

Aanwezig	Fabienne Blavier, voorzitter Marina De Bie, Bart De Nijn, schepenen Christiaan Backx, Catherine François, Melikan Kucam, Indrani Muyldermans, Frank Nobels, Patrick Princen, Jan Verbergt, commissieleden
Aanwezig niet- commissieleden	Marc Hendrickx, schepen
Verslaggever	Julie De Smet
Ambtenaren	Elke Du Bin, Els Nulens, Tom Depuydt, Tine Vennekens, Sofie Kuylen, Marc Debatty
Externen	A. Morrens
Verontschuldigd	Greet Geypen, Stefaan Deleus, schepenen Wesley Doms, Karel Geys, Tom Kestens, Glenn Nason, Magda Van Loon, commissieleden
Datum	13 juni 2018 – van 19.15 uur tot 21.30 uur

1. Goedkeuring verslag vergadering 16 mei 2018.

Goedgekeurd zonder opmerkingen.

2. Jaarlijks bezoek project Stationsomgeving. (Toelichting door Rudy Van Camp, communicatiecoördinator Mechelen in Beweging)

Om 19.15 ontvangst/aanmelden in de witte werfkeet aan de achteringang van het station. Omstreeks 19.30u werd een stand van zaken gegeven over het stationsproject aan de hand van een korte presentatie. Het bezoek aan de werf start om 20.00u met o.m. de bijna volledig afgewerkte parking, de ruwbouw van de Tangent en de afwerking van de Spoorbypass. Het einde van het werfbezoek is om 21.30u.

Toelichtende nota van Rudy Van Camp (communicatiecoördinator Mechelen in Beweging):

DE STATIONSPARKING

Stand van zaken juni 2018

De stationsparking moet ervoor zorgen dat de automobilist aangemoedigd wordt om niet met de auto naar zijn eindbestemming te rijden, maar daarvoor de trein neemt. Zeker als hij naar Brussel of Antwerpen moet. Ook voor de bestemming Zaventem Luchthaven is deze parking erg geschikt.

Om de capaciteit van deze parking vast te leggen, is tijdens de studiefase nauwkeurig onderzoek gedaan, zodat de behoefte kon worden vastgesteld. De capaciteit bedraagt 2.000 wagens. Daarvan zijn er 1.350 voorzien voor treinreizigers (abonnementen of eenmalige gebruikers) en 200 voor werknemers van de spoorweggroep. De overige 450 zijn bedoeld voor werknemers van de toekomstige ontwikkelingen in de stationsomgeving, buurtbewoners of bezoekers van de stationsomgeving.

De werken voor het uitgraven van de parking zijn begonnen in januari 2013. Voor men kon beginnen met het uitgraven, moest er in de onmiddellijke nabijheid een vervangparking aangelegd worden. Daarvoor



moest onder meer de bowling gesloopt worden. Om te voorkomen dat er zich door het massaal wegpompen van het grondwater verzakkingen zouden voordoen, werd er gewerkt met het systeem van diepwanden. Die zitten tot 27m diep in de kleilaag. Bij het uitvoeren van de werken moest men ook rekening houden met de archeologische opgravingen en met de mogelijke aanwezigheid van niet-ontploffte vliegtuigbommen uit de Tweede Wereldoorlog. In totaal werd voor de parking alleen 450.000m³ grond uitgegraven en weggevoerd, wat overeenkomt met meer dan 40.000 vrachtwagens.

De parking heeft een totale lengte van meer dan 300m en aan de kant van de Vaart een breedte van ruim 120m. Op het dak van de parking zou men zonder problemen de Eiffeltoren kunnen plat leggen. Elk van de drie verdiepingen heeft een oppervlakte van 20.000m². Dat is even groot als de Nekkerhal. Voor de bouw van deze parking werd meer dan 100.000m³ beton gestort en 15 miljoen kg staal gebruikt.

Een van de meest opvallende zaken aan deze parking is het gebruiksgemak. Dat komt doordat de ontwerpers heel bewust kozen voor een overspanning van 16m. Daardoor kan men zonder gehinderd t worden door steunpalen probleemloos het parkeervak inrijden. Ook het in- en uitstappen wordt daardoor heel gemakkelijk. Bovendien is er een gegarandeerde hoogte van 2.40m, waardoor men zelfs bij een monovolume het kofferdeksel helemaal kan openzetten.

Bij de bouw van deze parking werd uiteraard heel veel aandacht besteed aan de veiligheid en dan zeker wat brand betreft. In heel de parking hangen 3 soorten detectoren: er zijn er die beweging waarnemen, die rook waarnemen en die een temperatuurstijging registreren. Mocht er zich ooit brand voordoen, is wellicht niet het vuur het grootste probleem, maar de rookontwikkeling. Voor de bestrijding van de vlammen zijn er overal blusleidingen voorzien (rode buizen) en heeft de brandweer op diverse plaatsen de beschikking over computergestuurde controlepanelen. Maar rook is dis een probleem. Die moet in geval van brand zo snel en zo volledig mogelijk afgevoerd worden. Daarom zijn er op elk van de drie verdiepingen ventilatieroosters voorzien, die zich bij brand automatisch openen. Daar achter staan grote ventilatoren, die ervoor zorgen dat de rook langs speciale schouwkanalen naar buiten wordt gezogen. Om een zo optimaal mogelijke ventilatie te bekomen, kan er ook een rookgordijn worden neergelaten. Dat zorgt ervoor dat de luchtstroom zich door heel de parking beweegt.

Om de reizigersstromen in deze enorme parking zo overzichtelijk mogelijk te houden, werd geopteerd om één centraal liftcomplex te plaatsen. Deze liften verbinden de drie niveaus van de parking. Uiteraard zijn er als alternatief ook trappen voorzien.

Wie uit de parking komt, hetzij van niveau -1 of via de liften vanuit de niveaus -2 of -3, zal hier passeren om via een nieuwe lift naar het gelijkvloerse niveau te gaan, waar men het (toekomstige) station zal betreden. Vlakbij die lift ziet men momenteel nog de vernagelde wand die de stabiliteit voor spoor 10 moet garanderen. Met de bouw van het nieuwe station zal deze wand vervangen worden door de definitieve constructie.

Boven ons hoofd bevindt zich de Spoorbypass. Meteen zien we eigenlijk ook al het eerste gedeelte van het nieuwe station, want het gaat hier om de perrons 11 en 12. Die Spoorbypass steunt op enorm zware ronde kolommen: van buiten is het staal, binnenin zit gewapend beton. De stabiliteitsingenieurs hadden hier een hele klus aan om dit te ontwerpen. We zien hier voor het eerste terug daglicht, want we bevinden ons immers op de Kiss & Ride. Hier zal men later - als de Tangent klaar is - treinreizigers kunnen oppikken of afzetten, zonder dat men in de parking



moet komen. Deze K&R is zowel vanuit de richting Antwerpen als vanuit de richting Brussel bereikbaar en ook het wegrijden kan in beide richtingen gebeuren. Omdat hier autobewegingen gebeuren, heeft men geopteerd zoveel mogelijk daglicht toe te laten, wat de veiligheid verhoogt. S' Nachts zal dit gedeelte uiteraard goed verlicht worden.

Op de K&R ziet men ook de lift al klaar staan die de reizigers naar het stationsniveau moet brengen. Later, als het nieuwe station in gebruik is, zal men vanaf deze plaats rechtstreeks naar de stationshal en de perrons kunnen gaan. Voorlopig moeten we nog de achteringang gebruiken. Om daar te geraken, wordt binnenkort een hellend vlak aangelegd, zodat ook minder mobiele personen moeiteloos de huidige toegang kunnen blijven gebruiken.

Hier rechts van de lift kunnen we ook een blik werpen op de Tangent die nog in ruwbouwfase is (de Tangent bezoeken we zo dadelijk). Later komt hier een glazen wand, opnieuw om zoveel mogelijk daglicht toe te laten.

Dit hellend vlak lopen we nu eigenlijk in tegengestelde richting af. Als de Tangent klaar is, zal dit de toegang tot de parking en de K&R worden voor het autoverkeer dat vanuit de richting Antwerpen komt. We zien hier ook nog duidelijk de structuur van de diepwanden. In de afwerkingsfase komen hier akoestische panelen tegen.

We zitten nu in de Tangent, de verbindingsweg tussen Brusselsesteenweg en Douaneplein. Het wordt dus een verbinding voor autoverkeer (en ook voor vrachtwagens) die gebruik kunnen maken van 2 rijvakken in elke richting, gescheiden door ofwel een middenberm, ofwel een verhoogde middenstrook.

De plaats waar we ons nu bevinden is de zogenaamde P2, een kruispunt. Hier kruist de Tangent namelijk met de toekomstige Arsenaaltunnel, waarvan je de aanzet al ziet. Deze tunnel gaat onder de centrale Werkplaatsen door en komt uit in de Motstraat. Op die manier vormt het een directe verbinding voor het verkeer dat vanuit de richting Leuven komt. Het kruispunt wordt ingericht met klassieke verkeerslichten, maar voor afdraaiend verkeer zijn er wel afslagmogelijkheden buiten de verkeerslichten voorzien.

Als je uit de Arsenaaltunnel komt, kan je alleen de Tangent op (in beide richtingen) maar niet de parking inrijden. Dat zou teveel extra manoeuvres opleveren en daardoor de verkeersveiligheid in gedrang brengen. Hoewel we hier eigenlijk nog altijd ondergronds zitten (niveau -1 van de parking) bevinden we ons toch in openlucht. Bij het ontwerp is besloten om vanaf deze plaats de dakplaat van de Tangenttunnel te halen en in open sleuf verder te rijden richting Leuvensesteenweg en Douaneplein. Een ondergronds kruispunt bevordert de verkeersveiligheid niet echt en op deze manier is er voldoende daglicht.

De Tangenttunnel is in totaal 750m lang en is eigenlijk de eerste echte tunnel in Mechelen. Dat vraagt bijzondere veiligheidsmaatregelen en die zijn ook genomen. Over de hele lengte van de Tangent is er camerabewaking, zodat elk incident onmiddellijk duidelijk wordt. In het plafond wordt ook warmtedetectie voorzien, zodat elke abnormale temperatuurstijging traceerbaar is.

De Tangent loopt onder de Leuvense Vaart door (dat is in de verte te zien) en daar ligt het wegdek ongeveer 12 meter onder het wateroppervlak. Deze ontsluitingsweg kan tot 2.000 voertuigen per uur verwerken. Volgens de berekeningen van de verkeersspecialisten zal met het huidige verkeer in 2020 maximaal 1.700 wagens per uur bereikt worden.

Hier ziet men uitstekend de bundeling van de verschillende verkeersmiddelen. We staan op het gedeelte voor het autoverkeer, aan de kant van de Centrale Werkplaatsen (op maaiveldniveau) komt de conflictvrije verbinding voor voetgangers en fietsers en boven ons rijden de treinen (met o.m. de Thalys). Hier bevindt zich ook de inrit voor de parking of voor de Kiss & Ride voor wie vanuit de richting Antwerpen komt.

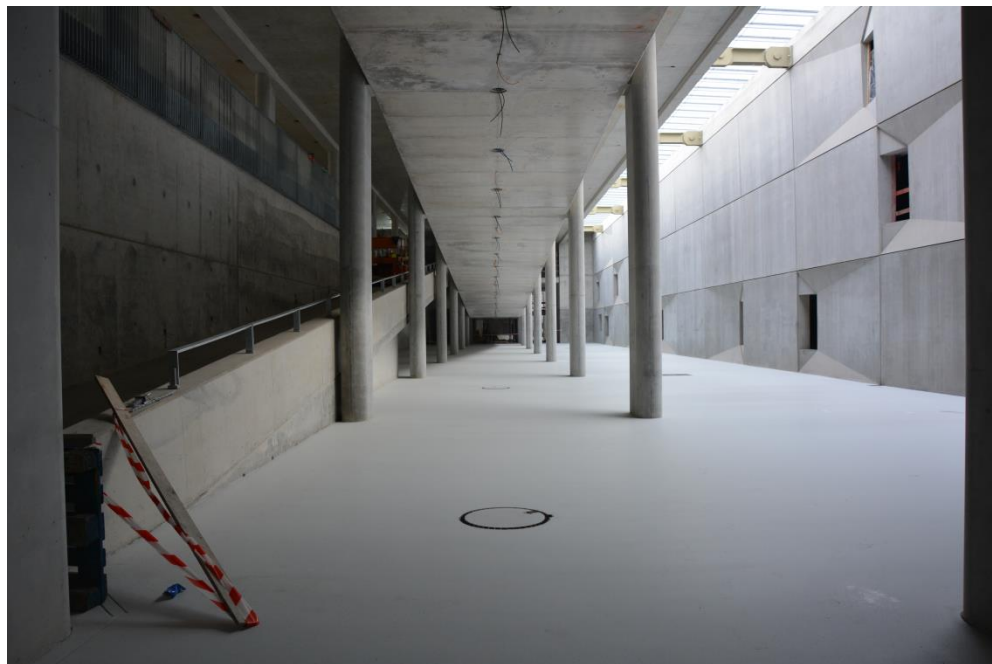
Wat hier vooral opvalt, zijn de enorme V-kolommen. Zij moeten de spoorbak voor het treinverkeer ondersteunen en enorme krachten opvangen. Dat is niet alleen nodig voor het grote gewicht van de treinen die hier over rijden, maar vooral voor de krachten die vrijkomen bij sterke remmanoeuvres. Die krachten ontwikkelen zich bovenaan en daarom zijn deze kolommen bovenaan breder dan onderaan, iets wat je normaal niet zou verwachten. Ze zitten vol gewapend beton, met stalen staven die een pols dik zijn.

Tegen de kant van het spoor aan ziet men ook heel duidelijk het uiteinde van de zogenaamde ankers. Dat zijn 9m lange en vuistdikke stalen strengen die in de wand aangebracht zijn en die moeten voorkomen dat deze wand weggedrukt wordt door de volle grond die er achter ligt. In een omgeving waar spoorwegverkeer is zijn deze ankers ingebed in beton, want door de elektromagnetische zwerfstromen zouden die anders snel gaan oxideren en hun trekkracht verliezen.

We hebben ook nu weer een stukje van het autoparcours in de omgekeerde zin afgelegd, want langs hier rijden de auto's die richting Antwerpen moeten vanuit de parking naar de Tangent. Maar hier op deze rotonde gebeurt nog veel meer. Dit is eigenlijk ver verkeersknooppunt voor al wie uit de ondergrondse parking komt, maar ook van de Kiss & Ride. De K&R is de lange, schuine helling. Die komt vanaf de plaats waar we ons daarstraks bevonden. Hier moeten de bestuurders kiezen of ze (quasi) rechtdoor willen om naar de Tangent richting Antwerpen te rijden (wat wij net in omgekeerde richting gedaan hebben) dan wel de Tangent in de richting van Brussel op willen.

Tegelijk is hier ook de uitgang van de parking. Inrijden gebeurt vanuit de richting Antwerpen op niveau -1, vanuit Brussel op niveau -3 (we komen immers van heel diep omdat we onder de Vaart moeten). Uitrijden doen we allemaal vanuit niveau -3 en dat op deze plaats. Hier komen ook de slagbomen van de parking die alleen open gaan wanneer men kan aantonen dat je betaald hebt. Er is ook een slagboom die de toegang

naar de Tangent kan afsluiten in geval van nood. Door de slagbomen van de parking hier te plaatsen, vermijdt men dat automobilisten die van de K&R komen ook moeten betalen. Hier bevinden zich ook twee technische ruimtes: de onderste is de pompkamer voor het grondwater, de bovenste voor alles wat met elektriciteit en automatisering te maken heeft.



We bevinden ons nu op niveau -3 van de parking en dat is

duidelijk merkbaar: we zien dat niet alleen aan de kleur op de steunpalen, maar ook boven het gangpad voor de voetgangers. Dat wordt verlicht met een kleur die per niveau verschilt en dat om herkenning te vergemakkelijken. Overigens, alle verlichting in deze parking bestaat uit led-lampen, want duurzaamheid is ook voor dit project erg belangrijk.

Vandaag is dit nog een groot, open gat maar volgende week wordt hier een poort in aangebracht. Die zal in principe altijd open staan, maar stelt de veiligheidsverantwoordelijken wel in staat dit deel van de parking af te sluiten in geval van incidenten.

We betreden nu de circulatieruimte en het eerste dat opvalt, is de grote hoeveelheid daglicht. Hoewel we hier 12m onder de grond zitten, is het overdag niet nodig om hier extra verlichting aan te brengen. Dat



hebben we te danken aan de lichtstraat, helemaal bovenaan. Die laat rechtstreeks daglicht binnen. We zien hier bovenaan ook grote, scharnierende elementen. Die moeten de druk opvangen tussen de twee delen van dit ondergrondse complex, namelijk het parkinggedeelte en het stationsgedeelte. Dit is ook een van de weinige plaatsen in deze parking waar met geprefabriceerd beton werd gewerkt. Dat resulteerde in een esthetisch erg geslaagde wand tussen deze circulatiezone en de parking. Op het deel van deze wand dat zich het dichtst tegen de Leuvense Vaart bevindt, hopen we de mozaïek aan te brengen die momenteel nog in de

lokettenzaal van het station te zien is.

Het sas dat we hier doorkruisen is eigenlijk de trappenhal die de drie niveaus verbindt voor voetgangers. Maar deze trappenhal zal enkel gebruikt worden in geval van incidenten. Men komt dan rechtstreeks op het dak van de parking uit. Er zijn 7 van dergelijke nooduitgangen.

We komen terug in het parkinggedeelte, nog steeds op niveau -3. Om te stijgen, gebruiken we de helicoïdalen, de verbinding tussen de drie niveaus. Ook hier heeft men geprefabriceerde betonelementen gebruikt, omdat zo iets maakt heel precies werk vereist. Vandaag is het hier nog erg donker, maar binnen enkele weken worden deze beide helicoïdalen - één om te stijgen en één om te dalen - bovenaan open gemaakt en komt er een stevige glasplaat op. Een die heel wat gewicht kan dragen en dus veilig genoeg is. Op die manier kan men veilig en comfortabel van deze 'draaikolken' gebruik maken.

Dat brengt ons terug bij het uitgangspunt, namelijk de helling die toegang geeft tot de Hanswijkvaart. Zo lang de Tangent niet in gebruik is (voorzien einde 2020) zal dit de enige in- en uitrit blijven. Nadien zal

deze toegang enkel gebruikt worden voor het autoverkeer richting Leuven. Al de andere maken gebruik van de toegangen langs de Tangent.'

Foto's:





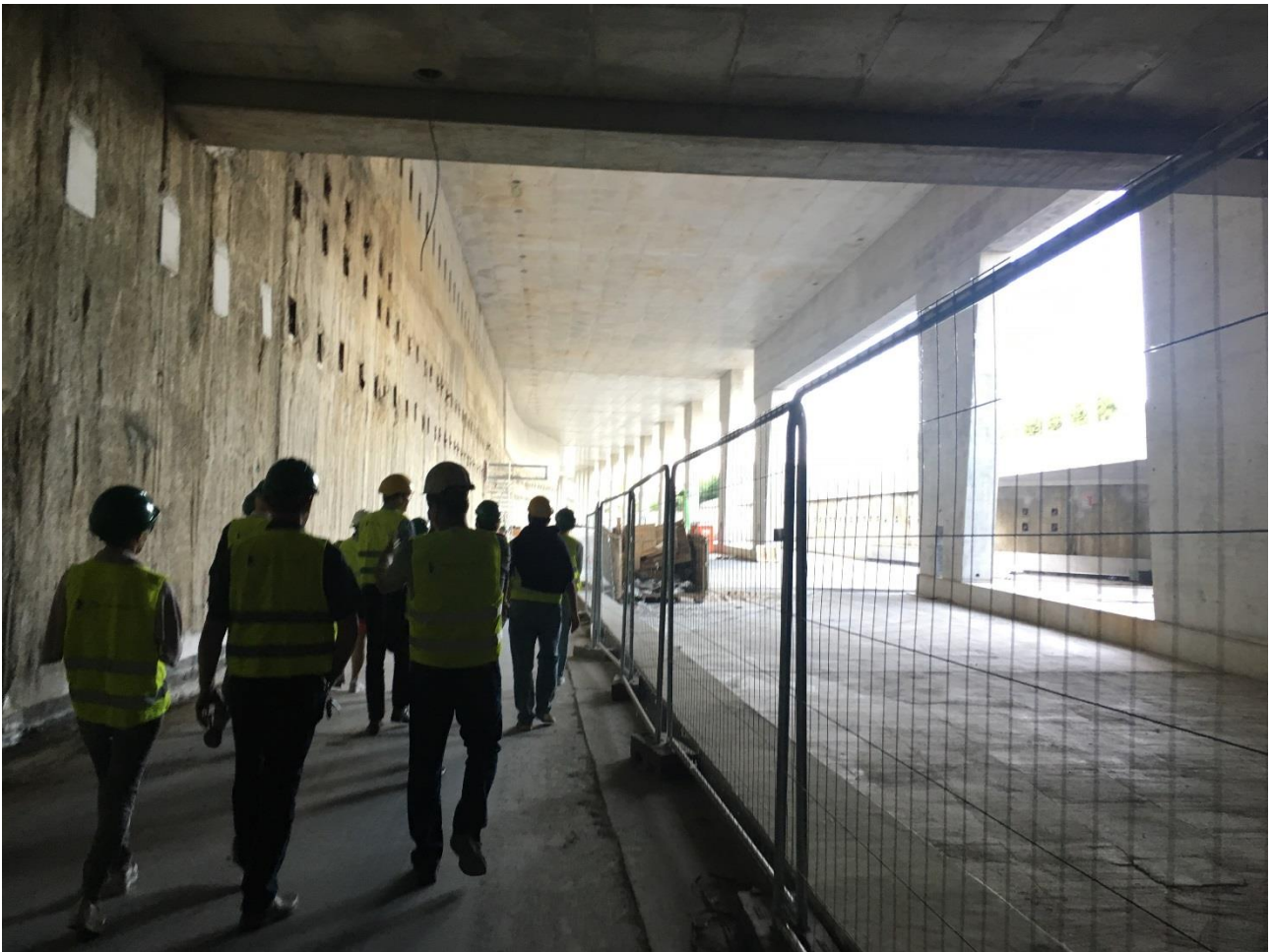




















Verslaggever: Julie De Smet