

## Afsluiting congres

MANU CLAEYS

stRaten-generaal



INTERNATIONAAL TUNNELCONGRES



STRATEN GENERAAL © 2008

### Wat leerde stRaten-generaal uit de verschillende presentaties?

- Tunneltechnologie voorbij jaren in volle evolutie:

grotere **diameters bij boortunneltechniek**  
optimalisering interne **veiligheid**

- Redenen (stimulerende factoren):

toename transport op zwaar belaste verkeersassen noopt tot o.a.:

- aanleggen missing links snelwegennet
- uitbouw spoorverkeer (hst, metro)

transport in zones met hoge bevolkingsdichtheid/weinig ruimte op overschot  
hogere veiligheidsnormen (intern/extern) worden opgelegd  
verhoogde aandacht voor kwaliteitsvolle stadsontwikkeling

- luchtverontreiniging
- lawaaioverlast
- barrièrevorming

- Keuze voor tunnelbouw komt hieraan tegemoet: exponentiële groei toepassing

INTERNATIONAAL TUNNELCONGRES



STRATEN GENERAAL © 2008

### Praktijkvoorbeeld: M-30 in Madrid: een nieuwe standaard?

- Bundeling van recente evoluties:  
op vlak van technologie en veiligheidsmonitoring
- Aandacht voor:  
creëren/bewaren van open ruimte, groen, parkgebied  
wegwerken barrières in residentiële gebieden (stad)  
verbeteren doorstroom verkeer
- Snelle besluitvorming
- Snelle oplevering werken
- Kostprijs: 100 miljoen/km of 100.000 euro/m.
- inspirerend voor snelwegproblematiek in stedelijke gebieden

INTERNATIONAAL TUNNELCONGRES



STRATEN GENERAAL © 2008

### Relevantie voor Antwerpse situatie?

1. ■ 1999/2000 Technische krachtlijnen Oosterweelverbinding vastgelegd:

*Klassieke verzonken tunnel onder Schelde  
Viaduct door agglomeratie*

- 2000/2008 Tunneltechnologie maakte kwantumsprong.
- 2008 Alternatievenonderzoek wordt opgestart:

*Technologische evolutie steeds meenemen  
in zoektocht naar best mogelijke oplossingen*

INTERNATIONAAL TUNNELCONGRES



STRATEN GENERAAL © 2008

## Relevantie voor Antwerpse situatie?

2.

### ■ Uitdaging/opportunititeit:

Een integraal, toekomstgericht en mensvriendelijk Ringplan ontwikkelen, zoals in Madrid, dankzij recente technologie

- - **Oosterweelverbinding**: 3 rijvakken mogelijk in boortunnel
- - Veilig maken bestaande **Kennedytunnel**: sowieso noodzakelijk
- - Selectief **overkappen van R1**  
(Merksem, Borgerhout, Berchem, Zwijndrecht/Linkeroever)  
*principe staat al in Antwerps ruimtelijk structuurplan*

*Deze 3 projecten gelijktijdig uitvoeren (cfr. Madrid)  
en niet consecutief, wachtend op oplevering Oosterweelverbinding*

INTERNATIONAAL TUNNELCONGRES



STRATEN GENERAAL © 2008