

Opening van de Liefkenshoek-spoorverbinding

Op 14 december 2014, dag van de lancering van het nieuwe vervoersplan, werd ook de Liefkenshoekspoorverbinding in dienst genomen. Deze verbinding biedt voor de goederentreinen een tweede toegang tot de Antwerpse haven en ontlast zo de drukke Kennedytunnel, waardoor er meer capaciteit vrijkomt voor het reizigersverkeer.

De verbinding zorgt ook voor een vlottere connectie tussen de linker- en rechteroever (en dus tussen de rangeerstations Waaslandhaven en Antwerpen-Noord).

Hierdoor worden de economische activiteiten gestimuleerd en zijn er geen frontwissels in Schijnpoort meer nodig, wat een tijdsinstaan van maar liefst 20 minuten betekent.

Daarnaast is de Liefkenshoek ook een veilige verbinding, want uitgerust met o.a. ETCS, branddetectie en een schuimblussysteem.

De opening van de verbinding is het resultaat van zes jaar hard werken. Dit waren de markantste momenten:

18/04/2006

Infrabel start de aanbestedingsprocedure voor de financiering en aanleg van de Liefkenshoekspoorverbinding.

05/11/2008

Infrabel rondt de aanbestedingsprocedure af en sluit een contract met het projectvennootschap Locorail NV.

12/11/2008

Start van de werken aan de Liefkenshoekspoorverbinding.

17/11/2009

De onderdelen van de lange tunnelboormachine komen aan op de werf.

Jan. 2010

In januari beginnen de boormachines Wiske en Schanulleke aan hun tocht onder de Schelde en het Kanaaldok.

DE
LIEFKENSHOEK-
VERBINDING IN
CIJFERS

6 km, is de totale lengte van de twee tunnelkokers van de Liefkenshoekspoorverbinding. Hiermee zijn dit de langste tunnels van het Belgische spoorwegnet.

Wist je trouwens dat de tunnels omgedoopt werden tot "Antigoon-tunnel" op vraag van de hulpdiensten? Dit om verwarring te vermijden met de Liefkenshoekautotunnel.

102 m Zo lang waren de tunnelboormachines Wiske en Schanulleke, die heel precies aangestuurd werden door een computer en laser. Het boorschild zelf meet 11,7 meter; de vijf volgtreinen zijn elk 18 meter lang.

15 m/dag is de gemiddelde afstand die de boormachines aflegden per dag, met pieken tot 45 meter per dag.

Het duurde slechts **6 jaar** om het grootste spoorproject van België te bouwen.

Op een diepte van **40 m** onder de Schelde kunnen treinen nu door de Antigoontunnel rijden.

Er was **1,5 jaar** nodig om de twee tunnels te boren.



16/05/2011

Tunnelboormachine Wiske bereikt het eindpunt van haar 6 km lange tocht onder de Schelde. Na 1,5 jaar graven is de eerste van twee enkelsporige tunnelkokers een feit.

08/12/2012

Infrabel start met de aanleg van de spoorinfrastructuur (sporen, seininrichting en bovenleiding) op de Liefkenshoekspoorverbinding.

Sept. 2013

Alle bouwkundige werken voor de Liefkenshoekspoorverbinding zijn klaar.

26/02/2014

Infrabel voltooit de laatste spoorwerken.

16/06/2014

Infrabel organiseert veiligheidstests op de nieuwe Liefkenshoekspoorverbinding.

09/12/2014

Officiële inwijding.

600 arbeiders waren op piekmomenten aan de slag op de werf tijdens het boren van de tunnels.

3 miljoen m³ grond werd afgevoerd door de boormachines. Dit komt overeen met de inhoud van 1.200 olympische zwembaden van 2 meter diep.

33,5 km sporen en bovenleiding waren nodig voor de aanleg van de Liefkenshoekverbinding.

Er is **244 km** bekabeling in de nieuwe spoorverbinding.

50 seinen garanderen een veilig en vlot treinverkeer op de nieuwe spoorlijn.

Er zijn **14** evacuatieschachten.

Er zijn **13** verbindingen tussen de twee tunnelkokers.

24/7 De veiligheid in de tunnels wordt 24u/24 en 7 dagen/7 verzekerd. De tunnels zijn uitgerust met verschillende veiligheidssystemen waaronder een automatisch schuimblussysteem en een systeem om rook en warmte snel af te voeren.