

Spoorwissel in Antwerpen-Centraal

Vanaf het weekend 23-24 juni verandert er veel in het station Antwerpen-Centraal. De treinen zullen dan het Centraal Station binnenrijden langs de kant Zoo. Meteen kunnen de reizigers dan kennismaken met de gloednieuwe perrons van de sporen 4, 5 en 6 op het niveau +1.

“Met de verhuizing van de treinen van de kant Pelikaansstraat naar de kant Zoo wordt een eerste belangrijke fase van de werken afgesloten”, vertelt Ludo Van Ingelgem, regiomanager van Antwerpen-Centraal. “Het niveau +1 aan de kant van de dierentuin is immers volledig afgewerkt en de drie nieuwe sporen worden in gebruik genomen. Zo kunnen ook de werken langs de kant Pelikaansstraat van start gaan. Eerst zullen de voorlopige perronsporen 1, 2 en 3 worden afgebroken en daarna worden de funderingswerken opgestart.”

“Ook de reizigersstromen in Antwerpen-Centraal zullen anders worden georganiseerd”, vervolgt de regiomanager. “De huidige zijtoegang aan de Pelikaansstraat naar

de perrons 1, 2 en 3 wordt afgesloten. Alle reizigers zullen de komende twee jaar vanuit de grote stationshal via de hoofdtrappen of via een tijdelijke zijtoegang langs de kant Zoo naar de nieuwe perrons moeten gaan. Er zijn zowel roltrappen als vaste trappen voorzien, en ook een lift. De winkeltjes in de stationshal verhuizen naar een nieuwe ruimte op het gelijkvloers onder het voerperron. De voorlopige loketten blijven nog even op hun huidige plaats. De nieuwe lokettenzaal zal vanaf midden 2002 in dienst worden genomen.”

Midden 2003 zal heel het +1 niveau voltooid zijn en kunnen de treinen op zes sporen het Centraal Station binnenrijden. Eind 2004 zal het winkelwandelplateau op het gelijkvloers tussen de

sporen +1 en -1 klaar zijn. Het wordt een voetgangerszone waar reizigers van de grote stationshal kunnen wandelen naar de tweede stationstoegang aan de Lange Kievitstraat. Deze zal op dat moment nog volop in aanbouw zijn. De winkels (restaurants, snackbars, krantenkiosken, etc.) zullen overal vanuit de Pelikaansstraat bereikbaar zijn.

Wanneer het project van de noord-zuidverbinding begin 2006 voltooid is, worden de onderste sporen (niveaus -1 en -2) in gebruik genomen. Vanaf dan beschikt Antwerpen-Centraal over 14 sporen verdeeld over drie niveaus. De nieuwe stationstoegang aan de Lange Kievitstraat en de ondergrondse parking zullen midden 2006 opengesteld worden.



Vlinders begeleiden ouders en kinderen in de feëriekke omgeving van de Antwerpse spoorwegkathedraal naar de ingang van de dierentuin.

Graafwerken onder spoorwegkathedraal

De NMBS is sinds oktober vorig jaar bezig met de uitgraving van een tunnel onder het Centraal Station. Via deze spoortunnel zullen eind 2005 de treinen op een diepte van 20 meter onder Antwerpen-Centraal rijden. Lees verder pag. 3



In december 2001 verhuizen de tram- en bushaltes naar de andere kant van het Astridplein aan de Gemeentestraat - Carnotstraat.

Astridplein wordt draaischijf voor openbaar vervoer

Van de aanleg van de noord-zuidverbinding wordt gebruik gemaakt om ook het Koningin Astridplein opnieuw aan te leggen. Tegen 2005 wordt het plein in een volledig nieuw kleedje gestoken. Zowel bovenals ondergronds ondergaat het Astridplein een volledige metamorfose. Voor het ontwerp tekende de Spaanse architect en pleinontwerper Jordi Farrando.

De voorbereidende werken voor het nieuwe plein gaan dit jaar van

start. Van juni 2001 tot november 2003 wordt de ondergrondse parking aangelegd. Hiervoor verandert een deel van het Astridplein in werfzone. De werken worden gefaseerd uitgevoerd. Vanaf begin juni dit jaar begint men met de afbraak van de tramsporen. Wanneer in december het tijdelijke bus- en tramstation van De Lijn klaar is, verhuizen de tram- en bushaltes naar de andere kant van het plein aan de Gemeentestraat en Carnotstraat.

In het voorjaar van 2002 start de bouw van het

ondergrondse aankomst-complex waar de verbinding wordt gemaakt met de latere tunnelkokers.

De ruwbouwwerken voor het tunnelgedeelte moeten eind 2003 klaar zijn. Vanaf juli 2003 wordt ook bovengronds aan het nieuwe Astridplein gewerkt. In april 2005 zou het nieuwe Astridplein voltooid moeten zijn. Het Koningin Astridplein wordt samen met de Rooseveltplaats één van de belangrijkste mobiliteitsknooppunten voor het openbaar vervoer in Antwerpen.

Het 'ABC' van de noord-zuidverbinding

DE AANLEG VAN DE NOORD-ZUIDVERBINDING IS EEN MEGA-PROJECT MET TAL VAN TECHNIEKEN EN ELEMENTEN. WE ZETTEN DE BELANGRIJKSTE GEGEVENS EVEN OP EEN RIJTJE IN HET ABC VAN DE NOORD-ZUIDVERBINDING.

Antwerpen-Centraal

Antwerpen-Centraal wordt ook wel de 'Antwerpse spoorwegkathedraal' genoemd. De Nederlandse journalist Herman Besselaar omschreef het Centraal Station zo in één van zijn artikels en sindsdien is de term gemeengoed geworden. De sinjoren zijn enorm trots op hun Middenstatie waar momenteel enorme verbouwwerken bezig zijn.

Berchem

Het station Antwerpen-Berchem wordt momenteel grondig vernieuwd. In oktober 2001 zal het vernieuwde station klaar zijn met de nodige faciliteiten voor de reizigers. Door de verbouwwerken in het Centraal Station is het belang van Antwerpen-Berchem gegroeid en in de toekomst blijft het een belangrijk station ten zuiden van Antwerpen-Centraal.

Compensation grouting

Om eventuele verzakkingen tijdens de ondertunnelingswerken van Antwerpen-Centraal te vermijden, werd er een fijn net van buizen onder het station geperst. Zo kan waar nodig een cementmengsel onder de funderingen worden geïnjecteerd. Deze techniek heet compensation grouting en is een staaltje van hoogtechnologische expertise. De techniek garandeert de vrijwaring van Antwerpen-Centraal als beschermd monument.

Damplein

Wanneer de treinen de spoortunnel verlaten, komen ze bovengronds voorbij het Damplein in het noorden van Antwerpen. De nieuwe infrastructuur zal maximaal in de buurt worden geïntegreerd.

Eurostation

Eurostation is een dochtermaatschappij van de NMBS en heeft als opdracht het ontwerpen en ontwikkelen van hst-stations. Zij is op dit punt één van de meest geavanceerde studiebureaus in Europa. Eurostation beschikt ook over de kennis en ervaring in het ontwikkelen van vastgoed boven en rond de stations. Daarnaast hebben zij ook een commercieel team in huis dat zich bezighoudt met de ontwikkeling en exploitatie van concessies in grote stations.

Fasen

Om ervoor te zorgen dat er steeds treinverkeer mogelijk is tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal én dat het Centraal Station in dienst blijft tijdens de werken, gebeurt het project van de noord-zuidverbinding en de verbouwing van Antwerpen-Centraal in verschillende fasen.



Groenendaallaan

Het nieuwe station aan de Groenendaallaan gaat in de toekomst door het leven gaan als Antwerpen-Luchtbal. Het zal beschikken over zes perrons van elk 350 meter lengte, al de nodige voorzieningen en een ruime parking. Het station moet een verkeersknooppunt worden met vlotte overstap naar ander vervoer en goede verbindingen met het stadscentrum. Het nieuwe station komt vanaf april 2003 in dienst en zal de huidige stopplaats Luchtbal vervangen.

Hst

De hogesnelheidstrein of hst verschijnt in 1981 in Frankrijk en is de snelste commerciële trein in dienst. Sinds 1993 is de NMBS bezig met de aanleg van een Belgisch hogesnelheidsnet bestaande uit drie takken, een west-, noord- en oosttak. Het vormt de kern van een Europees project dat voorziet in verbindingen tussen Londen, Parijs, Rijsel, Brussel, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Luik en Keulen.

Infolokaal

Als u vragen heeft of geïnteresseerd bent in het project van de noord-zuidverbinding, kan u altijd eens binnenstappen in ons infolokaal. Een fototentoonstelling, plannen en 3D-beelden geven u een idee van hoe Antwerpen-Centraal er zal uitzien in begin 2006. Het infolokaal bevindt zich in het station Antwerpen-Centraal, links naast de hoofdingang De Keyserlei. In februari mocht het infolokaal reeds twee kaarsjes uitblazen.

Jordi Farrando

Van de aanleg van de noord-zuidverbinding wordt geprofiteerd om ook het Koningin Astridplein opnieuw aan te leggen. Midden 2005 zal het vernieuwde Astridplein een feit zijn. Zowel boven als ondergronds ondergaat het Astridplein een volledige metamorfose. De Spaanse architect en pleinontwerper Jordi Farrando tekende voor het ontwerp van het nieuwe plein.

Koningsplein

De komst van een tweede stationstoegang wordt aangegrepen om de omgeving Lange Kievitstraat - Van Immerseelstraat aangenamer te maken en een nieuwe impuls te geven. Voor dit stedenbouwkundig project hebben de stad Antwerpen, NMBS en Eurostation het Rotterdamse studiebureau MVRDV aangesteld. Op die manier krijgt Antwerpen er met de tweede stationstoegang een nieuwe groeipool bij.

Luchtbal

De stopplaats Luchtbal gaat vanaf december 2002 buiten dienst en wordt vanaf april 2003 vervangen door het station Antwerpen-Luchtbal aan de Groenendaallaan. Tijdens de tussenperiode kunnen de reizigers de stopplaats Antwerpen-Noorderdokken gebruiken.

Mobiliteit

Om de verkeersproblematiek te verbeteren en een oplossing te zoeken voor de huidige mobiliteitsproblemen die zich in en rond de stad manifesteren, werd de stuurgroep Antwerpen Mobiel opgericht. Antwerpen Mobiel is een samenwerkingsverband tussen verschillende partners die actief zijn op het terrein van de mobiliteit: de stad Antwerpen, het Vlaams Gewest, De Lijn en de NMBS. Met het project van de noord-zuidverbinding wil de NMBS haar steentje bijdragen tot het verbeteren van de mobiliteit in en rond Antwerpen.

Noord-Zuidkrant

De Antwerpse noord-zuidverbinding is een spoortunnel van 3,8 km die het zuiden van de stad (Antwerpen-Berchem) verbindt met het noorden (Damplein). Via deze tunnel kunnen in 2005 de treinen rechtstreeks onder de stad sporen richting noorden van Antwerpen en omgekeerd. De Noord-Zuidkrant volgt de evolutie van de werken op de voet en meldt de belangrijkste feiten voor een bepaalde periode. Alle omwonenden van de noord-zuidverbinding krijgen deze infokrant gratis in de bus.

Ondertunneling

De NMBS is sinds begin 2000 bezig met de ondertunneling van Antwerpen-Centraal. Vanuit een persput op het Astridplein werden met een boorschild acht buizen onder het stationsgebouw geperst. Deze vormen het dak van de toekomstige tunnel. Momenteel zijn arbeiders bezig met de uitgraving van de eigenlijke tunnel onder dit buizendak. Deze tunnel sluit aan op de twee enkelsporige tunnelkokers tussen het Astridplein en het Damplein. De werken hiervoor starten tijdens het najaar.

Pelikaansstraat

Om Antwerpen-Centraal te verbouwen, moesten de goudwinkels in de Pelikaansstraat tijdelijk naar goudkleurige containers op het verbrede voetpad verhuizen. Hierdoor geldt er in de Pelikaansstraat eenrichtingsverkeer. Eind 2004 zal de winkelwandelzone in het vernieuwde Centraal Station klaar zijn. In de loop van 2005 wordt de Pelikaansstraat heraangelegd.

Quadriceps

De vierhoofdige dijspier die bij de werknemers op de werven extra goed moet werken.

Rail

Sinds december vorig jaar zijn werklui volop in de weer met de aanleg van de sporen tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal. De sporen zijn samengesteld uit rails of spoorstaven die op de dwarsliggers zijn gemonteerd. Alles wordt klaargestoomd om de eerste fase van het project af te ronden, namelijk de afwerking van het nieuwe niveau +1. Vanaf het weekend 23-24 juni zullen de treinen het Centraal Station binnenrijden op de drie nieuwe sporen kant Zoo.



Slibwanden

De werken voor de aanleg van de noord-zuidverbinding vereisen heel wat funderingstechnieken. Eén ervan is de techniek van de slib- of diepwanden, waarbij de wanden worden uitgegraven door een zware grijpmachine. Deze machine wordt neergelaten in een met bentoniet gevulde sleuf en tussen vooraf gemaakte richtmuren. De bentoniet zorgt ervoor dat de wand overeind blijft totdat deze is gebetonneerd. Er zijn slibwanden tot een diepte van 32 meter.

TUC RAIL

TUC RAIL is een dochtermaatschappij van de NMBS en als gedelegeerd bouwheer belast met de studie en uitvoering van het Belgische hst-project. Voor het project van de Antwerpse noord-zuidverbinding voeren aannemers in opdracht van TUC RAIL de werken tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal en ter hoogte van de wijk Luchtbal uit.

Uitgraving

Het werken in een beschoeide sleuf of uitgraving is ongetwijfeld één van de meest in het oog springende technieken. Tijdens de ondertunnelingswerken van Antwerpen-Centraal hebben arbeiders vanuit de buitenste buizen de tunnelwanden uitgegraven tot een diepte van 24 meter onder het Astridplein. Met een schop graven zij de aarde weg. De uitgegraven grond wordt met een emmer naar boven gehaald en per kruiwagen afgevoerd naar de bouwput op het Astridplein. De arbeiders die deze werken uitvoeren gebruiken mijnbouwtechnieken en zijn echte specialisten in hun vak.

Veiligheid

De veiligheid in de tunnel vormt één van de belangrijkste aspecten voor de projectleiders. Specialisten hebben alles uitgebreid bestudeerd en in de ontwerpplannen is er met alle mogelijke rampscenari's rekening gehouden. Luchtgordijnen zorgen er bijvoorbeeld voor dat de rook bij een brand zich niet over het hele station verspreidt. Bovendien zullen er door de noord-zuidverbinding enkel reizigerstreinen rijden.

Winkelwandelzone

Eind 2004 is de winkel-wandelzone op het gelijkvloers klaar. Het is een voetgangerszone tussen Antwerpen-Centraal en de tweede stationstoegang aan de Lange Kievitstraat. De winkels (restaurants, snackbars, krantenkiosken enz.) zullen overal vanuit de Pelikaansstraat bereikbaar zijn. De mensen kunnen op dit gelijkvloerse winkelniveau hun boodschappen doen of een hapje eten.

X-file

Als je afdalt in de kelders van Antwerpen-Centraal lijkt het alsof het gebouw tot leven is gekomen. De vloer helt omhoog en vertoont een vreemde curve. Dit is geen x-file of een onverklaarbaar verschijnsel. Neen, vóór de ondertunnelingswerken hebben ingenieurs het stationsgebouw een beetje opgekrikt. Samen met een uitgebreid meetsysteem en de compensation grouting-techniek wordt zo vermeden dat het Centraal Station zou verzakken.

Y

Spoorvertakkingen worden in spoorwegjargon Y genoemd. De vertakkingen worden gevormd door wissels en kruisingen. Voor de aanleg van de noord-zuidverbinding werden voorbij het station Antwerpen-Berchem reeds enkele spooraanpassingen doorgevoerd en staan er nog verschillende op stapel. Momenteel is een voorlopige Y Lange Leemstraat in dienst en wordt gewerkt aan een voorlopige Y Arendstraat.

Z

De werfafsluiting op het Astridplein is beschilderd met tekeningen van dieren. De olifanten, leeuwen of zeehonden maken de omgeving aangenamer en leiden de mensen naar de ingang van de dierentuin.



NMBS wordt 75 jaar



De Belgische Spoorwegen blaast dit jaar 75 kaarsjes uit. Voor de gelegenheid zetten verschillende Belgische stations hun deuren open. Er zijn evenementen in Brussel Zuid (5-6 mei), Brugge-Oostende (26-27 mei), Bergen (23-24 juni) en Luik (22-23 september). Ook in Antwerpen-Centraal worden er activiteiten georganiseerd. Tijdens het weekend van 27 en 28 oktober 2001 kan je exclusief de tunnel onder het Centraal Station bezoeken. In een filmvoorstelling over de aanleg van de noord-zuidverbinding ontdek je hoe het station er begin 2006 zal uitzien. Verder tonen we exclusieve foto's van de spoorwegkathedraal en een unieke verzameling oude affiches.

Antwerpen-Centraal in kindertekeningen

Naar aanleiding van de 75ste verjaardag van de NMBS organiseert de Noord-Zuidkrant een tekenwedstrijd voor alle kinderen tot 12 jaar met als thema 'het station Antwerpen-Centraal'. Tijdens het opendeurweekend van 27-28 oktober worden de tekeningen tentoongesteld. De 5 beste tekenaars krijgen een B-Dagtrip naar keuze voor het hele gezin (4 personen). Tot eind september 2001 kan je je tekening opsturen naar NMBS, Infolokaal noord-zuidverbinding, t.a.v. Frédéric Petit, Koningin Astridplein 27, 2018 Antwerpen. Vergeet vooral niet om op de achterzijde van de tekening jouw naam, leeftijd, adres en telefoonnummer te vermelden!



Graafwerken onder Antwerpse spoorwegkathedraal

De acht buizen die samen de bekisting voor het tunneldak van de toekomstige noord-zuidverbinding onder het stationsgebouw vormen, zijn sinds eind mei vorig jaar geplaatst. Momenteel zijn arbeiders volop bezig

met het uitgraven van de tunnel onder het Centraal Station. De werken hiervoor zijn midden oktober 2000 van start gegaan. Midden oktober 2001 zal de volledige tunnel klaar zijn. Via deze spoortunnel zullen vanaf eind 2005 de

hogesnelheids- en binnenlandse treinen op een diepte van 20 meter onder Antwerpen-Centraal sporen.

“Vorig jaar hebben we met een boorschild acht buizen onder Antwerpen-Centraal geperst”, vertelt

Ludo Moons, projectmanager bij Eurostation, het studiebureau van de NMBS. “Vanuit twee buizen aan de linker- en rechterkant werden de wanden voor de latere tunnel gebouwd. Tegelijkertijd vormen de buizen het tunneldak van de toekomstige noord-zuidverbinding. Het persen van de buizen en de uitgraving van de tunnelwanden zijn slechts enkele voorbereidende stappen voor de realisatie van de eigenlijke tunnel. Andere voorbereidende werken zijn de verlaging van het grondwater en het bouwen van een vertrekpunt kant Astridplein én een ontvangstput kant spoorhal. Voorts werd ook een buizenet aangebracht, nodig voor de compensation grouting. Deze techniek werd gebruikt om tijdens de graafwerken eventuele verzakkingen van het stationsgebouw te voorkomen.”

Wisselende tunnel

Momenteel is de 'Tijdelijke Vereniging ACS Tunnel' bezig met de uitgraving van de tunnel onder de Antwerpse spoorwegkathedraal. Arbeiders maken gebruik van kleine machines om de tunnel in onderdelen van zes meter lengte uit te graven. “De verwezenlijking van een tunnelement van zes meter duurt ongeveer drie weken. Momenteel is reeds 50 meter van de in totaal 80 meter lange tunnel onder het stationsgebouw uitgegraven. Dat gebeurt als volgt: eerst graven arbeiders zes meter verder uit, vervolgens wordt de bodem van de tunnel gewapend en gebetonneerd. In een volgende fase wordt de bekisting aangebracht en tenslotte wapent en betonneert men het dak van de tunnel”, vervolgt de ingenieur.

Midden oktober zal de volledige tunnel klaar zijn en kan je van de persput op het Astridplein onder Antwerpen-Centraal tot aan de ontvangstput in de spoorhal wandelen. “Je bevindt je dan in een 12 meter brede tunnel op een diepte van 20 meter waar in de toekomst treinverkeer mogelijk zal zijn. De vier wisselsporen op het laagste niveau binnen Antwerpen-Centraal sluiten aan op twee doorgaande sporen in de tunnel onder het stationsgebouw. Deze sporen leiden onder het Astridplein naar twee enkelsporige tunnelkokers. Via deze spoortunnel zullen in 2005 de treinen onder zowel het station als de stad rijden richting noorden van Antwerpen en Nederland. Zowel hogesnelheids- als binnenlandse treinen zullen gebruik maken van de noord-zuidverbinding”, besluit Ludo Moons.



Via de tunnel zullen eind 2005 zowel hogesnelheids- als binnenlandse treinen op een diepte van 20 meter onder Antwerpen-Centraal rijden.

Het station Antwerpen-Berchem vernieuwt

Het huidige station Antwerpen-Berchem dateert van 1967. Met de ombouw van Antwerpen-Centraal krijgt het station ook meer reizigers te verwerken. Een uitbreiding van het gebouw was dus nodig en ook de onthaalinfrastructuur kon best een face-lift gebruiken. Een voorontwerp voor de heraanleg van het plein is goedgekeurd door het stadsbestuur.

Het vernieuwde station Antwerpen-Berchem zal in oktober klaar zijn. Aan de voorkant wordt het gebouw met een achttal meter uitgebreid, zodat er ruimte komt voor een nieuw stationsbuffet. Dat zal niet enkel ruimer zijn dan het vorige, door de heraanleg van het stationsplein zal er ook een terras kunnen worden gezet. Ook de stationshal en de toiletten zullen dan vernieuwd zijn. De nieuwe loketten zijn al een

tijdje klaar en bieden door de open aanpak mogelijkheden voor een klantvriendelijker onthaal.

De nieuwe ondergrondse parking zal in september van dit jaar volledig klaar zijn en plaats bieden aan 440 auto's en 240 fietsen. Er is ook een 'kiss and ride'-zone voorzien. Vanuit het stationsgebouw komen er rechtstreekse toegangen naar de toekomstige parking onder het stationsplein.

De werken voor de aanleg van het bovengrondse stationsplein starten vanaf maart 2002 na het beëindigen van de werken aan de parking. Het zal een groen plein worden, bedoeld voor de treinreiziger, fietser en voetganger. Het vormt de verbinding tussen het station en de tramhalte. Onder de brug aan de Uitbreidingsstraat komt een belangrijke halte voor de bussen.



In oktober 2001 is het vernieuwde station Antwerpen-Berchem klaar. De ondergrondse parking, die plaats biedt aan 440 auto's en 240 fietsen, gaat in september open.

Studenten van de Kunstkring Antwerpen hebben de voorbije zomer de omheining van de werf op het Astridplein versierd met tal van dieren. Olifanten, leeuwen, giraffen en andere dieren leiden de mensen naar de Zoo en maken de omgeving van het Centraal Station wat aangenamer voor de talrijke reizigers en bezoekers.



Spoorinvesteringen maken Antwerps voorstadsverkeer mogelijk

Momenteel en ook de komende jaren wordt er flink geïnvesteerd in de Antwerpse spoorinfrastructuur. De vernieuwing van het station Antwerpen-Centraal en de aanleg van de noord-zuidverbinding zijn al enkele jaren aan de gang. Sinds oktober 2000 wordt volop gewerkt aan de nieuwe hsl tussen Antwerpen en de Nederlandse grens. Ook de aanleg van een tweede spoortoegang tot de haven is gepland. Wanneer deze en een aantal andere infrastructuurwerken achter de rug zijn, zal rond Antwerpen een heus voorstadsnet worden uitgebouwd. Zo draagt de NMBS haar steentje bij tot het oplossen van de Antwerpse verkeersknoop.

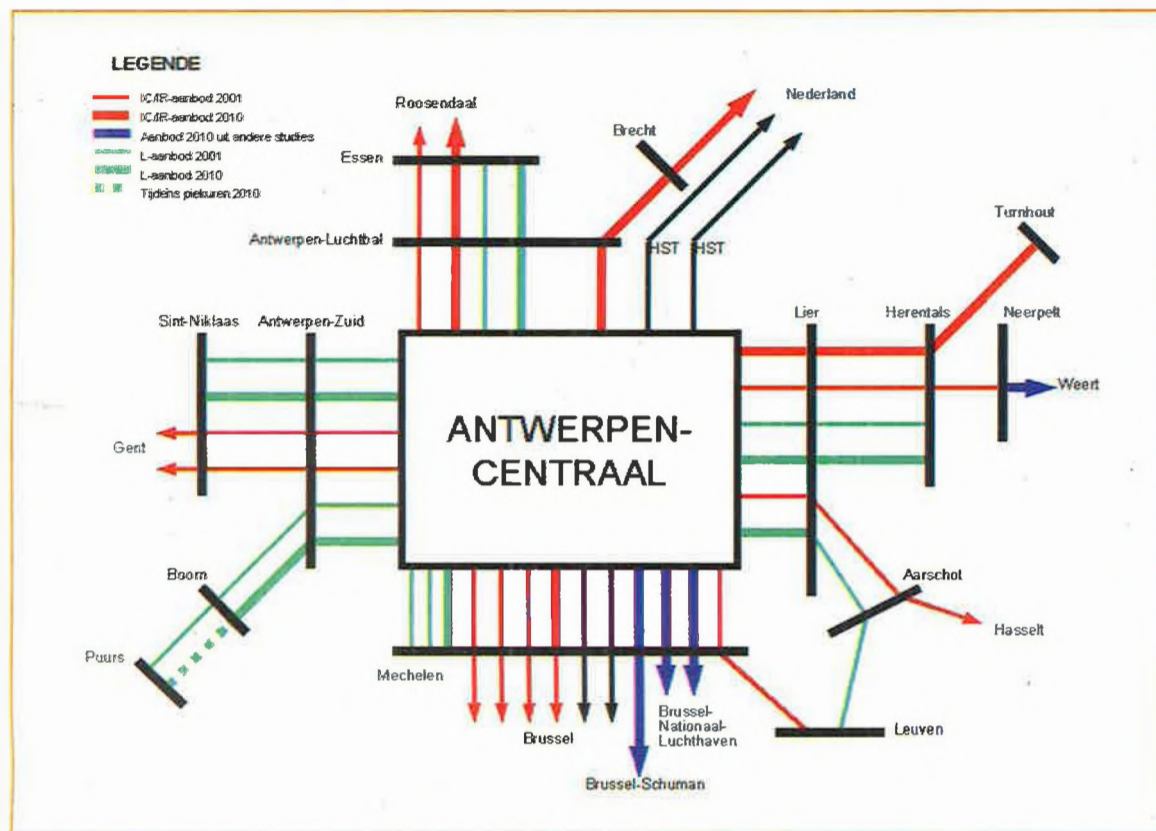
Het basisprincipe van dit voorstadsnet bestaat erin dat op de verschillende spoorlijnen rond Antwerpen (tot een straal van ongeveer 30 km) een extra stoptrein wordt ingelegd. Zo zal er minstens een half-uurdienst van stoptreinen worden aangeboden op de lijnen Antwerpen - Essen, Antwerpen - Herentals, Antwerpen - Mechelen, Antwerpen - Puurs en Antwerpen - Sint-Niklaas. De huidige stoptrein Antwerpen - Lier - Herentals/Leuven zal in twee aparte stoptreinen worden gesplitst.

Andere gewenste verbindingen als Antwerpen - Brussel-Nationaal-Luchthaven en Antwerpen - Brussel-Schuman zijn nog ter studie. Zij vergen een aantal belangrijke infrastructuurwerken rond Brussel.

De aangegeven verbindingen ter hoogte van Antwerpen zullen zoveel mogelijk verknoopt worden tot langere verbindingen (bijvoorbeeld Brussel - Antwerpen - Breda). Het voorstadsnet rond Antwerpen kan ook niet los worden gezien van de voorstadsbediening rond andere grote steden. Bovendien kadert de uitbreiding van het trein-aanbod in een geheel van mobiliteitsverbeterende maatregelen: een duidelijk parkeerbeleid, betere fiets- en wandelroutes naar het station en goede overstapmogelijkheden op tram en bus.

Daarnaast is het de bedoeling om in de toekomst een aantal nieuwe IC/IR-verbindingen naar Antwerpen aan te bieden op de trajecten Antwerpen - Roosendaal en Antwerpen - Turnhout. Wanneer de nieuwe hsl tussen Antwerpen en de Nederlandse grens voltooid is, zullen de internationale treinen en hst's deze spoorlijn gebruiken, evenals de nieuwe IC-verbinding (Brussel) - Antwerpen - Breda die het nieuwe station Brecht zal bedienen.

Dankzij de stelselmatige uitbouw van het voorstadsnet kunnen reizigers profiteren van een zeer uitgebreid treinaanbod en het comfort van een goed openbaar vervoersnet.



Bestaande spoorlijnen op Luchtbal worden in het najaar verlegd

De NMBS werkt sinds december 1999 aan de aanleg van de noord-zuidverbinding op Luchtbal. In het voorjaar van 2001 zijn de werken burgerlijke bouwkunde klaar. De bestaande sporen van Mortsel tot Antwerpen-Noord (L27A) worden in november verlegd in een nieuwe bedding. Het einde van de eerste fase...

De sporen van de noord-zuidverbinding worden op de Luchtbal (tussen het Albertkanaal en de Havanastraat) verbonden met de lijn 12 naar Essen en de toekomstige hsl naar Nederland. Dat is

mogelijk door de bouw van een groot sporen- en wisselcomplex. "De werken hiervoor zijn anderhalf jaar geleden gestart en zouden eind 2004 voltooid moeten zijn. Momenteel loopt de

1ste fase van de werken burgerlijke bouwkunde (december 1999-mei 2001) bijna ten einde. Belangrijkste werken waren de bouw van nieuwe spoorbruggen, de realisatie van een tunnel en

de aanleg van de spoorwegbedding. Hierna kunnen de spoorwerken starten zodat de beide spoorlijnen van de lijn 27A voor het goederenverkeer omstreeks november van dit jaar op een nieuwe bedding kunnen geplaatst worden", vertelt Walter Van Renterghem, leidende ambtenaar bij TUC RAIL, het NMBS-studiebureau.

Tijdens de tweede fase (van december 2001 tot augustus 2002) worden de toegangen naar de perrons van het toekomstige station, de onderdoorgangen ten noorden en zuiden van de Groenendaallaan en de open hellingen van de tunnel aangelegd. Deze fase moet het verplaatsen van de lijn 12 naar Essen mogelijk maken.

"Daarna start de derde fase: de bouw van een viaduct voor het treinverkeer uit de noord-zuidverbinding. Tijdens deze laatste fase (mei 2003 - december 2004) wordt ook het spoor van de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Nederlandse grens aangelegd", aldus Van Renterghem.



Vanop de brug van de Havanastraat hebben voorbijgangers en geïnteresseerden een mooi overzicht van de gigantische bouwwerf in de zone Luchtbal en omgeving.

De werken van Berchem tot Antwerpen-Centraal

Eén van de belangrijkste werken voor de aanleg van de noord-zuidverbinding zijn de funderingswerken aan de geklasseerde spoorwegbruggen. De bruggen worden allemaal aangepast en verstevigd zodat er steeds treinverkeer mogelijk is tussen Berchem en Antwerpen-Centraal. We zetten de belangrijkste werken voor de bruggen en straten even op een rijtje.

Geluidsschermen Transvaalstraat

De bouw van de geluidsschermen op de spoorwegberm achter de Transvaalstraat is uitgesteld tot na de zomervakantie van 2002. "Eerst was er voorzien dat men dit voorjaar zou starten met het plaatsen van de geluidsschermen. Maar midden volgend jaar moet het spoor van de goederenlijn 27A verplaatst worden waardoor de oorspronkelijk voorziene geluidsmuur heel wat verder van de sporen zou komen te staan. Deze constructie zou de geluidsoverlast minder beperken en dus minder efficiënt zijn", vertelt Marc Christiaens, projectleider bij TUC RAIL, het studien- en adviesbureau van de NMBS.

"Het geluidsscherm zal geplaatst worden wanneer de sporen van de goederenlijn verlegd zijn na de zomer van 2002. Het zal een hoogte van 2 meter ten opzichte van de rails hebben en zich vlak naast de sporen bevinden, dus verder van de woningen", besluit Marc Christiaens. Eind 2002 zullen de geluidsschermen in de Transvaalstraat klaar zijn.

Geluidsscherm Stanleystraat

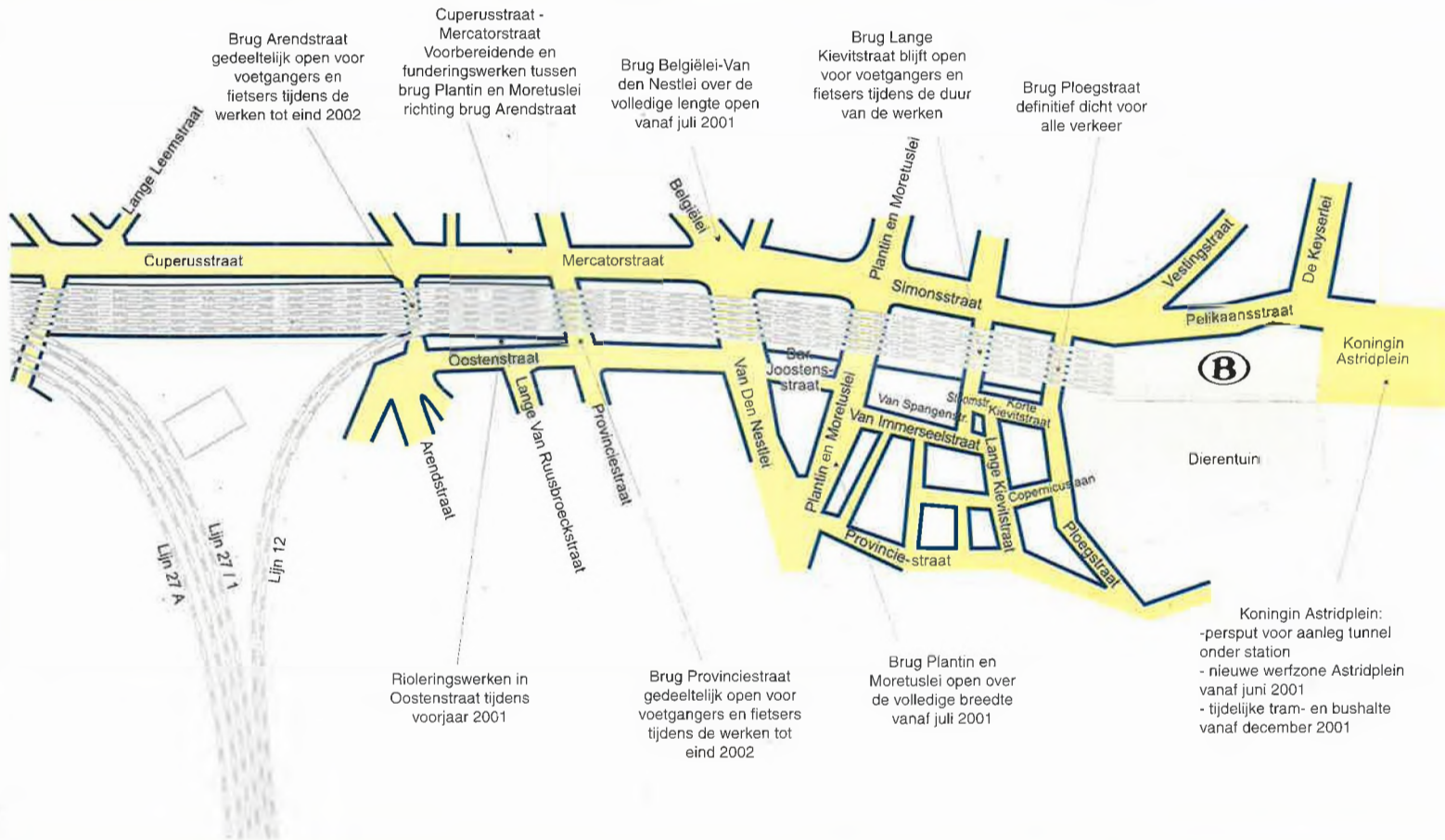
Tussen de Uitbreidingstraat en de brug aan de Lange Leemstraat komt een geluidsscherm op spoorwegniveau. Aan de westkant van de spoorwegberm starten de voorbereidende spoor- en funderingswerken voor de volgende hoofdfase.

Klokstraat

Na de zomervakantie worden de nieuwe brugdekken op definitieve hoogte gebracht en start men met de afwerking van de brug van de Klokstraat. Deze brug wordt tijdens de tweede helft van dit jaar vier weekends gesloten. De buurt wordt via een infobericht verder op de hoogte gehouden worden. Eind 2001 zal de brug volledig klaar zijn.

Oostenstraat

Alle funderingswerken in de Oostenstraat zijn klaar. Dit voorjaar zijn enkel nog rioleringswerken gepland. De bemalingsputten blijven zitten. Dit zijn kleine filters om het grondwater te verlagen, nodig voor de werken aan de westkant van de spoorwegberm.



Een nieuw ontwerp voor de brug van de Arendstraat



Eind 2002 kunnen de voetgangers en fietsers gebruik maken van de vernieuwde onderdoorgang aan de Arendstraat.

Sinds midden januari is de brug van de Arendstraat opnieuw open voor voetgangers en fietsers. Voor het autoverkeer blijft ze echter voorgoed afgesloten. Het dak van de toegangshellingen van de toekomstige tunnel zit ter hoogte van de Arendstraat immers te hoog zodat er onmogelijk auto's onder de brug kunnen. Architect Jack Carels van TUC RAIL tracht met zijn ontwerp de nieuwe onderdoorgang zo goed mogelijk in het bestaand monument te integreren.

"Mijn ontwerp van de nieuwe brug aan de Arendstraat respecteert maximaal de bestaande centers (=siergevels). Zo worden de wanden van de brug vooraan met dezelfde natuursteen bekleed als die van de brug zelf. Het nieuwe ontwerp integreert zich naadloos in het monument."

De werken voor de nieuwe onderdoorgang gaan volgens de huidige planning vanaf eind 2001 van start en moeten eind 2002 voltooid zijn.

De mannen van de werf !

Architecten en ingenieurs ontwerpen de plannen en bepalen de bouwmethodes vanop hun bureau, maar het uitgraven van een sliwbwand, het storten van beton, het leggen van sporen gebeurt door de man op de werf. In deze rubriek staan we even stil bij de concrete uitvoering van de werken en volgen we enkele arbeiders van nabij. Een impressie van een aantal technieken aan de hand van zwart-witfoto's...



Enkele werkmannen poseren gewillig voor de camera en zijn blij dat ze deel uitmaken van een groot project als de noord-zuidverbinding. Even later gaan ze verder met hun werkzaamheden in en rond het Centraal Station van Antwerpen.



Onder de spoorhal zijn enkele werkmannen bezig met de opbouw van de nieuwe perrons. Tegelijkertijd bouwen ze bakstenen muurtjes die nodig zijn voor de rookafvoer van de treinen in geval van brand.

Op de achtergrond beschermt een wit scherm het gebouw tegen de stofhinder tijdens de werkzaamheden te Antwerpen-Centraal. Na de werken krijgt het volledige stationsgebouw een grondige opfrisbeurt zodat de Antwerpse spoorwegkathedraal opnieuw in volle glorie kan schitteren...



Werklieden storten beton en zorgen voor de afwerking van het +1 niveau kant Zoo. Hier zullen eind juni de treinen Antwerpen-Centraal binnenrijden op de nieuwe sporen 4, 5 en 6.

Alles verloopt nu in een stroomversnelling tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal. Werkmannen leggen de laatste hand aan de nieuwe rails en controleren of elke stukje stevig is en op de juiste plaats ligt.



Een arbeider werkt heel geconcentreerd aan de aanleg van de rails. Met een machine boort hij gaten voor de verankeringen van de spoorstaven, nodig voor de latere sporen onder de spoorhal van Antwerpen-Centraal.

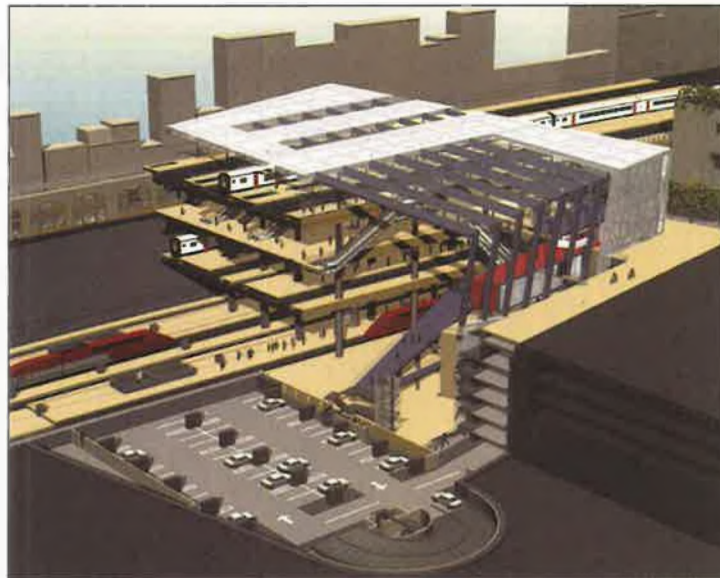
De foto's behoren tot de collectie van Romain Maes.

Hij volgt de werken voor de aanleg van de noord-zuidverbinding op de voet. Meer werk van hem kan u komen bekijken in het infolokaal voor de werken.

Driemaandelijks stellen we er een nieuwe collectie zwart-witfoto's over de werken in en rond Antwerpen-Centraal tentoon.

Werken voor tweede stationstoegang starten in augustus 2002

Ter hoogte van de Lange Kievitstraat krijgt Antwerpen-Centraal er in de toekomst een tweede stationstoegang bij. Deze toegang is mogelijk door de verlenging van de perrons en de uitbreiding van de capaciteit van het Centraal Station. De werken voor de bouw van de tweede stationstoegang starten in augustus 2002. Midden 2006 zal het nieuwe stationsgebouw aan de Lange Kievitstraat klaar zijn.

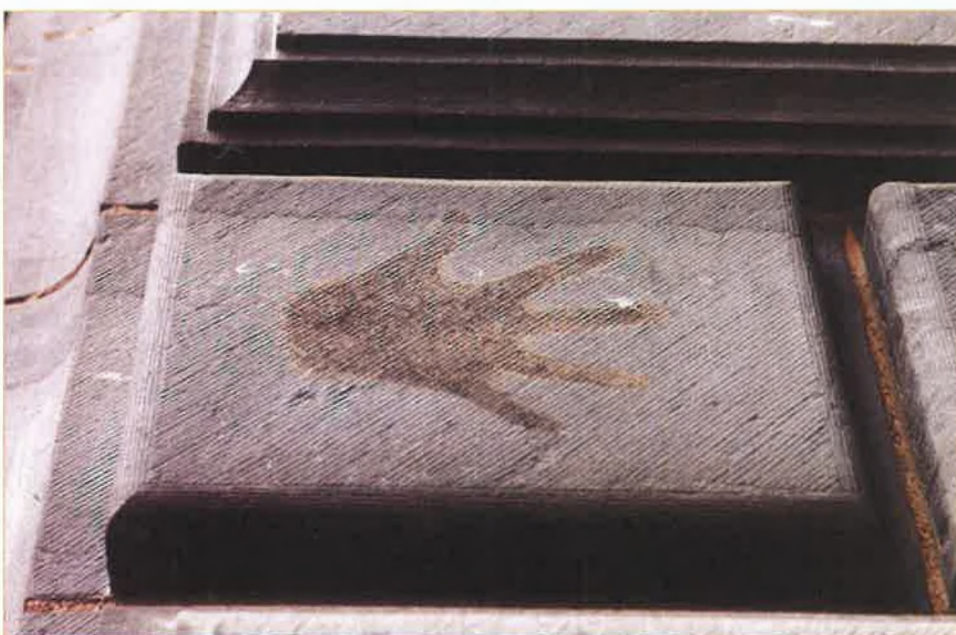


Zoals in Antwerpen-Centraal maakt architect Jacques Voncke ook hier gebruik van een atrium of ondergrondse stationshal. Er is niet alleen veel licht, maar ook voldoende lucht aanwezig. Ondergronds vormt het atrium de draaischijf voor vertrekkende en aankomende reizigers. Het bovengrondse niveau van het stationsgebouw bundelt de stationsactiviteiten. Onder en rond het nieuwe stationsgebouw komen er fietsstallingen en een parkeergarage voor in totaal 600 wagens.

De tweede stationstoegang wordt een volwaardig stationsgebouw met loketten, een buffet en allerlei diensten voor reizigers en bezoekers. De nieuwe ingang is meer dan zomaar een achterdeur. Het zal de achterkant van de spoorwegkathedraal meer allure geven en de basis vormen voor de uitbouw van een nieuwe stedenbouwkundige aanpak. Het Rotterdams studiebureau MVRDV werd aangesteld om de tweede stationstoegang te integreren in een nieuw stedenbouwkundig geheel en de buurt een nieuwe impuls te geven.



Constant de hand



Antwerpen heeft iets met handjes. Zo dankt de stad haar naam aan de legende van de reus Druoon Antigoon. Antigoon eiste van alle voorbijvarende schippers op de Schelde een zware tol. Weigerden ze te betalen, dan hakte de reus hen een hand af en wierp deze in de stroom. Silvius Brabo, een Romeins centurio, versloeg en doodde de reus. Hij hakte hem een hand af en wierp die eveneens in de Scheide (Hand-werpen). Vandaar de naam Antwerpen...

Net als de stad heeft ook Antwerpen-Centraal haar handje. Vlak naast de hoofdingang De Keyserlei bevindt zich een afdruk in de vorm van een hand. Voor de restauratie van de stationsgevel

Informatie

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

Bij specifieke vragen of interesse in het project noord-zuidverbinding, kunt u gerust binnenstappen in ons infolokaal. Dit bevindt zich in het station Antwerpen-Centraal, links naast de hoofdingang De Keyserlei.

Op de volgende manieren kan u het infolokaal bereiken:

Tel.: 03/204.20.34.

Fax: 03/204.28.59.

E-mail: frederic.peet@nmbs.be

Adres: NMBS

Infolokaal noord-zuidverbinding

Koningin Astridplein 27

2018 Antwerpen

Voor noodgevallen buiten de kantooruren belt u naar 03/204.24.06.

Bijkomende informatie over de werken voor de aanleg van de noord-zuidverbinding vindt u ook terug op de NMBS-website (www.nmbs.be) of op de site van TUC RAIL (www.tucrail.com). Daarnaast kan u ook terecht op de teletekstpagina's 860 tot 869 van de kabelmaatschappij Integan. U kunt ook bellen naar de project-infolijn van de NMBS op het nummer 078/15.48.04 (zonaal tarief).

Brieven met vragen of suggesties voor de Noord-Zuidkrant kunt u adresseren aan:

NMBS Communicatie

Public Relations

Redactie Noord-Zuidkrant

Frankrijkstraat 85

1060 Brussel

Ook e-mailen is mogelijk:

geert.dierckx@nmbs.be

De foto's in de Noord-Zuidkrant zijn afkomstig van onze huisfotograaf Leo Goossenaarts.

maakte men gebruik van de gommege of gevel-gumming, een verfijnde gevelreinigingstechniek uit Frankrijk. Hierbij wordt een fijn poeder onder lage druk tegen de gevel geblazen. De korrels zijn zodanig licht dat ze met de luchtstroming mee langs de gevel strijken en het vuil als het ware wegvegen, vandaar de benaming 'gommege'.

De handpalm laat zien hoe vuil het gebouw voor de restauratiewerken was, de gevel van het gebouw toont het gereinigde deel. Misschien bent u hier al meermaals langsgekomen zonder het handje te bemerken. Nochtans is, sinds de restauratie, constant de hand aanwezig geweest.