

Tekst: Jeroen Schreurs Beeld: Mechelen in Beweging, Jeroen Schreurs

Mechelse stationsbuurt ondergaat metamorfose

In Mechelen, op een van de grootste infrastructuurwerven van het land, gonst het van bedrijvigheid. De Vlaamse overheid, de spoorweggroep, de Lijn en de stad Mechelen werken er aan een spoorbypass voor Mechelen-centraal en een nieuwe ringweg: de tangent. Grond/Weg/Waterbouw ging een kijkje nemen op de werf.

Ten zuiden van de Mechelse binnenstad is het al een tijdje erg druk. Dat komt door de werken aan de spoorbypass, een treintraject van drie kilometer tussen de gemeentegrens Mechelen-Zemst en het NMBS-station Mechelen Nekkerspoel. Doel: het tussenliggende station Mechelen-Centraal van twee extra sporen voorzien, waardoor treinen een maximumsnelheid van 160 km/u kunnen halen in plaats van de huidige 100. Zo kunnen ook doorgaande internationale treinen passeren en krijgen het Gewestelijk ExpresNet (GEN) rond Brussel en de Diabolo-verbinding naar de luchthaven van Zaventem meer mogelijkheden.

TOEGANKELIJKER STATION

Tegelijkertijd werkt de stad Mechelen, in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer,

ook aan een ander project: Mechelen in Beweging. Dat moet het Mechelse station toegankelijker maken, onder meer door het lokale en doorgaande verkeer te scheiden. Die laatste categorie zal aan de achterzijde van het station passeren via een ondergrondse viervaksweg: de tangent. "De nieuwe tunnel loopt vanaf de Jubellaan 750 meter ondergronds, kruist het kanaal Leuven-Dijle en blijft ondergronds tot aan de Leuvensesteenweg. Naar het noorden toe kruist de tangent de spoorlijn naar Leuven", zegt Rudy Van Camp, communicatiecoördinator van Mechelen in Beweging. "Die weg sluit ter hoogte van het station aan op een ondergrondse parkeer-garage. Verder hoort er bij dat

project een verbinding voor fietsers en voetgangers die aansluit op de fietsstrade vanuit Antwerpen en die al inspeelt op de toekomstige fietsstrade van Mechelen naar Brussel. En natuurlijk zullen ook de trein- en busstations worden vernieuwd."

HUZARENSTUKJE IN EÉN WEEKEND

Om het bestaande verkeer zo weinig mogelijk te hinderen, realiseerden de aannemers enkele huzarenstukjes. Zo moet het autoverkeer dat van de E19 komt naar de andere kant van de huidige sporen en onder de nieuwe spoorbypass door. "Om het spoorverkeer niet te onderbreken, werd het nieuwe brugdek – 58 meter lang en 13 meter breed – geprefabriceerd op een werf naast het spoor en daarna op de juiste plaats ingereden met behulp van SPMT's – modulaire platformwagens –



De viervaksweg loopt vanaf de drukke Colomalaan volledig onder de bypass.



Aan de achterzijde van het station werken de aannemers volop aan de ondergrondse stationsparking voor bijna tweeduizend wagens, met daarboven een nieuw busstation en een kiss-and-ridezone.

van Sarens. Die klus klaarden we in één weekend", zegt Joris Muylaert, adjunct-projectdirecteur bij STAMechelen. "Om dat te realiseren, hadden we een paar voorbereidende weekends nodig, bijvoorbeeld om de funderingspalen van de landhoofden en de middenpijler te boren of de tijdelijke brugdekken te plaatsen, nodig om de landhoofden te realiseren. Die werkwijze pasten we uiteindelijk vier maal toe in deze aanneming."

ONDER DE VAART

De twee projecten – bypass en tangent – sluiten mooi op elkaar aan. De viervaksweg loopt vanaf de drukke Colomalaan – die in de toekomst plaats moet ruimen voor een groene omgeving – immers volledig onder de bypass. Iets verderop richting station, aan de werfzone Vaart, loopt er een groot viaduct over het water dat zal worden vervangen door de ondergrondse tangent. In de plaats

komt een vaste brug voor bussen, taxi's, fietsers en voetgangers, met daarnaast de beschermde historische vierdeelbruggen.

Om het scheepvaartverkeer op de Vaart niet te hinderen tijdens de werken, wordt de tunnel in twee fases gebouwd. De aannemers kozen daarom voor een combiwand met enorme buispalen – 28 meter lang, bijna anderhalve meter diameter en randen van twee centimeter dik staal – die in de grond werden getrild en geheid. Daarmee zetten ze de helft van het kanaal af, terwijl de andere kant openblijft. "Op dit moment graven we tussen de combiwand en de diepwand, tot wel 12 meter diep", zegt Muylaert. "Daar hopen we net voor het bouwverlof de vloer, de wanden en één stuk van de dakplaat klaar te hebben. Het is echter heel complex en we vechten tegen de tijd om dat stuk voor het bouwverlof af te ronden."

TYPISCHE STATIONSPARKING

Aan de achterzijde van het station werken de aannemers ondertussen volop aan de ondergrondse stationsparking voor bijna tweeduizend wagens, met daarboven een nieuw busstation en een kiss-and-ridezone. Die locatie – het vroegere arsenaal – werd in WO II zwaar gebombardeerd. "Er moest dus heel wat scanwerk gebeuren tijdens het graven, een bijkomende moeilijkheid", geeft Van Camp mee. ➤



De architecten van het nieuwe NMBS-station lieten zich inspireren door de bekende Mechelse vierdeelbruggen en trokken de boogstructuur door in de luifel van hun ontwerp.



De Fietspuzzel, onderaan in beeld, zorgt voor een vlotte doorgang voor de zwakke weggebruikers.



Het stationsgebied van Mechelen krijgt een volledige make-over. Binnen het stadsprogramma 'Mechelen in Beweging' wordt de bereikbaarheid van het station verbeterd en aangepast aan de verschillende weggebruikers. De aannemer THV STAMechelen bouwt mee aan de spoorbypass voor het hogesnelheidsnet, de nieuwe ringweg Tangent en de nieuwe verbindingswegen voor fietsers en voetgangers.



Er zal geen autoverkeer meer over de Leuvense Vaart rijden. Die auto's duiken binnenkort ondergronds, via de tunnel die de aannemers op dit moment bouwen.

"Typisch voor een stationsparking is trouwens dat ze 's ochtends snel vol- en 's avonds snel leegloopt. Daarom zijn er twee inritten op verschillende verdiepingen voorzien. Vanuit Antwerpen kom je terecht op -1, vanuit Brussel op de onderste verdieping: -3. De parking heeft daarnaast overspanningen van 16 meter, zodat er minder steunpalen nodig waren."

VIERENDEELBRUG ALS INSPIRATIE

Het nieuwe NMBS-station, dat één van de paradigma's van Mechelen moet worden, zit nog in de ontwerpfasen. De architecten Salvatore Bono en Brent Turchak lieten zich inspireren door de bekende vierendeelbruggen en trokken de boog-

structuur door in de luifel van hun ontwerp. Naast de uitbreiding tot twaalf sporen wordt het station heel wat comfortabeler, bijvoorbeeld dankzij de installatie van liften. "Een geoptimaliseerd ontwerp zit nu in de goedkeuringsprocedure", zegt Van Camp. "We hopen op een bouwvergunning dit jaar, zodat we in de loop van 2017 met de werken kunnen starten. Het doel is om het afgewerkte station in 2024 aan de Mechelse treinreizigers te kunnen presenteren."

FIETSERS, VOETGANGERS EN EEN T-SPLITSING

Voorts komt er nog een Fietspuzzel - vernoemd

naar de gelijknamige basisschool vlakbij - boven de drukke Leuvensesteenweg. Die zorgt voor een volledig conflictvrije route voor zwakke weggebruikers langsheen de bypass. Waar het traject de Dijle kruist, wordt het Dijlepad hersteld en komt er een nieuwe afslag naar de Leuvensesteenweg. In de werfzone Douane sluit de bestaande weg vanuit Bonheiden in een T-splitsing aan op de nieuwe ontsluitingsweg en komen er twee fiets-tunnels onder de infrastructuur. Op het einde van de tangent werd tot slot een nieuwe onderbrug-ging gemaakt voor de goederenspoorlijn tussen Antwerpen en Leuven.

AFRONDEN IN 2019

De twee projecten samen nemen zo'n drie kilometer in beslag, momenteel verdeeld in drie zones. De werven aan de Brusselsesteenweg tot aan de Hanswijkvaart en de zone vanaf de NMBS-werkplaatsen tot aan het Douaneplein liggen in handen van STAMechelen, een THV tussen BAM Contractors, Jan De Nul nv, Besix en Franki Construct. De ondergrondse parking komt er onder leiding van AB en MBG. "Alle zones op elkaar afstemmen in één planning is een hele uitdaging", zegt Muylaert. "Met ettelijke vergaderingen en een strak draaiboek als resultaat."

Andere aanbestedingen, bijvoorbeeld voor het station, volgen nog. "We schatten het hele bouwbudget op 254 miljoen euro, zonder btw en studiekosten", zegt Van Camp. "In 2017 hopen we de parking in gebruik te nemen, in 2019 zouden de tangent en de bypass klaar moeten zijn. ■