

MECHELEN IN BEWEGING

Met 160 kilometer per



Voor de bouw van een autotunnel onder de sporen en een spoorwegbrug over de Dijle is de rivier tijdelijk gedempt. FOTO PATRICK HATTORI



In de Stenenmolenstraat in Mechelen-Zuid is de eerste brug voor de spoorbypass klaar. FOTO PATRICK HATTORI



De diepwanden voor de tunnel onder de Leuvense Vaart zijn klaar. Het wegdek daarvan zal bijna 7 meter diep onder de bodem van het kanaal zitten. FOTO PATRICK HATTORI

Infrabel bouwt Dijlestad voort uit als belangrijk spoorknooppunt in ons land

De nieuwe spoorbypass van 3,2 kilometer lang door Mechelen moet eind 2017 klaar zijn. De investering van 170 miljoen euro moet ervoor zorgen dat treinen over twee sporen met 160 kilometer per uur door Mechelen-Centraal kunnen rijden. Het is het sluitstuk van het hogesnelheidsnet.

Al een jaar is Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het spoorwegin ons land, volop bezig om de nieuwe spoorbypass aan te leggen. De twee nieuwe spoorlijnen zullen zorgen voor een capaciteitsuitbreiding van het Mechelse station. "Dankzij dit infrastructuurproject, met onder meer een aansluiting op de Diabolo-verbinding naar Brussels Airport, zal Mechelen zijn centrale positie als spoorknooppunt voort kunnen versterken", vertelt Frédéric Petit, woordvoerder van Infrabel.

Op deze manier zet de geschiedenis zich ook voort. Mechelen is voor de spoorwegen altijd belangrijk geweest: op 5 mei 1835 reed de eerste trein van Brussel-Groendreef naar Mechelen, wat ze tot de oudste spoorlijn van het Europese vasteland maakt.

Samen 424 miljoen euro

Het zijn trouwens de plannen voor de spoorbypass die enkele jaren geleden het pad hebben geëffend voor de bouw van een nieuw station in Mechelen en de aanleg van een nieuwe verbindingsweg, de zogenaamde tangent, van

"Mechelen zal zijn centrale positie als spoorknooppunt kunnen versterken."

FRÉDÉRIC PETIT
WOORDVOERDER INFRABEL

Mechelen-Zuid naar de N15 aan de Nekkerhal in het noorden van de stad. Alles samen wordt zo in een kleine tien jaar tijd het duizelingwekkende bedrag van 424 miljoen euro geïnvesteerd in de uitbouw van het (spoor)wegennet en het openbaar vervoer in de Dijlestad.

De hele werf voor de spoorbypass strekt zich in drie zones uit over een afstand van 3,2 kilometer. Tussen de Abeelstraat in het zuiden van de stad en de N15 in het noorden komen er over 3,5 jaar twee sporen bij. De spoorbypass zal aansluiten op de lijn Schaarbeek-Mechelen in de middenberm van de E19 en Diabolo. Vandaag kunnen treinen op de huidige sporen in Mechelen maximaal 100 kilometer per uur rijden. Op de twee nieuwe sporen 11 en 12 wordt dat dus 160 kilometer per uur.

Sluitstuk hogesnelheidsnet

"Tegelijk moet de investering voor een vlottere doorstroming van het treinverkeer zorgen op de strategische verbinding tussen Brussel, Mechelen en Antwerpen met Nederland", legt Petit uit.

De spoorbypass vormt zo het sluitstuk van het Belgische hogesnelheidsnet. "Een project waar in de jaren 90 voor het eerst sprake van was. Als je nu met de trein door Mechelen rijdt, kan je er niet naast kijken", zegt spoorweginnovatie specialist Herman Welter, voormalig journalist van uw krant. De werf is de grootste die Mechelen ooit heeft gekend.

SVEN VAN HAEZENDONCK

Brusselsesteenweg buigt af onder sporen



Net voorbij de Kruisbaan zal de Brusselsesteenweg (N1) afbuigen, onder de sporen door richting Jubellaan. Om de bouw van de tunnel daar mogelijk te maken, moet Infrabel de belangrijkste spoorlijnen van het land soms gedeeltelijk afsluiten. Vlak naast de steenweg liggen namelijk de lijnen 25 en 27 die Brussel en Antwerpen met elkaar verbinden. "Dat zal vanaf dit najaar gebeu-

ren tijdens enkele verlengde weekends. Eerst plaatsen wij de fundering, vervolgens het voorlopige brugdek, dan wordt het landhoofd geplaatst en tenslotte het definitieve brugdek", zegt Vanessa Dewaerheid, projectmanager in Mechelen voor TUC RAIL, het studiebureau van Infrabel. Het treinverkeer kan dan tijdelijk over één spoor of via een omleiding. **SVH/FOTOCVA**

Spoorbypass gaat over Jubellaan



Op de Jubellaan gaat de spoorbypass over een nieuw kruispunt, dat van de verlegde Brusselsesteenweg met de Jubel- en de Colomalaan. "Het treinverkeer zal op die plek dus boven het verkeer lopen. Daaronder komt een kruispunt dat met verkeerslichten wordt geregeld", legt Dewaerheid uit. Net zoals voor de nieuwe tunnel voor de Brusselsesteenweg, zal ook hier de weg in de

loop van 2015 even worden afgesloten. "Als wij het brugdek over de Jubellaan schuiven, gaat die voor een weekend dicht", geeft de projectmanager aan. **SVH/FOTOCVA**

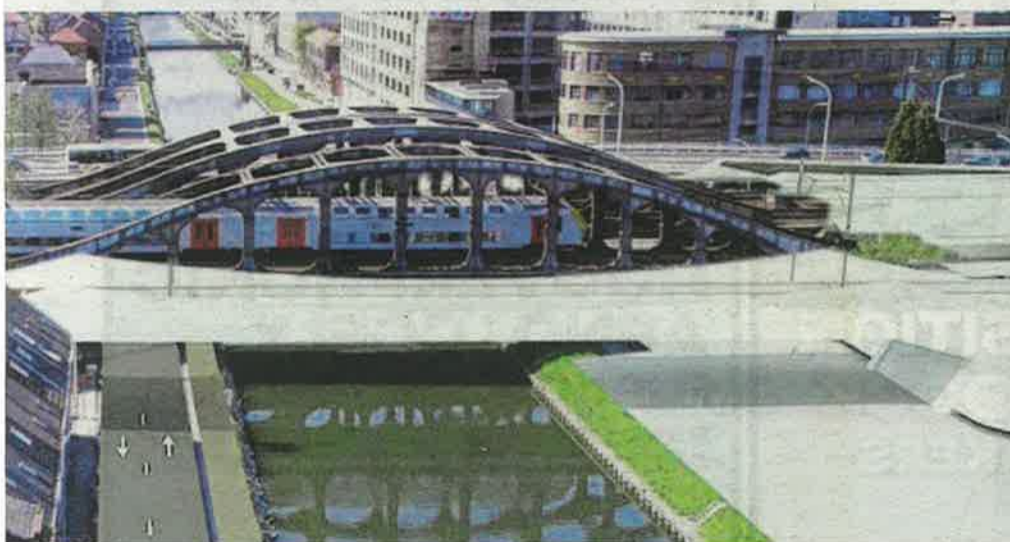


uur door Mechelen



zone voor de nieuwe spoorbypass is 3,2 kilometer lang. Van op de Vierendeelbrug aan de Leuvensesteenweg wordt de impact van de werkzaamheden goed duidelijk. FOTO PATRICK HATTORI

Tunnel langer om geluidshinder te beperken



Voor het treinverkeer komt er naast de historische Vierendeelbruggen een nieuwe brug over het kanaal Leuven-Dijle. Om de geluidshinder voor de naburige wijk Tervuursesteenweg te beperken, wordt de tunnel onder de vaart een stukje langer dan oorspronkelijk gepland. De diepwanden voor de constructie zijn al klaar. Voor de veiligheid in de tunnel wordt rekening gehouden met Europese, Nederlandse en Franse

regels. Zo moet de tunnel gedurende twee uur bestand zijn tegen brand. Bij rookontwikkelingen jagen ventilatoren de rook in de rijrichting van de wagens weg uit de tunnel. Over een afstand van 135 meter komt er een voorzetwand om de buurt en de naburige scholen Colomaplus en Sint-Jozef Coloma zoveel mogelijk te sparen van geluidshinder. **SVH/FOTO GVA**

Dijle gedempt om brug en tunnel te bouwen



Tussen de Leuvensesteenweg en het Douaneplein is de Dijle deels gedempt. Dat moet de bouw van een tunnel voor het autoverkeer en het optrekken van de spoorwegbrug vergemakkelijken. "Vrachtwagens kunnen de werf op die manier bereiken via het Douaneplein", zegt Rudy Van Camp, woordvoerder van Mechelen in Beweging. In de zone liggen ook de sporen (lijn 53) die Mechelen met Leuven ver-

binden. Daardoor moet er soms 's nachts worden doorgewerkt, ook tijdens het weekend. De bewoners van de naburige wijk Arsenal ondervinden daar heel wat hinder van. Om hen zoveel mogelijk te sparen, werd een muur van containers geplaatst. **SVH/FOTO GVA**