

Noord - Zuidkrant

Infokrant over de werken aan de Antwerpse noord-zuidverbinding



Gratis infokrant van de Belgische spoorwegen - verantw. uitgever T. Van den Berghen, Astridplein 27 - 2018 Antwerpen - redactie: dienst communicatie NMBS

NMBS werkt tot december 2004 op de Luchtbal

De ombouw van Antwerpen-Centraal tot een doorgaand station en de aanleg van de noord-zuidverbinding – een spoortunnel tussen de Lange Leemstraat en het Damplein – zijn reeds twee jaar volop aan de gang. Begin december vorig jaar is het startschot gegeven voor de werken in de wijk Luchtbal – tussen het Albertkanaal en de Havanastraat. Die werken moeten volgens de huidige planning eind december 2004 klaar zijn. In 2005 kunnen de treinen rechtstreeks van noord naar zuid en omgekeerd sporen.

Het Centraal Station zal vooral de Antwerpse dankzij de noord-zuidverbinding dubbel zoveel treinen kunnen ontvangen. Het treinverkeer naar en van het centrum van de stad zal vlotter en efficiënter verlopen, en beter beantwoorden aan de groeiende behoeften van de klanten. De NMBS wil met dit project haar klanten en

**Capaciteit
Centraal Station
verdubbelt**

vooral de Antwerpse bevolking een betere dienstverlening aanbieden. De noord-zuidverbinding zal toelaten om rechtstreekse spoorverbindingen tussen het noorden en het zuiden van Antwerpen op te zetten. Zo komt er een nieuw station aan de Groenendaallaan, waardoor je vanuit de Luchtbal in



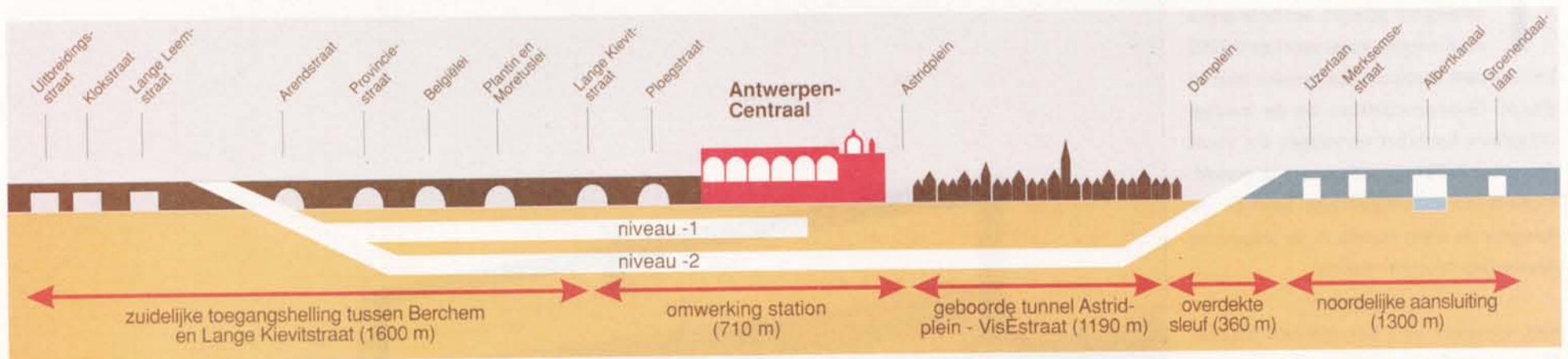
De stopplaats Luchtbal gaat vanaf december 2002 buiten dienst en wordt in april 2003 vervangen door een nieuw station op de Groenendaallaan. In de tussenperiode kunnen de reizigers de trein nemen in de stopplaats Antwerpen-Noorderdokken (zie p. 2).

enkele minuten rechtstreeks naar het centrum van Antwerpen kan sporen. Op die manier bouwt de NMBS een echt voorstadsnet uit.

Tenslotte kunnen de hst's vlot richting Nederland sporen. De aanleg van de noord-zuidverbinding beantwoordt volledig aan de

krachtlijnen van het 'STAR 21'-plan (Spoor Toekomst – Avenir du Rail - 21e eeuw). Dit ambitieus vernieuwingsproject moet de NMBS in

staat stellen het binnenlandse spoorwegnet aan te passen aan de behoeften van de treinreiziger van het nieuwe millennium.



Via twee tunnelkokers naar het noorden van Antwerpen

De aanleg van de noord-zuidverbinding vergt een hele reeks werken. De infrastructuurwerken voor de aanleg van de noord-zuidverbinding omhelzen de bouw van twee enkelsporige tunnelkokers onder de stad, tussen het Centraal station

en het Damplein. Niet minder belangrijk is de herinrichting van het Centraal Station, met respect voor het monument uiteraard. Verder gebeuren er ook grote werken tussen de stations Antwerpen-Centraal en Antwerpen-

Berchem en tussen het Albertkanaal en de Havanastraat. "De aanleg van de noord-zuidverbinding begint voorbij het station Antwerpen-Berchem", vertelt ir. Dirk Demuyck, coördinator van de grote

NMBS-projecten. "Vanaf Berchem worden de sporen binnen de huidige spoorwegberm heraanlegd. De toegangshelling tot de tunnel begint vanaf de Lange Leemstraat. De sporen komen toe op drie verdiepingen in het Centraal

Station. Op het onderste niveau leiden de sporen via de tunnelkokers naar het noorden van Antwerpen. De spoortunnel komt boven voorbij het Damplein, dat wordt heraanlegd. Verder volgen de sporen over het Albertkanaal richting

Groenendaallaan, waar we een nieuw station bouwen. Via een viaduct en een tunnel met open hellingen sluiten de sporen aan op de lijn naar Essen en op de nog aan te leggen hogesnelheidslijn langs de E19 naar Nederland."

Werfhinder wordt maximaal ingeperkt

De werken tussen het Albertkanaal en de Havanastraat kaderen binnen het project van de noord-zuidverbinding en brengen onvermijdelijk hinder met zich mee. Het vermijden of inperken van mogelijke hinder vormt dan ook één van de prioriteiten van de projectverantwoordelijken. Ook in het milieueffectrapport, een omvangrijke studie van de gevolgen van de werken voor de omgeving, worden maatregelen voorgesteld om de hinder in te dammen en de impact op de omgeving te verzachten.

"Stof- en geluidshinder zijn twee van de meest voorkomende klachten waarmee de omwonenden worden geconfronteerd", vertelt ir. Tony Van den Berghen, districtsdirecteur van de NMBS. "Bij droog weer zetten we sproeiwagens in om de werf en de omringende straten zoveel mogelijk stofvrij te maken. Om te vermijden dat bij vochtig weer de straten besmeurd worden met modder - afkomstig van de werven - gebruikt de aannemer wielwasinstallaties. Deze installatie kan je vergelijken met een carwash: het slijk wordt van de vrachtwagens afgespoeld."

"Om de geluidsoverlast te beperken, opteren we steeds voor constructiemethoden en machines die zo weinig mogelijk lawaai en trillingen veroorzaken. Zo graven we diepwanden en boren we palen

in de grond in plaats van ze erin te slaan. Op geregelde tijdstippen voeren we ook geluidsmetingen uit om te kijken of de geluidsnormen wel worden gerespecteerd."



Tony Van den Berghen: "Om de geluidsoverlast te beperken, opteren we steeds voor constructiemethoden en machines die zo weinig mogelijk lawaai en trillingen veroorzaken."

Impact op de omgeving

De aannemersgroep Tijdelijke Vereniging Luchtbal (TV Luchtbal) is al sinds 6 december 1999 bezig met de werfvoorbereidingen. De meest omvangrijke werfinstallatie komt in één van de longen van de verkeers-

wisselaar aan de Groenendaallaan. Later komen er ook nog werftoegangen ter hoogte van de Columbiastraat en de Havanastraat. "Om de beddingswerken te

kunnen uitvoeren, moeten er tussen de spoorlijn en de E19 een aantal bomen en struiken verwijderd worden", vertelt Van den Berghen. "Wanneer de werken voltooid zijn, komt er een belangrijke oppervlakte grond vrij waar een nieuwe groenzone zal

worden ingericht. Dit zal gebeuren in overleg met de omwonenden en de groendienst van de Stad Antwerpen."

"Er werd bij alle huizen die zich langs de spoorlijn bevinden en mogelijk hinder kunnen ondervinden van de werken ook een plaatsbeschrijving uitgevoerd", benadrukt de districtsdirecteur. "Wanneer naderhand de huizen schade vertonen die aan de werken te wijten is, zal de schade aan de eigenaars vergoed worden door de verzekering."

"Tussen het Albertkanaal en de Havanastraat waren de onteigeningen beperkt. Er dienden geen woningen onteigend, enkel een aantal stroken grond."

Veiligheid

Om de veiligheid van voetgangers en fietsers te verzekeren, komt er onder de brug van de Groenendaallaan een beschermde onderdoorgang. "Schoolgaande kinderen kunnen hier steeds op een veilige manier passeren. Bovendien worden er in samenwerking met de verkeerspolitie overal signalisatieborden geplaatst die mogelijke hinder en gewijzigde verkeerssituaties weergeven", zegt Van den Berghen.

"Buurtbewoners die in het verleden reeds met wateroverlast van de Schijn te kampen kregen, hoeven zich geen zorgen te maken. De werken zullen geen enkele invloed hebben op de waterhuishouding van de Schijn."

Nieuw station Groenendaallaan vanaf 2003 in dienst

Ter hoogte van de Groenendaallaan, strategisch gelegen aan belangrijke invalswegen, komt vanaf april 2003 het nieuwe station Groenendaallaan in dienst. Groenendaallaan zal de huidige stopplaats Luchtbal vervangen die vanaf december 2002 buiten dienst wordt gesteld. Tijdens de tussenperiode kunnen de reizigers de trein nemen in de stopplaats Antwerpen-Noorderdokken.

Het concept van het nieuwe station Groenendaallaan wordt momenteel nog volop bestudeerd. Zeker is wel dat het station zal beschikken over 6 perrons van elk 350 meter lengte, al de nodige voorzieningen en een ruime parking. De bereikbaarheid voor reizigers met beperkte mobiliteit is een belangrijk aandachtspunt. Het comfortniveau moet voldoen aan alle hedendaagse normen.

Het nieuwe station moet een heus vervoersknooppunt worden met vlotte overstap en snelle verbindingen met het centrum van Antwerpen. Dankzij de noord-zuidverbinding wordt een echt voorstadsnet gecreëerd.



Op de spoorbrug over de Groenendaallaan gaat vanaf april 2003 het nieuwe station Groenendaallaan in dienst. Dankzij een ruime parking zal het station niet alleen de bewoners van de Luchtbal goede diensten bewijzen, maar ook de automobilisten van buiten de stad die naar het centrum moeten.

De werken van het Albertkanaal tot de Havanastraat

Het startschot voor de werken voor de aanleg van de noord-zuidverbinding op de Luchtbal werd begin december 1999 gegeven. De werken worden uitgevoerd over een lengte van 2.150 meter en moeten volgens de huidige

planning in december 2004 voltooid zijn. De sporen van de noord-zuidverbinding worden op de Luchtbal verbonden met de lijn 12 naar Essen en met de toekomstige hogesnelheidslijn naar Nederland. Dat gebeurt door de bouw van een groot

sporen- en wisselcomplex. Het complex laat tevens toe dat het treinverkeer van de hogesnelheidslijn en de lijn 12 aansluit op het Ringspoor en vice versa.

"Bij de uitvoering van de werken worden de bestaande spoorlijnen verplaatst naar de autosnelweg E19 toe", benadrukt ing. Walter Van Renterghem, leidende ambtenaar bij TUC RAIL, het studie bureau van de NMBS. "Wanneer de werken klaar zijn, zal het sporencomplex op de Luchtbal een stuk verder van de woningen liggen en komt er ter hoogte van de Argentiniëlaan heel wat grond vrij die we als groenzone zullen inrichten."

"In de eerste fase tussen 6 december 1999 en 25 februari 2001 worden de bestaande spoorlijnen 12 en 27A verlegd. De belangrijkste werkzaamheden zijn de funderingen van de nieuwe spoorbruggen in de Groenendaallaan, de bouw van een nieuwe spoorbrug naast de bestaande aan de kant van de E19, de bouw van een tunnel ter hoogte van de Argentiniëlaan om de kruising van de andere spoorlijnen met de hogesnelheidslijn mogelijk te maken én de aanleg van een spoorwegbedding tussen de bestaande sporen en de E19. Daarna volgt een pauze van acht maanden om nieuwe sporen aan te leggen en deze aan te sluiten op de bestaande."

"De tweede fase loopt van 12 november 2001 tot 14 juli 2002", vervolgt Van Renterghem. "In deze fase worden de toegangen naar de perrons van het toekomstig station Groenendaallaan en de open hellingen van de tunnel aangelegd. Nadien volgt opnieuw een onderbreking van de werken gedurende acht maanden om spoorwerken uit te voeren."

"Tijdens de derde en laatste fase van 29 april 2003 tot 19 december 2004 wordt er ter hoogte van de Columbiastraat een spoorviaduct gebouwd, dat aansluit op de noord-zuidverbinding."

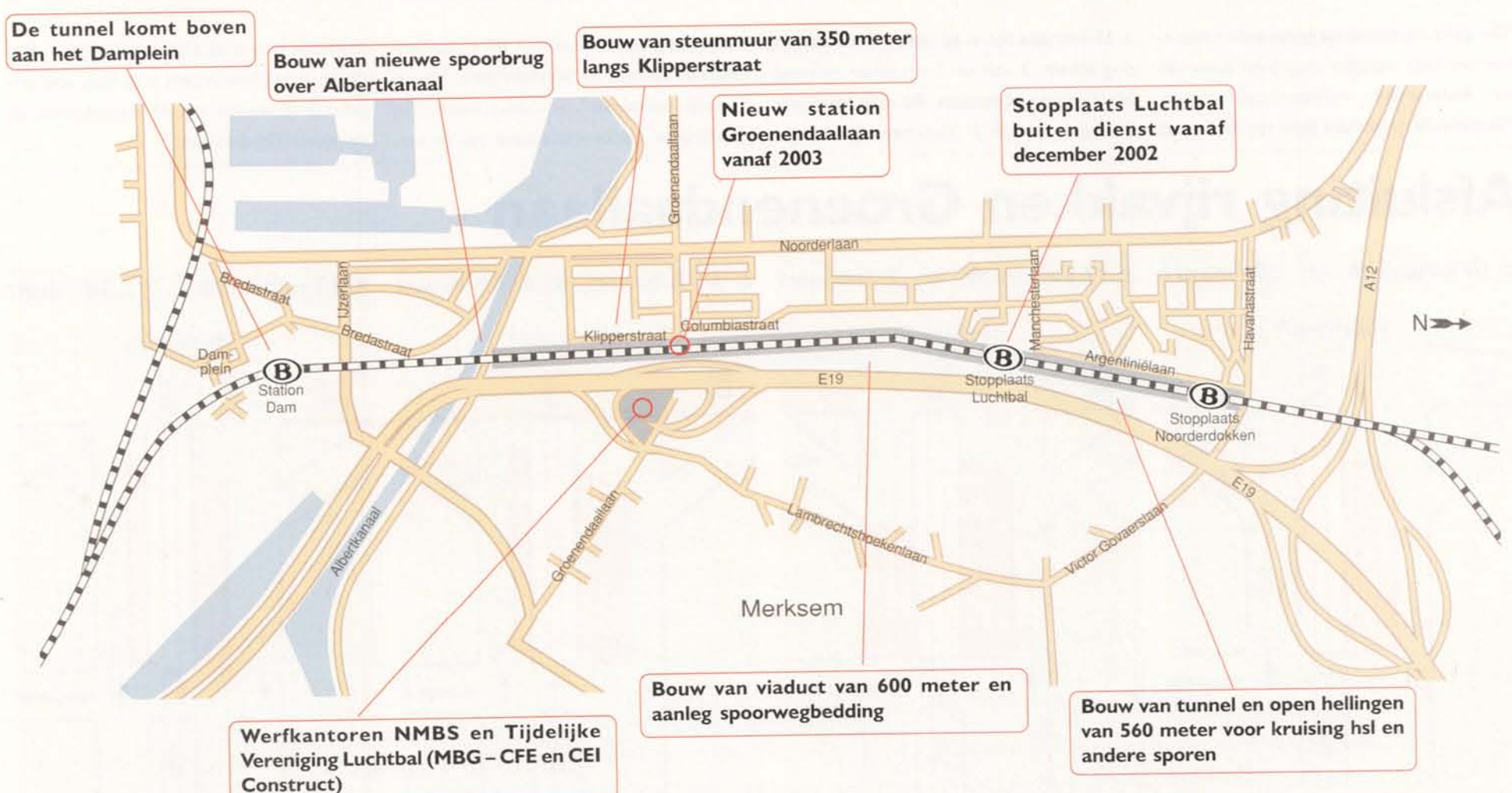
Werken in fasen

"De werken burgerlijke bouwkunde (alles behalve spoorwerken, red.) op de Luchtbal worden in drie fasen uitgevoerd", vervolgt Van Renterghem.



Walter Van Renterghem, leidende ambtenaar (l), en Philippe Gillet, werfleider (r), bekijken de plannen van de Luchtbal.

Overzichtsplan van de werken



Gewijzigde verkeerssituatie aan de Groenendaallaan gedurende 6 maanden

Van 10 januari tot ± 30 juni 2000 zal de verkeerssituatie aan de Groenendaallaan omwille van de werken tijdelijk wijzigen. De gewijzigde verkeerssituatie zal vooral ingrijpend zijn voor het autoverkeer. Fietsers, voetgangers en trams kunnen via een beschermde onderdoorgang veilig onder de brug van de Groenendaallaan door.

tot ± 29 maart 2000 worden 3 van de 5 rijvakken richting Noorderlaan afgesloten. In de **tweede fase** van 17 januari tot ± 17 februari 2000 blijft deze verkeerssituatie van kracht. Richting Merksem gaan echter alle 3 de rijvakken dicht. Vanaf ± 17 februari 2000 gaan 2 van de 3 rijvakken richting Merksem opnieuw open. Tijdens de **derde fase** van

Tijdens de **vierde en laatste fase** van ± 30 maart tot ± 30 juni 2000 zijn er 2 van de 5 rijvakken richting Noorderlaan afgesloten. Richting Merksem is nog steeds 1 van de 3 rijvakken dicht. Vanaf ± 30 juni 2000 tenslotte is de verkeerssituatie opnieuw normaal en zijn alle rijvakken in beide richtingen opnieuw open."

Informatie

De Noord-Zuidkrant volgt de aanleg van de noord-zuidverbinding op de voet en meldt de belangrijkste werken en de mogelijke hinder voor een bepaalde periode.

Als u specifieke vragen hebt of gewoon geïnteresseerd bent in het project van de noord-zuidverbinding, kunt u ook steeds ons **infolokaal** bezoeken.

Dit bevindt zich in Antwerpen-Centraal links naast de hoofdingang De Keyserlei.

Het infolokaal is telefonisch bereikbaar op **03/204 20 34** of **078/15 48 04** (project-infolijn, zonaal tarief).

Faxen kan op **03/204 28 59** en ook een e-mail sturen is mogelijk: **frederic.petit.144@nmbs.be**.

Voor noodgevallen buiten de kantooruren kunt u bellen naar **03/204 24 06**.

Bijkomende informatie over de werken voor de aanleg van de noord-zuidverbinding kunt u ook vinden op de website van de NMBS: **www.nmbs.be** en op de website van TUC RAIL: **www.tucrail.be**. De kabelmaatschappij Integan stelt ons op haar teletekstkanaal de pagina's **860** tot en met **869** ter beschikking.

Brieven met vragen of suggesties voor de Noord-Zuidkrant kunnen geadresseerd worden aan:

NMBS Communicatie
Public Relations
Redactie Noord-Zuidkrant
Frankrijkstraat 85
1060 Brussel

Ook e-mailen is mogelijk:
geert.dierckx.293@nmbs.be

De foto's zijn van onze huisfotograaf Leo Goossenaerts.



John Kocx: "Autobestuurders kunnen de Groenendaallaan tijdens de werken best zoveel mogelijk vermijden."

"De verkeerssituatie zal gedurende 6 maanden vier keer wijzigen", legt John Kocx van de Antwerpse verkeerspolitie uit. "Gedurende de **eerste fase** van 10 januari

± 17 februari tot ± 30 maart 2000 blijven nog steeds 3 van de 5 rijvakken richting Noorderlaan afgesloten. Richting Merksem is nog 1 van de 3 rijvakken afgesloten.

"Autobestuurders kunnen de Groenendaallaan tijdens de werken best zoveel mogelijk vermijden", adviseert Kocx. "De gewijzigde verkeerssituatie zal onver-

midelijk files met zich meebrengen. We raden alle bestuurders dan ook aan om gebruik te maken van de Havanastraat en de Victor Govaerslaan."

Afsluiting rijvakken Groenendaallaan

