



Verbinding Watermaal-Schuman-Josaphat in Brussel



TUC RAIL is actief betrokken bij alle fases van het project voor de aanleg van de verbinding Watermaal-Schuman-Josaphat. We hebben in het bijzonder meegewerkt aan twee belangrijke fases: de volledige vernieuwing van het station Brussel-Schuman en de uitrusting van de Schuman-Josaphat-tunnel. Deze werken hebben als doel om de capaciteit van de spoorinfrastructuur tussen Watermaal en Schuman te verhogen en de Noord-Zuidverbinding te ontlasten.

Om de lijnen van het toekomstige GEN aan te leggen was het noodzakelijk om Lijn 161 (Brussel - Namen) uit te breiden van twee naar vier sporen. Door plaatsgebrek was dat echter onmogelijk tussen Schuman en het station Brussel-Noord. De keuze van het tracé van de twee nieuwe sporen ten noorden van Schuman - waarvoor TUC RAIL onteigeningen tot een minimum wil beperken - maakte het voorwerp uit van een effectenstudie, waarbij met name op basis van stedenbouwkundige, economische en milieucriteria werd bepaald wat het beste tracé is. Dat tracé vereiste de bouw van een nieuwe tunnel tussen Brussel-Schuman en Josaphat en de aanleg van een nieuw baanvak: Lijn 161A (in het rood op onderstaande illustratie).

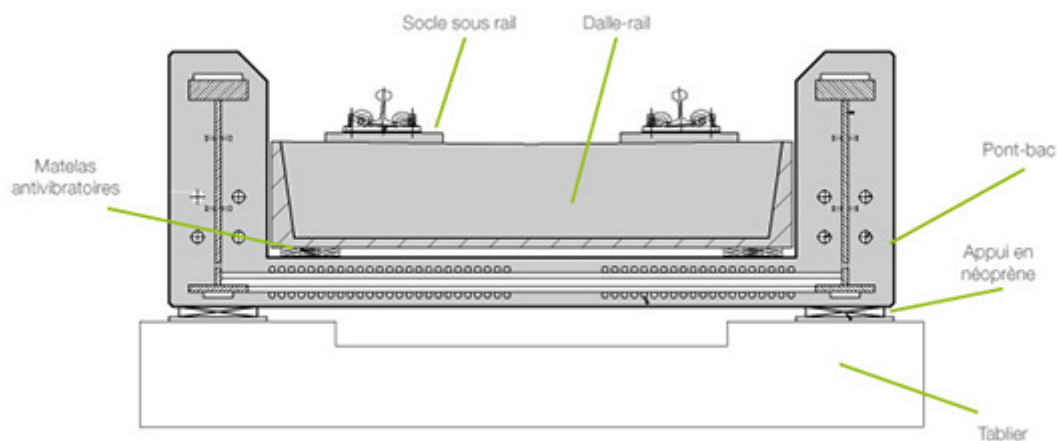
Dankzij de aanleg van deze nieuwe lijn is het nu mogelijk:

- om de economische pool van de Europese wijk te verbinden met de meeste grote steden van het land, zonder via de (zo goed als verzadigde) Noord-Zuidverbinding te moeten gaan;

- om een rechtstreekse verbinding te realiseren tussen het station Brussel-Schuman en *Brussels Airport*, wat voor de reizigers een tijdwinst zal opleveren van 19 kostbare minuten.

Gelijktijdig met de werken aan de nieuwe tunnel werd het station Brussel-Schuman volledig gerenoveerd. Het doel van de werken was de aanleg van de perrons van de nieuwe Lijn 161A, zodat reizigers het bestaande NMBS-station en de metro vlotter kunnen bereiken. Het station is een echte multimodale pool en zorgt voor een betere toegankelijkheid en een betere aansluiting met de verschillende openbare vervoersmiddelen. Voor de uitvoering van de werken diende de wegtunnel van de Wetstraat in de zomer van 2012 gedurende drie maanden te worden afgesloten. Zowel metro's als treinen bleven rijden tijdens de uitvoering van deze werkzaamheden.

De nieuwe verbinding Watermaal-Schuman-Josaphat voldoet aan de hoogste eisen op het gebied van veiligheid van de reizigers, maar ook op het gebied van geluids- en trillingwerende isolatie. In het kader van de bouwaanvraag voor de tunnel heeft TUC RAIL immers verschillende akoestische metingen uitgevoerd waaruit bleek dat maatregelen noodzakelijk waren om de geluids- en trillingsoverlast te verminderen. Om de hinder te beperken werden geluidsschermen geplaatst. Bovendien werden de sporen aangelegd op een constructie bestaande uit een spoorstaafdraagplaat en ballastmatten die de trillingen dempen en zo de overlast beperken die veroorzaakt kan worden door het treinverkeer (zie onderstaand schema).



Schema van een trogdek

TUC RAIL werd belast met de volgende taken:

- het project management van de volledige verbinding;
- de studies met betrekking tot het project;
- het werfbeheer voor de meeste werken, in samenwerking met Beliris.

Het gaat meer in het bijzonder om:

- het op vier sporen brengen van Lijn 161 (Brussel - Namen) tussen Watermaal en Schuman;
- de bouw van twee nieuwe stopplaatsen: Mouterij en Arcaden;
- de uitrusting van de nieuwe Schuman-Josaphat-tunnel;
- de herinrichting van het station Schuman met de nieuwe Lijn 161A en de creatie van een multimodale pool waarin de NMBS- en MIVB-stations onderling met elkaar verbonden zijn.

Verschillende spelers zijn of waren betrokken bij het project:

- de bouwdirectie is in handen van TUC RAIL, voor rekening van Infrabel, de Belgische spoorinfrastructuurbeheerder;

- de controle over de werkzaamheden aan het station en de tunnel Schuman-Josaphat berust bij Beliris;
- de studies voor de vernieuwing van het station werden uitgevoerd door het architectenbureau Van Campenhout, met uitzondering van het gedeelte burgerlijke bouwkunde waarvoor TUC RAIL de studies heeft uitgevoerd;
- de studie van de tunnelstructuur is in handen van verschillende private studiebureaus zoals SGI Consulting, Bagon Ingénieurs-Conseils, Maunsell en Grontmij;
- de werken voor de bouw van de trogdekken, de aanleg van de sporen en de spoor- en tunnelinstallaties worden opgevolgd door TUC RAIL.

De werken zijn gestart in 2008 en de verbinding is operationeel sinds april 2016.

Infrabel heeft een reportage gemaakt over de bouw van de Schuman-Josaphattunnel. Neem een kijkje door hier te klikken.

Klik hier om de Schuman-Josaphat-tunnel in beelden te ontdekken.



Klik om te vergroten