



Werk van 30km is grootste vernieuwingsoperatie ooit op spoorlijn tussen Mechelen en Dendermonde

Infrabel werkt 24/7 om spoorlijn 21^e eeuw binnen te loodsen

MECHELEN, vrijdag 28 februari 2020 – In maart start infrastructuurbeheerder Infrabel, samen met dochteronderneming TUC RAIL, met een van de grootste werven van het jaar. Het gaat om noodzakelijke vernieuwings- en onderhoudswerken aan de spoorlijn Mechelen – Dendermonde (L53). Er zal dag en nacht gewerkt worden om de sporen, dwarsliggers, bovenleiding en de seininrichting te vernieuwen. Tegelijk zijn er voorbereidende werkzaamheden om, op termijn, het Europese veiligheidssysteem (ETCS) te kunnen installeren. Het epicentrum van de werken is de vernieuwing van de Jan Bogaertsbruggen over het Zeekanaal in samenwerking met De Vlaamse Waterweg. In maart, april en mei zal er tijdens 8 weekends en de volledige paasvakantie non-stop gewerkt worden. Tijdens de werken is er geen treinverkeer, er rijden wel vervangbussen.

Een werf van Mechelen tot Dendermonde

Het is opmerkelijk, een werf van bijna 30km, verspreid over 3 provincies (Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant) en 5 steden en gemeenten (Mechelen, Kapelle-o/d-Bos, Londerzeel, Buggenhout en Dendermonde). Het gaat over de reizigers- en goederenspoorlijn tussen Mechelen en Dendermonde (L53) waar Infrabel de volgende 3 maanden, tijdens verschillende weekends en ook de volledige paasvakantie, zal werken aan de spoorinfrastructuur. Infrabel kiest bewust om tijdens deze periode zoveel mogelijk werken in te plannen op deze spoorlijn. Massificatie heet zo iets. Dat wil zeggen dat de infrastructuurbeheerder alle krachten bundelt om op een zo kort mogelijke periode zoveel mogelijk spoorinfrastructuur te moderniseren. Het voordeel is dat er sneller en efficiënter gewerkt kan worden waardoor er een pak minder hinder is.

Een paar cijfers die tot de verbeelding spreken: bijna 23 km sporen, zo'n 40 km bovenleiding, meer dan 26.000 dwarsliggers, ongeveer 20.000 ton kiezelsteentjes (ballast), 24 km bekabeling en 85 seinen worden tijdens deze ongeziene massawerf vernieuwd. Een investering in de veiligheid van meer dan € 15 miljoen. Om dit allemaal te realiseren zijn er in totaal 8 werkweekends ingepland in maart, april en mei 2020. Daarnaast zal er ook gedurende de hele paasvakantie gewerkt worden. De laatste grote werken aan deze belangrijke reizigers- en goederlijn dateren van de jaren '80. De spoorinfrastructuur werd al die tijd wel goed onderhouden, maar is nu toch aan vervanging toe om veilig en stipt treinverkeer te kunnen blijven garanderen. Tijdens de werken kunnen er geen treinen rijden. NMBS organiseert een vervangende busdienst tussen de verschillende stations om de mobiliteit te verzekeren. Het laatste weekend van mei wordt er enkel nog tot en met zaterdag gewerkt. Op zondagochtend 24 mei gaan de sporen opnieuw in dienst omdat in Dendermonde dan de tienjaarlijkse Ros Beiaardommegang wordt georganiseerd.



*Werkweekends + paasvakantie 2020		
Maart	7 ^e /8 ^e , 14 ^e /15 ^e , 21 ^e /22 ^e en 28 ^e /29 ^e	Geen treinverkeer van vrijdag 23u50 tot maandag 4u50
April	paasvakantie: 4 ^e t.e.m. 20 ^e + 25 ^e /26 ^e	Geen treinverkeer van vrijdag 23u50 tot maandag 4u50
Mei	2 ^e /3 ^e , 16 ^e /17 ^e en 23 ^e	Geen treinverkeer van vrijdag 23u50 tot maandag 4u50

Van Mechelen tot Kapelle-op-den-Bos

In het station van Mechelen worden, langs de kant richting Dendermonde, de bestaande wissels vernieuwd en worden er ook 2 nieuwe geplaatst. In totaal komen er dus 4 nieuwe wissels. Dat betekent dat er qua organisatie van het treinverkeer meer mogelijkheden zullen zijn. Vanaf de uitrit van het station Mechelen tot aan de Jan Bogaertsbrug in Kapelle-op-den-Bos worden, naast de bovenleiding, ook de sporen volledig vernieuwd. Dat wil zeggen nieuwe spoorstaven, dwarsliggers en ballast.

Modernisering Jan Bogaertsbruggen samen met De Vlaamse Waterweg

De oorspronkelijke aanleiding om deze grote werf tussen Mechelen en Dendermonde op te starten, zijn de Jan Bogaertsbruggen over het Zeekanaal Brussel-Schelde. Dit zijn zogenaamde basculebruggen waarbij het brugdek bijna loodrecht omhoog kan. Dit soort van beweegbare bruggen zijn storingsgevoelig en kunnen, als er iets mis is, erg wegen op de regelmaat van het trein- en wegverkeer en de scheepvaart. De Jan Bogaertsbruggen zijn een spoor- en wegbrug. Beide zijn op een punt gekomen dat ze gemoderniseerd moeten worden. Eerst wordt er aan de spoorbrug gewerkt. De brug voor het wegverkeer wordt later gefaseerd vernieuwd om het wegverkeer zo weinig mogelijk te hinderen.

De bruggen krijgen een nieuw besturingssysteem zodat ze op afstand kunnen bediend worden vanuit Zemst. Ook de volledige seininrichting en alle elektrische installaties worden vervangen. Alle ICT-apparatuur, glasvezelkabels, aardingsystemen en sluitingsmechanismen worden gemoderniseerd. Alle systemen worden verdubbeld. Wanneer één systeem uitvalt, door een technische storing, neemt het back-up systeem meteen over. Zo kunnen de bruggen altijd blijven functioneren en dat is goed nieuws voor het trein-, scheepvaart- en wegverkeer. De spoorbrug krijgt ook een volledig nieuwe bovenleiding. Alle kabels die nodig zijn om de Jan Bogaertsbruggen te bedienen, worden vervangen. De bestaande liggen momenteel in een gebaggerde sleuf net onder de bodem van het kanaal. De levenstermijn van deze kabels is ongeveer 40 jaar en die periode is ten einde. De nieuwe kabels komen in een speciale buis onder het Zeekanaal te liggen op 32 meter diepte. Hiervoor wordt er tussen linker- en rechteroever een horizontale boring gedaan van 530 meter lengte (ongeveer vanaf het station tot aan de Leopoldwijk). De volledige vernieuwing van de Jan Bogaertsbrug gebeurt voornamelijk in de paasvakantie. Hiervoor werkt Infrabel zeer nauw samen met De Vlaamse Waterweg.

Kapelle-op-den-Bos tot aan station Dendermonde

Vanaf de Jan Bogaertsbruggen tot aan het station van Londerzeel worden de sporen volledig vernieuwd (spoorstaven, dwarsliggers en ballast) en nadien wordt de bovenleiding aangepast aan de nieuwe spoorconfiguratie. Tussen de brug in Kapelle-op-den-Bos en het station van Dendermonde wordt ook de bovenleiding deels vernieuwd. Verschillende onderdelen van het ophangingsysteem worden vervangen omdat ze op het einde van hun levensduur zitten. Het gaat dan om de isolatoren,



beugels en spantoestellen Allemaal elementen die ervoor zorgen dat de bovenleiding kaarsrecht op zijn plaats hangt en dat de elektrische stroom, voor de veiligheid, mooi geïsoleerd blijft.

Vorbereiding Europees veiligheidssysteem ETCS

Over de volledige lengte van het traject Mechelen – Dendermonde worden, ten slotte, heel wat voorbereidende werken uitgevoerd om het Europese veiligheidssysteem ETCS te kunnen uitrollen. Dit systeem garandeert een constante en volledige veiligheidsbewaking van een treinrit. Een belangrijk onderdeel van deze werf is het vervangen van 85 seinen. De bestaande seininrichting is nog analoog. Deze wordt vervangen door een digitaal, computergestuurd systeem. Alle bijbehorende voedings- en sturingskabels (24 km) worden langs het spoor geplaatst. Ook worden meer dan 100 doorsteken gemaakt. Zo'n doorsteek is een kleine greppel onder het spoor waar dan later alle nodige kabels in komen te liggen om de ETCS-bakens in het spoor mee aan te sluiten. Infrabel wil tegen 2024 ETCS in dienst hebben tussen Mechelen en Dendermonde. Een enorme sprong voorwaarts voor de spoorveiligheid.

Hinder zoveel mogelijk beperken

Zo'n grote werf, gespreid over 3 maanden, dat veroorzaakt overlast. Infrabel is zich daar ten volle van bewust. Tijdens deze periode zal er op sommige momenten lawaaihinder zijn, zowel overdag als 's nachts. Sommige overwegen zullen ook tijdelijk gesloten zijn. Het is uiteraard de bedoeling om de hinder, daar waar mogelijk, tot een absoluut minimum te beperken. Tijdens de werkweekends en de paasvakantie kunnen er, om veiligheidsredenen, geen treinen rijden. De NMBS zorgt wel voor vervangbussen die stoppen in alle betrokken stations. Er werd specifiek gekozen om te werken tijdens de weekends en in de paasvakantie omdat dit de minste hinder veroorzaakt. Tijdens deze vakantieperiode zijn er sowieso minder reizigers, rijden er ook geen zogenaamde "studententreinen" en is er ook minder scheepvaartverkeer. De buitendienststelling van de sporen tijdens de opgesomde werkweekends en de paasvakantie is het voordeligste op vlak van veiligheid, welzijn, kwaliteit, snelheid van uitvoering van de werkzaamheden en de kostprijs.

