

Infrabel start zijn werven geleidelijk aan terug op

Infrastructuurbeheerder legt, in overleg met zijn klanten,
complexe “werfpuzzel” om cruciale spoorprojecten te redden

MECHELEN, zaterdag 16 mei 2020 – Nu onze maatschappij zich stilaan weer op gang trekt, starten ook Infrabel en zijn dochteronderneming TUC RAIL, stap voor stap, hun werven opnieuw op. Door de coronacrisis werden alle niet essentiële werken stilgelegd. Maar dankzij een doorgedreven samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en zijn klanten, de verschillende spooroperatoren die in België actief zijn, lukte het om een reeks belangrijke spoorwerven, mét respect voor de regels van de Nationale veiligheidsraad, opnieuw op te starten of te herplannen. De infrastructuurbeheerder overlegde ook actief met zijn verschillende aannemers om deze doorstart op de meest veilig mogelijke manier te organiseren. Door deze goede samenwerking kan heel wat opgelopen achterstand weggewerkt worden.

Nauwe samenwerking met klanten en aannemers

De coronacrisis drukte de voorbije weken en maanden voor de meeste spoorwerven de pauzeknop onverbiddelijk in. Maar achter de schermen zaten spoor specialisten niet stil. In gemeenschappelijk overleg tussen Infrabel, de spooroperatoren en zijn aannemers, rijpte een minutieus uitgedokterd plan om de opgelopen achterstand zo goed mogelijk weg te werken tijdens de tweede jaarhelft van 2020. Dit door verschillende, strategische spoorwerven opnieuw op te starten of te herplannen. Er zal ook tijdens het bouwverlof gewerkt worden. Uiteraard mét respect voor de voorschriften rond veiligheid en social distancing. Door deze nieuwe planning vermijden we een domino-effect aan negatieve gevolgen (impact op spoorveiligheid en stiptheid, vertraging voor meerdere werven en sterk oplopende kosten) en voorkomen we tegelijk een stortvloed aan werven in 2021.

Puzzelstukken vallen op hun plaats

Aangezien de planning van heel wat werken een logische volgorde en fasering heeft, is het niet mogelijk om de niet uitgevoerde werken voor langere termijn uit te stellen. Werven die vaak maanden en soms jaren op voorhand worden gepland, moeten nu dus op zeer korte tijd opnieuw georganiseerd worden. Ook treindiensten en vervangbussen moeten afgestemd worden op de werken. Een enorme uitdaging. Dit kan enkel dankzij een nauwe samenwerking tussen Infrabel en zijn klanten, de spoorwegoperatoren, die samen deze complexe puzzel tijdens de coronacrisis moeten leggen. Dit jaar zijn er 3 geplande werven die nauw verweven zijn met mekaar en die in een specifieke volgorde moeten uitgevoerd worden. Als dit niet lukt, zullen andere projecten jaren vertraging oplopen.

[-Puzzelstuk 1: Tunnel T + nieuwe spoorvertakking in Schaarbeek](#)

Concreet zal Infrabel van 30 mei tot 3 juli 2020 en van 1 augustus tot 12 oktober een nieuwe spoorverbinding en -vertakking aanleggen op het terrein van Schaarbeek-Vorming waardoor goederentreinen vanuit Antwerpen kunnen aansluiten op het Oostelijke ringspoor rond Brussel. Dit zijn de werven van de zogenaamde spoorvertakking “Bruulstraat” en de “Tunnel T”. Door deze werken met meer dan een maand op te schuiven, komt er ruimte vrij in de planning om de Jan Bogaertsbrug en de spoorlijn tussen Mechelen en Dendermonde (L53) te vernieuwen. De werken voor de Tunnel T en de L53 kunnen niet tegelijk uitgevoerd worden omdat deze spoorlijn tijdens de werkzaamheden in Schaarbeek als een van de mogelijke omleidingswegen dient voor het treinverkeer.

-Puzzelstuk 2: Vernieuwing Jan Bogaertsbruggen en spoorlijn Mechelen-Dendermonde

De Jan Bogaertsbruggen in Kapelle-op-Den Bos zijn het epicentrum van de spoorwerken. De meeste elektromechanica van deze bruggen is op het einde van hun levensduur en moet dus dringend gemoderniseerd worden. Een deel van de werken aan de spoorbrug was al bezig. De rest van de brug zou afgewerkt worden in de paasvakantie. In de nieuwe planning wordt er nu van 4 juli tot en met 26 juli gewerkt. Om dit veilig te kunnen doen, is er een totale lijnonderbreking nodig waardoor er op de spoorlijn Mechelen-Dendermonde (L53) geen treinverkeer mogelijk is. De infrastructuurbeheerder maakt van de gelegenheid gebruik om tegelijk op de volledige lijn nog andere noodzakelijke vernieuwingswerken (rails, dwarsliggers en ballast) uit te voeren. De L53 doorkruist het station van Mechelen. Een belangrijke werf hier is de wisselvernieuwing aan de uitrit van het station. Als Infrabel dit niet doet, komt de ingebruikname van de spoorbypass in Mechelen in het gevaar.

-Puzzelstuk 3: Spoorbypass en het station van Mechelen

De spoorbypass is een nieuwe spoorlijn van iets meer dan 3km aan de achterkant van het station Mechelen. Deze nieuwe verbinding zorgt voor extra capaciteit, de treinen kunnen hierdoor ook sneller door het station rijden en het is meteen ook het sluitstuk van het Belgische hogesnelheidsnet.

Maar vooraleer deze bypass kan afgewerkt worden, moeten er eerst nog andere spoorwerken uitgevoerd worden in en rond het station. Het gaat dan om het vernieuwen van wissels, sporen, bovenleiding en seinen. Belangrijk hierbij is dat de spoorlijn Mechelen-Dendermonde (L53) in het station aansluit op de spoorlijn Antwerpen-Brussel (L27) om zo voldoende capaciteit voor de treinen te garanderen. Voorbereidende werken zijn gepland tijdens de weekends van 16+17 mei en 23+24 mei. En ook tijdens de weeknachten van 25, 26, 27 en 28 mei wordt er nog gewerkt. Net zoals tijdens nachten van 2, 3, 4 en 8, 9, 10 en 11 juni 2020.

De ingebruikname van de bypass is bovendien een noodzakelijke voorwaarde om verder te kunnen werken aan het volledige stationsproject Mechelen. Hoe zit dit nu precies? Het station van Mechelen is een belangrijk station. Tijdens de stationswerken moet er altijd voldoende spoorcapaciteit zijn om de treinen te kunnen laten rijden. Om afschaffingen te vermijden en de stiptheid te respecteren, zijn er dus altijd 10 sporen nodig. Wanneer de eerste twee sporen, gefaseerd, buiten dienst gaan (9 en 10) hebben we dus twee andere sporen nodig om dit capaciteitsverlies op te vangen. En dat zijn de sporen (11 en 12) van de bypass. Zo kunnen de werken opschuiven zonder de nodige capaciteit te verliezen.

Alternatieven voor het treinverkeer

Tijdens de werken is er hinder voor het treinverkeer. Zowel voor reizigers- als goederentreinen. Goederentreinen zullen omgeleid worden en voor wat betreft de alternatieven voor het reizigersverkeer (vervangbussen) verwijzen we door naar de reizigersinformatie (website en applicatie) van onze collega's van NMBS.