

TANGENT

MECHELEN

“OP ELKAAR INGESPEELD”

- Franki Construct, Willemen Infra
- Mobilmat, De Waal Solid Foundations
- Eurostation
- NMBS, AWW
- Sinds 10/2019

Franki Construct en Willemen Infra verhogen samen leefbaarheid in Mechelse stationsbuurt

De Mechelse stationsbuurt is in volle verandering. 10 jaar geleden begonnen de werken voor 'Mechelen in Beweging', een grootscheeps infrastructuurproject waarbij het station van Mechelen én de ruime omgeving volledig heringericht worden. De tweede fase van de werkzaamheden draagt de signatuur van Willemen Groep. Franki Construct en Willemen Infra werken er samen in een tijdelijke maatschap om de complexe infrastructuurwerken tot een goed einde te brengen.

Wie Mechelen langs de Brusselsesteenweg (N1) of de Leuvensesteenweg (N26) binnen rijdt, kan niet naast de metamorfose kijken die de Mechelse stationsbuurt ondergaat. Al in 2012 gaven partners stad Mechelen, AWW, Infrabel, NMBS en De Lijn het startschot voor Mechelen in Beweging. Dat voorziet verspreid over verschillende deelfases in een aangenamere stationsomgeving en een verkeersveiligere toegang tot Mechelen. Concreet komt er een nieuw stationsgebouw, een nieuwe spoorbypass met twee nieuwe sporen, een nieuwe verkeersverbindingsweg tussen de Brusselsesteenweg en de N15 (Douaneplein) - ook wel de tangent genoemd - nieuwe fiets- en voetpaden tussen de Brusselsesteenweg en de N15 en een nieuw busstation.

Willemen Groep is een vaste partner in alle infrastructuurwerken die nodig zijn om Mechelen in Beweging te realiseren. In de eerste fase werkte Franki Construct in TM mee aan een 15-tal nieuwe kunstwerken, waaronder de bruggen voor de nieuwe spoorbypass, de tunnel onder de Leuvensevaart, een verkeersbrug over de Dijle en de ingesleufde tangent onder het spoor. In dat pakket zaten dus al een deel van de ruwbouwwerken voor de tangent van de Brusselsesteenweg tot aan het Douaneplein. Daarnaast bouwden we de tunnels onder de spoorweg aan de Brusselsesteenweg en een nieuwe brug over de Dijle. In de vervolgfase werken Willemen Infra en Franki Construct samen aan de voltooiing van de tangent en de fiets- en voetpaden tussen de Brusselsesteenweg en de N15. ►



Nieuwe verbindingsweg

"In deze fase van het project staan wij concreet in voor de afwerking van de tangent. Dit is een 2,6 km lange, nieuwe gewestweg die de stationsomgeving en de ring rond Mechelen (R12) ontlast en voor vlotter doorgaand verkeer moet zorgen. In essentie leggen we de Brusselsesteenweg volledig rond het centrum door de as een stuk uit de stadskern weg te trekken en opnieuw aan te leggen. Daarbij is er veel aandacht voor veilige fiets- en wandelverbindingen. Dat in de vorm van drie fietstunnels en twee fietsbruggen," openen projectdirecteuren Stijn (Franki Construct) en Kristof (Willemen Infra).

De afgelopen jaren hebben de twee bedrijven uit onze groep de Brusselsesteenweg aangesloten op de tangent, een nieuwe fietsbrug over de Brusselsesteenweg gebouwd - die de verbinding maakt met de Kruisbaan -, een kruispunt aangelegd dat de Jubellaan verbindt met de tunnel onder de Leuvense Vaart, een fietstunnel onder de Jubellaan gebouwd en het kruispunt van de Europalaan met de Jubellaan omgevormd tot een T-kruispunt. Franki Construct nam daarbij het bouwen van de tunnels en bruggen voor zijn rekening, terwijl Willemen Infra alle wegenis- en rioleringswerken met daarin enkele nieuwe kruispunten en fietsinfrastructuur verzorgde.

Arsenaalpuzzel

Eén van de blikvangers in het project is de zogenaamde Arsenaalpuzzel ter hoogte van het kruispunt van de Leuvensesteenweg met de R12. Dit is een unieke bruggenstructuur die een veilige kruising van de tangent en de Leuvensesteenweg mogelijk maakt voor fietsers en voetgangers. De voor Vlaanderen unieke constructie is een belangrijke schakel in de fietssnelweg tussen Antwerpen en Brussel en legt tegelijkertijd nieuwe verbindingen tussen de Arsenaalwijk, het Dijlepad en het station. De Arsenaalpuzzel ligt centraal in de nieuwe fiets- en wandelverbinding tussen Mechelen-Noord en Mechelen-Zuid, die eind 2021 officieel werd ingefietst.

Tunnelafwerking

In de eerste fase van Mechelen in Beweging werd al een tunnelkoker gebouwd onder de nieuwe spoorbypass en de Dijle. In deze fase stond Franki Construct in voor de afwerking van de tunnelkokers. "Dat gaat van brandwerende bespuitingen en beplating tot de algemene tunnelafwerking. Verder omvat ons takenpakket ook een groot lot voor technieken aangaande brandbeveiliging, ventilatie en verlichting. En dat over de volledige tangent, inclusief de parking achter het station. De parking zelf is klaar, maar wij regelen de doorstroming van het verkeer," licht Stijn toe.



Willemen Infra realiseerde naast de fietsinfrastructuur ook de nieuwe verbindingsweg. “Daarbij moesten we nagenoeg overal werken naast het bestaande verkeer. We konden de wegen niet volledig afsluiten. Om dat op te vangen, hebben we de verschillende locaties gefaseerd uitgevoerd. Dat was een enorm puzzelwerk en vroeg een goede planning en onderlinge afstemming. Belangrijk was bovendien dat we minimale hinder veroorzaakten voor de verschillende weggebruikers. We hebben daar een apart programma voor geschreven. Twee kernpunten daarin waren het beveiligen van het auto-, fiets- en wandelverkeer en het zo weinig mogelijk hinderen van de buurtbewoners tijdens de werken. Uiteindelijk ging het om zo’n 1,6 miljoen euro aan flankerende maatregelen,” vertelt Kristof.

Samen aan hetzelfde zeel trekken

Naast het logistieke verhaal was de planning de grootste uitdaging voor het projectteam. “Dat is typisch aan een groot bouwwerk zoals dit,” aldus Stijn. “En daar kwam dan ook nog eens het coronaverhaal bij. Dat bemoeilijkt de toelevering van materialen. Zo moest het brandwerend spuitmateriaal uit Frankrijk komen. Dit product wordt, gezien de korte vervaldatum, bijna à la minute geproduceerd waardoor er eigenlijk nauwelijks iets voorradig is. Dat heeft voor een aantal problemen gezorgd, maar zeker niets onoverkomelijk. Bij dergelijke werken, waar planning zo cruciaal is, komt de sterkte van onze relatie met zusterfirma Willemen Infra goed van pas. We zijn zeer goed op elkaar ingespeeld en kennen elkaar door en door. We kunnen samen heel kort op de bal spelen en de planning continu optimaliseren.”

Kristof bevestigt: “Willemen Infra en Franki Construct zijn allesbehalve vreemden voor elkaar. We hebben al vaker samengewerkt en trekken altijd aan hetzelfde zeel. Die ervaring maakt dat we ook heel complementair werken. Voor beide partijen is dit op technisch vlak een werk op maat en dan is het een grote meerwaarde als je ook op het vlak van planning erg goed op elkaar bent afgestemd. De grote kracht van deze TM is dat we voor een werf als deze alle competenties in eigen huis hebben. Er was dan ook geen enkel probleem op de site dat we niet zelf konden oplossen.” ►

De planning en logistiek waren de grootste uitdagingen voor het projectteam. Dat is typisch aan een groot bouwwerk zoals dit. En daar kwam dan ook nog eens het coronaverhaal bij.

Stijn, Projectdirecteur

Technische hoofdbrekers

Van problemen tijdens de realisatie van de tangent mogen we inderdaad niet spreken. Al was het toch een project vol van technische uitdagingen. "Zoals Kristof al aangaf moesten we het doorgaand verkeer maximaal in stand houden. Om daarin te slagen hebben we voor de bouw van de Arsenaalpuzzel het verkeer wel eens met behulp van verkeerslichten altemnerend laten passeren. We hadden dit in de aanbestedingsfase al bestudeerd, maar toch bleek het omzetten van de aanbestedingsplannen in de praktijk soms een grotere uitdaging," vertelt projectleider Annelies.

Nog uitdagender misschien was het plaatsen van damplanken in het midden van de Leuvensesteenweg zonder het verkeer te mogen weren. "Hetzelfde geldt voor de faseringen van de fietstunnels op zowel het Douaneplein als aan de Jubellaan. Ze moesten immers onder wegen komen die nooit volledig onderbroken mochten worden. Op het Douaneplein hebben we een alternatief uitgewerkt waarbij we het verkeer slechts één keer moesten omschuiven naar tijdelijke wegenis. In de volgende fase reed het verkeer al over de definitieve wegenis. Je zal wel begrijpen dat er uren vergaderd is om al die minderhindermaatregelen af te stemmen en goedgekeurd te krijgen." Het realiseren van de technieken in de tunnel en bij de kruispunten volgens de visie van de architecten vroeg dan weer een sterke wisselwerking met de verschillende onderaannemers. "Zij waren verantwoordelijk voor het vertalen van de visie naar uitvoerbare en werkende plannen. Dat zat vaak in details," besluit Annelies. ■

De grote kracht van deze TM tussen twee zusterbedrijven is dat we voor een werf als deze alle competenties in eigen huis hebben. Er was dan ook geen enkel probleem op de site dat we niet zelf konden oplossen.

Kristof, Projectdirecteur

ENKELE CIJFERS

Een omvangrijk project als
Mechelen in Beweging brengt
ook grote getallen met zich mee.
Een overzicht van wat onze TM
presteerde in deze fase.

110.000 ^{M3}	GRONDVERZET
2,3 ^{KM}	RIOLERING
43.000 ^{M2}	BETON- VERHARDING
43.000 ^{M2}	ASFALT- VERHARDING
6.500 ^{M2}	ZICHTBETON
1.200 ^{TON}	WAPENING
13.000 ^{M2}	BRANDWERENDE BEKLEDING
19.000 ^{M2}	BRANDWERENDE BESPUITING
3.205 ^{M2}	AKOESTISCHE PANELEN
2,2 ^{KM}	LEUNINGEN

