

Het einde van de Tunnels

Op de cover van DS Weekblad van 15 september stond een schitterende foto van de Antwerpse Kennedytunnel, een opname van 31 mei 1969, het jaar van de opening. Bij de foto ook de tekst "Het einde van de tunnels / Waarom we niet meer investeren in gebouwen, bruggen en wegen". In zijn tekst gaat Filip Rogiers in op het gebrek aan onderhoud van onze wegen en de infrastructuur in het algemeen.

De tijdelijke publieke belangstelling voor onze infrastructuur van wegen en vooral bruggen heeft te maken met de instorting van een brug in Genua, de Morandibrug naar de gelijknamige ingenieur die deze constructie bedacht in 1963. In 1967 werd deze brug in gebruik genomen.

Zijn nu alle betonconstructies gedoemd om in te storten? In zijn afscheidscollege op maandag 24 september 2018 citeerde professor Luc Taerwe van UGent deze constructie en benadrukte hij dat een constructie met voorgespannen beton voordelen heeft maar ook onderhoud vergt. Vooral het monitoren van de toestand is van groot belang. Als expert weet hij waarover hij spreekt, hij is jaren directeur geweest van het labo Magnel van UGent. De naam verwijst naar professor Gustave Magnel, één van de pioniers in de wereld van voorgespannen constructies en voormalig prof aan de UGent. Toen na 1945 deze constructiewijze met voorspanning ingang vond was men overtuigd dat dit de toekomst was. Professor Taerwe merkte in zijn uiteenzetting ook op dat tuikabels met daarrond voorgespannen beton niet meer worden toegepast bij brugconstructies.



Vandaag bezitten tuibruggen een veelheid aan kabels zoals de schitterende brug in Wandre van ingenieur Réne Greisch en zijn bureau BEG. Ook Kortrijk bezit een mooie tuigbrug van het bureau BEG uit Luik. Ook de Erasmusbrug in Rotterdam is een mooi voorbeeld van dit type brug.

Taerwe merkte ook op dat de ingenieur van de Morandibrug zich nauwelijks kon voorstellen wat het vrachtverkeer zou zijn anno 2018. De brug in Genua werd intens gebruikt door vrachtwagens die vanuit de haven kwamen. **Deze overbelasting is nefast geweest voor deze constructie.** Juist na de ramp merkte de wereldbepaalde architect en ingenieur Renzo Piano op dat het maken van een diagnose werd verwaarloosd. In welke "gezondheidstoestand" verkeert een constructie? Reeds verschillende experts hadden gewezen op de te zware belasting van deze brug en dat betere inspectie en onderhoud dringend moesten gebeuren. Voor velen was de aanleg van een ring rond Genua noodzakelijk maar dit werd radicaal afgewezen door de Vijfsterrenbeweging en de Lega Nord, partijen die nu de Italiaanse regering vormen. De Lega Nord was tegen grote infrastructuurwerken en schreeuwde dat het de fout van Europa was dat de brug instortte. Ondertussen presenteerde Renzo Piano, afkomstig uit Genua, een nieuwe brug.

Het bouwen van bruggen en tunnels is één zaak, het onderhoud wordt vaak achterwege gelaten. De laatste decennia werden in Spanje en Portugal veel infrastructuurwerken gerealiseerd met pakken Europees geld, maar voor onderhoud is er niets voorzien. Dit soort investeringen moet men dringend herzien.

De titel op de cover roept wel vragen op. Voor Antwerpen is het zeker niet het einde van de tunnels. **Men spreekt niet meer van tunnels maar van overkappingen.** De grote infrastructuurwerken die voorzien zijn om de snelweg rond Antwerpen ondergronds te laten verlopen hebben het voordeel dat de zone erboven een groene long kan worden. Dit werd reeds gerealiseerd bij de bouw van de Craeybeckxtunnel (1981) met daarover een verlengde van het Middelheim park. **De bouw van nieuwe tunnels kan in Antwerpen beginnen, het is zeker niet het einde!**

Marc Dubois

September 2018