



## Bovengrondse heraanleg Astridplein is gestart

Begin oktober zijn de werken gestart voor de bovengrondse heraanleg van het Astridplein. Momenteel is het plein nog een grijze betonmassa, maar tegen eind oktober volgend jaar zal het stationsplein volledig vernieuwd zijn.

Het nieuwe Astridplein bundelt bovengronds verschillende activiteiten. Aan de zuidelijke kant, vlak voor het stationsgebouw, komt er een piazza of voorplein waar bezoekers en reizigers rustig kunnen flaneren. De vroegere straatlantaarns krijgen hun plaats terug, zodat dit brokje nostalgie opnieuw kan worden bewonderd.

De noordelijke kant van het plein zal het nuttige en aangename combineren. Enerzijds is er de groene zone waar je in alle rust zal kunnen wandelen of vanop een bankje voorbijgangers of omgeving bekijken. Daarrond komt er een lus voor bussen en trams zodat het verkeer er vlot kan verlopen.

De toegangen tot de ondergrond zullen eruit zien als glazen rechthoekige volumes, zodat het zicht op wat zich achter deze volumes bevindt, behouden blijft. 's Nachts zullen deze paviljoenen licht uitstralen op het plein. Ook de luifel van de metrotoegang Astrid wordt vervangen door een glazen box.



Het nieuwe Astridplein is een ontwerp van de Spaanse architect Jordi Farrando. Ook ondergronds wordt het Astridplein afgewerkt. **Lees meer hierover op pagina 2.**

## Tunnel onder Van Immerseelstraat

Begin juni 2005 zijn de werken voor de bouw van een tunnel onder de Van Immerseelstraat gestart. Via de tunnel zal het verkeer de parkings onder het Alcatel-project en de tweede stationstoegang kunnen bereiken. Juni 2006 is dit tunnelproject van het Vlaamse Gewest en de stad Antwerpen

klaar. Katrien Raeymaekers van de stad Antwerpen zet de belangrijkste ontwikkelingen voor ons op een rij.

"Na de onteigening en ontruiming van de 22 woningen, kon begin juni de afbraak van de huizen beginnen. Eerst wordt de wand kant

spoorwegberm en het dak van de tunnel gebouwd. Vervolgens worden de nutsleidingen verplaatst en werkt de aannemer de andere tunnelwand af. Het verkeer wordt tijdens de werken omgeleid in samenspraak met de verkeerspolitie. We zullen er alles aan doen om de werfhinder zoveel mogelijk te beperken", vertelt Raeymaekers.

"Om de bouw van de tunnel mogelijk te maken en de woonomgeving te verbeteren, wordt de Van Immerseelstraat verbreed tot 22 meter. De vernieuwde Van Immerseelstraat wordt omgevormd tot een groene laan met ruimte voor voetgangers en fietsers", aldus de communicatieverantwoordelijke.

"De werken voor de uitgraving van de tunnel worden fasegewijs uitgevoerd om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken voor de omwonenden", verzekert Katrien Raeymaekers van de stad Antwerpen



### Wat vind je in Noord-Zuidkrant 12 ?

- p.1 Bovengrondse heraanleg Astridplein is gestart  
Tunnel onder Van Immerseelstraat
- p.2 Op verkenning onder het Astridplein  
Bouw tweede stationstoegang volop aan de gang.  
Niveau -2 in Antwerpen-Centraal krijgt vorm
- p.3 Mysterieuze geluiden uit de Berchemse ondergrond  
Nieuw station Antwerpen-Luchtbal  
Eindstreep voor nieuw Damplein in zicht
- p.4 Renovatie spoorwegkathedraal  
Centers worden opgefrist  
Minder Hinder-maatregelen na afloop Ringwerken
- p.5 Hsl Noord
- p.6 Infrabel, infrastructuurbeheerder van het Belgische spoornet  
Cut! Een kijkje achter de filmschermen  
Meer info

# Op verkenning onder het Astridplein

De spoortunnel onder het Centraal Station: nu is het nog een werfzone waar arbeiders aan de slag zijn. Over ruim een jaar zullen door deze tunnel treinen rijden en is de Antwerpse noord-zuidverbinding een feit. Onze reporter gaat alvast op verkenning.

"Ik bevind me zowat 20 meter onder de grond en wandel verder richting noorden, door het schemerduister op verkenning... onder het Astridplein. De 80 meter lange tunnel onder het stationsgebouw mondt uit in een volgend tunnelgedeelte. Hier zullen later de treinen onder het Astridplein rijden richting geboorde tunnelkokers. Na 100 meter bereik ik de eva-

cuatie-uitgang en neem vol goede moed de betonnen trap. Onderweg kruis ik de luchtkokers en ventilatieschachten en na een zestigtal treden beland ik in een volgende ruimte..."

## Parking, kiss-and-ride en fietsenstalling

"Het is één van de eerste van drie circulatieniveaus onder het Astridplein. Vanaf najaar 2006 zullen auto's hier op zoek gaan naar één van de 400 parkeerplaatsen. Een schuine helling brengt mij op de volgende verdieping die ook zal worden gebruikt als parking. Sportief als ik ben, neem ik de trap en bereik zo de volgende etage. Hier wordt er volop gewerkt aan de latere kiss-and-ride en een fietsenstalling met een capaciteit van 800 fietsen (400 gratis en 400 elektronisch beveiligde plaatsen). Het is ook hier dat de Fietshaven van de stad Antwerpen komt, waar 200 huurfietsen ter beschikking zullen staan. Via dit niveau zal je over een jaar droog onder het Astridplein kunnen wandelen..."

"Ginds zie ik het daglicht al door een aantal openingen priemen. Een laatste inspanning langs de toekomstige fietsenhelling en ik sta opnieuw bovengronds op het Astridplein. De in- en uitrit van de latere parking is nu nog wat gecamoufleerd omwille van de veiligheid, maar het is duidelijk: het nieuwe Astridplein krijgt ook ondergronds vorm. De eindstreep is in zicht!"

## Aandacht voor de omgeving tijdens heraanleg Astridplein

Om de werfhinder voor de klanten en bewoners van het Astridplein te beperken, werkt de aannemer met een strikt stappenplan. Eerst wordt de zone aangepakt tussen de stations-toegangen en de Statiestraat. Na het ophogen van de grond en het aanpassen van nutsleidingen kan het wandelplein worden aangelegd. Vanaf de lente volgt het gedeelte vanaf de Statiestraat tot aan de Gemeente- en Carnotstraat. Maandelijks overlegt de aannemer met de bewoners en handelaars van het Astridplein over de bereikbaarheid, veiligheid en minder hinder maatregelen.



Vanaf najaar 2006 zullen auto's onder het Astridplein op zoek kunnen gaan naar één van de 400 parkeerplaatsen.

## Eind 2006 zal winkel-wandelniveau klaar zijn

Onder de perronsporen van het +1 niveau komt een winkel-wandelniveau. Achter de werfafsluiting wordt de ruwbouw op het gelijkvloers afgewerkt met technische installaties van klimatisatie, stroom, water, rookafvoer, brandveiligheid,...

In de monumentale gevels kant Pelikaansstraat en kant Zoo komen ramen en deuren. Zo zullen de stadsomgeving en het station naadloos op elkaar aansluiten.

Volgend jaar wordt de beschikbare winkelruimte ingevuld. Het aanbod zal beantwoorden aan de behoeften van de klanten. Zo zal de gehaaste pendelaar een snelle hap, krant of andere boodschap kunnen meepikken. Internationale treinreizigers en andere bezoekers kunnen er terecht voor duurzame producten en diensten. Eind 2006 zal deze winkel-wandelniveau in gebruik worden genomen.



Districtsdirecteur Walter Valaert aan de bouwput voor de tweede stationstoegang.

## Bouw tweede stationstoegang volop aan de gang

De gigantische bouwput aan de Lange Kievitstraat krijgt stilaan vorm. Niet alleen de toekomstige kantoren van Alcatel zijn al zichtbaar maar ook de ondergrondse contouren van de tweede stationstoegang van Antwerpen-Centraal. Districtsdirecteur Walter Valaert (NMBS-Holding) geeft een stand van zaken.

"Sinds november 2000 wordt er gewerkt aan de funderingen van de parking en de spoorniveaus -1 en -2. Het nieuwe stationsgebouw komt vlak naast de verlengde perrons van Antwerpen-Centraal, dat op die manier twee toegangen krijgt. De reizigers kunnen zo kiezen waar ze later de trein zullen nemen", vertelt Valaert.

"Na afronding van de ruwbouwwerken in de ondergrond, zijn we in augustus gestart met de voorbereidende werken aan de tweede stationstoegang. Vanaf mei 2006 gebeurt de constructie van het eigenlijke stationsgebouw en zal de activiteit op de werf nog duidelijker zichtbaar worden. De afwerking van de nieuwe stationstoegang is gepland in 2007. De klanten zullen dan kunnen gebruik maken van alle faciliteiten van de nieuwe toegang, waaronder een parking voor 600 wagens en een fietsenstalling met 350 plaatsen.", besluit de districtsdirecteur.

## Niveau -2 in Antwerpen-Centraal krijgt vorm



De perrons op het -2 niveau van Antwerpen-Centraal krijgen duidelijk vorm.



De tunnelkokers tussen het Centraal Station en Antwerpen-Dam zijn zo goed als afgewerkt. Ook de sporen zijn reeds geplaatst.

# Mysterieuze geluiden uit de Berchemse ondergrond



De reizigers die dagelijks sporen tussen de stations Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal zullen er nog niet veel van hebben gemerkt, maar diep onder hen wordt er koortsachtig gewerkt aan een toegangshelling naar de ondergrondse spoorniveaus.

Via de toegangshelling zullen vanaf eind 2006 de treinen via het onderste niveau -2 het Centraal Station kunnen binnenrijden. Eind 2007 zal er ook op het -1 niveau treinverkeer mogelijk zijn.

Ter hoogte van de Plantin- en Moretuslei werd de brug onderbouwd om de ondergrondse treinniveaus te realiseren. De fundering van de twee landhoofden werd vervan-

gen door een plaat met betonnen balken die steunen op drie plaatsen.

## Beschoeide sleuven

De middelste steun werd gebouwd met de techniek van de beschoeide sleuven die reiken tot 19 meter onder de straat. Deze sleuven werden verlengd door micropalen met een diameter van 20 cm, die tot in de klei, dus nog ongeveer 8 meter dieper, werden geboord. De grond onder de steun is hier reeds weggegraven over een diepte van 2 meter om de verbinding te maken met de vloerplaat. Bij de uitvoering hiervan komt de groutmantel rond de micropalen los en dit produceert een nogal mysterieus geluid...

*Onder de plaat met betonnen balken bevinden zich micropalen.*

# Nieuw station Antwerpen-Luchtbal

Dit voorjaar werden de laatste werken uitgevoerd op de werf Luchtbal. Na de inplanting van het station zal de omgeving aan de Groenendaallaan er volledig anders uitzien.

Sinds september 2003 kan je de trein nemen aan de vernieuwde stopplaats Antwerpen-Luchtbal. Het nieuwe stationsgebouw zal een belangrijke schakel zijn in de ontwikkeling van de buurt. Het stationscomplex zal beschikken over een aantal loketten, een ruime parking en de nodige diensten voor de treinreizigers.

Verder zijn er zes perronsporen van elk 350 meter lengte.

De twee onderdoorgangen van de Groenendaallaan en het spoorviaduct werden begin dit jaar voltooid. De ruwbouwwerken zitten er dus op en begin 2006 starten de treinproefritten op de nieuwe spoorlijn. Op Luchtbal worden de sporen van de noord-zuidverbinding verbonden met de nieuwe hogesnelheidslijn naar Nederland en de bestaande spoorlijn Antwerpen - Essen.



*Antwerpen-Luchtbal wordt een verkeersknooppunt met goede overstapmogelijkheden op bus en tram én snelle verbindingen met het stadscentrum.*

# Eindstreep voor nieuw Damplein in zicht



Sinds 2003 wordt er stevig gewerkt op het Damplein. De eindstreep is in zicht. Sinds september zijn de wegeniswerken bezig. Die zullen tot eind 2005 duren. Het nieuwe Damplein zal dan volledig opgefrist zijn.

De afwerking van het Damplein - die midden april van start is gegaan - verloopt zoals gepland. Zo werden er onder meer kasseien gelegd, een houten terras gebouwd en kwam er een nieuw voetpad. Het tunneldak werd bekleed en de tunnelsleuf zal volledig worden geïntegreerd in het plein.

In een laatste fase zijn er wegeniswerken gepland. Het Viaduct Dam en de Lange Lobroekstraat krijgen zo een nieuw wegdek. Tijdens deze werken wordt het verkeer plaatselijk omgeleid. TUC RAIL en zijn aannemer zullen alles afronden voor de kerstvakantie dit jaar.

Op het Damplein werden de bovengrondse koker en het tunneldak in de pleinafwerking opgenomen. De werken maken deel uit van de aanleg van de noord-zuidverbinding. Vanaf eind 2006 zullen de treinen vanuit Antwerpen-Centraal onder de stad rijden en de tunnel verlaten ter hoogte van het Damplein om vervolgens verder te sporen richting Nederland.

## Wandelen en sporten in een groene omgeving

De nieuwe bestemming van het Damplein en het vroegere spoorwegemplacement maken deel uit van het stedenbouwkundig project Spoor Noord. De site van het vroegere emplacement wordt omgetoverd tot een open landschapspark van 17 ha met ruimte voor recreatie en sportmogelijkheden én een commerciële zone van 6 ha voor projectontwikkeling (woningen, kantoren). De heraanleg van het park start in november 2005. Eind 2008 zal het nieuwe park helemaal klaar zijn.

*Vanop de ingepakte tunnelsleuf heb je vanaf eind 2005 een mooi overzicht van het vernieuwde Damplein en de omgeving.*

# Renovatie spoorwegkathedraal



*Als eeuweling heeft de spoorwegkathedraal al heel wat meegemaakt. Een opfrisbeurt dringt zich dan ook op.*

## Minder Hinder-maatregelen na afloop Ringwerken

**De heraanleg van de Antwerpse Ring is achter de rug. In de voorbije twee jaar werd het wegdek in beide richtingen volledig vernieuwd. De werken hadden een grote impact op de verkeersafwikkeling tot ver buiten Antwerpen. Om de hinder tijdens de heraanleg zoveel mogelijk te beperken, heeft ook de NMBS haar steentje bijgedragen.**

Om de extra treinreizigers op te vangen, werden op de verbindingen tussen Antwerpen-Centraal met Essen, Herentals en Brussel 4800 extra zitplaatsen per dag aangeboden. Tweederde van deze extra capaciteit werd ook daadwerkelijk gebruikt en blijft volgend jaar behouden.

De splitsing van de L-trein Antwerpen – Herentals/Leuven in twee aparte verbindingen werd door de klanten gewaardeerd en blijft ook bestaan. Hetzelfde geldt voor de nieuwe halte Wolfstee nabij de autosnelweg in Herentals Industrie.

Het aanbod naar het havengebied op Rechteroever lokte heel wat werknemers van de grote havenbedrijven naar de trein. Door het succes blijven de piekurtreinen vanuit Mol, Aarschot, Lokeren en Turnhout naar Antwerpen-Noorderdokken ook na de werken aan de Ring behouden.

*Om de hinder tijdens de heraanleg van de Antwerpse Ring zoveel mogelijk te beperken, heeft ook de NMBS zijn steentje bijgedragen.*

Het nieuwe station Antwerpen-Haven, dat in het vormingsstation Antwerpen-Noord ligt en tijdens de werken werd bediend door 16 treinen per dag, beantwoordde onvoldoende aan de verwachtingen. Daarom werd beslist om Antwerpen-Haven voorlopig wel te behouden als stopplaats, maar het aantal treinen vanaf december te beperken tot vier.

Om de extra reizigers tijdens de werken aan de Ring op te vangen, kregen tien stations extra parkeerplaatsen. Samen met de extra fietsenstallingen blijft die faciliteiten voor de reizigers behouden.



Het station Antwerpen-Centraal blies in augustus honderd kaarsjes uit. Als eeuweling heeft de spoorwegkathedraal al heel wat meegemaakt. Een opfrisbeurt dringt zich dan ook op. In 2006 start de NMBS-Groep met de renovatie van de gevels en de koepel van het station Antwerpen-Centraal. De werken zullen tot 2008 duren.

Vroeger werden reeds de binnen- en buiten-gevels gerenoveerd. Nu zal de nadruk vooral liggen op de hoogst gelegen delen van de gevels, de volledige gevel kant Zoo en de 65 meter hoge koepel in de grote inkomhal. De binnenkant van de koepel is al sinds 1999 niet meer te bewonderen. De koepel werd toen voor de tunnelboringen onder het station met een werkvloer afgesloten. Dit plafond moest de reizigers in de inkomhal beschermen voor vallend glas of stenen. Deze vloer

zal nu worden gebruikt om de binnenzijde van de koepel te restaureren.

### Beschermd monument

Eind 2005 worden de vloertegels in de hal teruggelegd. Die tegelvloer is een onderdeel van het beschermd monument en daarom werden de tegels genummerd toen ze werden uitgekregen. Dit gebeurde bij de start van de werken voor de bouw van de tunnel onder het stationsgebouw. De vloer wordt nu op zijn oorspronkelijke plaats teruggelegd. Dit toont duidelijk de zorg die wordt besteed aan het station als beschermd monument.

De werken aan de koepel en de gevel kant Zoo zullen vanaf september 2006 van start gaan. Eind 2007 moet dit allemaal klaar zijn. Daarna wordt nog een jaar gewerkt aan de renovatie van de gevels van Antwerpen-Centraal aan de kant Astridplein en De Keyserlei.

## Centers worden opgefrist

Vanaf 2006 krijgen de centers - de siergevels onder de spoorwegberm tussen Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Berchem - en de meer dan 200 torentjes een grondige opfrisbeurt. Bedoeling is dat

ze op het einde van de werken opnieuw in volle glorie zullen schitteren. De brug van de Lange Kievitstraat is reeds gereinigd en gerenoveerd. Hier kan je al mooi zien hoe de andere bruggen zullen worden aangepakt.



*De oude en de nieuwe situatie brug Lange Kievitstraat*

## Nieuwe rubriek in Noord- Zuidkrant 12

Sinds oktober 2000 is het één en al bedrijvigheid langs de E19-autosnelweg. Infrabel - de infrastructuurbeheerder binnen de NMBS-Groep - is er bezig met de aanleg van de nieuwe hogesnelheidslijn (hsl) tussen Antwerpen-Luchtbal en de Nederlandse grens (hsl noord). Vijf jaar later zitten de bouwwerken er zo goed als op. Hoog tijd dus om het vervolg van de noord-zuidverbinding in het noorden van Antwerpen van nabij te bekijken op deze speciale Hsl Noord-pagina.

## In vogelvlucht langs het tracé van de hsl

Een kokertunnel onder de brug van de Havanastraat vormt het begin van de hsl. Ter hoogte van het kruispunt Merksem/Schoten/Brasschaat kenmerken twee reusachtige boogbruggen de omgeving. Samen vormen ze een elegant viaduct dat van de Kleine Bareel dé toegangspoort tot de Metropool maakt. Ook de bouw van de koker langs het Peerdsbos in de gemeenten Schoten en Brasschaat is klaar. De 3,2 km lange koker met dakconstructie beschermt de

spoorlijn tegen neervallende bomen én doet eveneens dienst als geluidsscherm langs de E19. Om de koker te integreren in de omgeving wordt die beplant. Eerder dit jaar werd al een proef uitgevoerd. Die was succesvol en nu zal de koker over de volledige lengte in het groen worden gestoken.

Wat verder kruist de hsl de Bloso-plassen via een opgehoogde aarden dijk waarop de bedding van de sporen is aangelegd. Voorbij

Brecht spoort de hsl via Wuustwezel verder richting Hoogstraten, de laatste bouwwerf op het tracé. Aan de grensovergang in Meer werd de autosnelweg 40 meter naar het oosten verplaatst voor de doortocht van de nieuwe hogesnelheidslijn. In totaal werden een twintigtal bruggen en zes op- en afritten aangepast. In Hoogstraten zijn de laatste sporen gelegd en wordt er momenteel volop gewerkt aan de bovenleiding.



Zicht op de werken voor de verplaatsing van de autosnelweg in Meer.

## Nieuwe stopplaats in Brecht

In Brecht komt er een stopplaats waardoor het voorstadsverkeer in het noorden van Antwerpen verder kan worden uitgebouwd. Op een kwartier kan je vanuit de Kempen met de trein naar het centrum van Antwerpen sporen. De stopplaats wordt uitgebouwd tot een verkeersknooppunt dat voor iedereen makkelijk toegankelijk zal zijn.

Behalve bushaltes en parkeergelegenheid is er vlakbij de hoofdingang een kiss-and-ride zone voorzien. Voor de fietsers komt er een

overdekte fietsenstalling voor ongeveer 220 fietsen en 20 bromfietsen.

In het ontwerp van de nieuwe stopplaats streeft de NMBS-Groep naar een maximaal comfort van de reizigers. De perrons - die nu al goed zichtbaar zijn - worden via een onderdoorgang met elkaar verbonden en zijn vlot bereikbaar voor reizigers met beperkte mobiliteit. De perrons worden verder ook uitgerust met schuilhuisjes, zitplaatsen, omroepinstallatie, enz. De stopplaats zal vlot bereikbaar zijn via de E19 en de regionale wegen.



In Brecht komt er een gloednieuwe stopplaats.

## Timing werken Hsl Noord

Ruwbouwwerken  
Aanleg sporen  
Werken seininrichting en bovenleiding

Oktober 2000 – Midden 2005  
Begin 2005 – Najaar 2005  
Voorjaar 2005 – Eind 2005

# Infrabel, infrastructuurbeheerder van het Belgische spoornet

Infrabel is de naamloze vennootschap van publiek recht die sinds 1 januari 2005 verantwoordelijk is voor het beheer van de Belgische spoorweginfrastructuur. Samen met Holding en NMBS vormt Infrabel de NMBS-Groep. We zochten Luc Lallemand, Gedelegeerd Bestuurder van Infrabel, op en stelden hem enkele vragen...

## Waarom is de vroegere NMBS opgesplitst in verschillende ondernemingen?

De nieuwe spoorwegondernemingen zijn ontstaan om zich aan te passen aan de Europese wetgeving over de liberalisering van het spoorvervoer. Naast Infrabel heb je de NMBS, de exploitant, die zorgt voor alles wat de uitbating van reizigers en goederen betreft. De moedermaatschappij Holding beheert de stations en vervult een coördinerende rol tussen de operationele bedrijven.

## Wat zijn de belangrijkste taken van Infrabel?

Infrabel is binnen de NMBS-Groep verantwoordelijk voor het beheer van de infrastructuur: verwerving, constructie, vernieuwing en onderhoud. Haar andere opdrachten zijn de opvolging van het verkeer en de veiligheid én de toegang tot het net. Als onafhankelijke spoorweg-

beheerder zorgt Infrabel voor een billijke en niet-discriminerende toegang tot het Belgische spoorweginfrastructuur voor de andere operatoren.

## Wie Infrabel zegt, zegt infrastructuurwerken. Wat zijn momenteel de grootste werken en projecten in Antwerpen?

Allereerst heb je natuurlijk de noord-zuidverbinding en de nieuwe hogesnelheidslijn richting Nederland. Een ander belangrijk project is de Diabolo waardoor de lijn Brussel-Mechelen-Antwerpen zal verbonden worden met de luchthaven van Zaventem. En de komende jaren zal Infrabel ook heel actief zijn in de Antwerpse haven met de spooraanleg op Linkeroever en rond het Deurganckdok, de Liefkenshoekspoortunnel en de tweede spoortoegang.

## En dit is alleen nog maar wat Antwerpen betreft. Wat staat er verder nog op het programma?

Inderdaad, Infrabel staat voor een enorme uitdaging op vlak van infrastructuurwerken en uitbouw van het spoorweginfrastructuur. Maar we nemen de handschoenen graag op en samen zullen we hard werken zodat zowel Infrabel als de hele NMBS-Groep een schitterende toekomst tegemoet sporen...



Luc Lallemand, Gedelegeerd Bestuurder van Infrabel (r), samen met Dirk Demuyck, Gedelegeerd Bestuurder TUC RAIL (l), op werkbezoek in Antwerpen.

## Het infocentrum in Antwerpen-Centraal

Sinds 1 oktober 2005 heeft het infocentrum onder de monumentale trap in Antwerpen-Centraal haar deuren gesloten. De werken in en rond het Centraal Station lopen stilaan ten einde, maar elders in Vlaanderen zijn er nog tal van infrastructuurprojecten gepland.

Graag willen we iedereen bedanken die de voorbije zeven jaar het infocentrum heeft bezocht en interesse heeft betoond in de projecten. We blijven jullie op de hoogte houden van de belangrijkste evoluties in de werken via de Noord-Zuidkrant en andere communicatiemiddelen.

## Cut ! Een kijkje achter de filmschermen

Film is een ideaal medium om een moment of gebeurtenis voor de eeuwigheid op pellicule, tape of dvd vast te leggen. We maken dan ook graag gebruik van dit medium om de gigantische werken in en rond Antwerpen-Centraal in beeld te brengen.

In deze reportage maken we kennis met het Videoteam van NMBS-Holding. Luc Verbruggen werkt al meer dan 19 jaar bij de NMBS-Groep en is verantwoordelijk voor het camerawerk. Zijn collega René-Louis Tiest is al 15 jaar de specialist voor alles wat geluidsopnames betreft. Samen hebben ze reeds vele producties voor de Belgische spoorwegen gerealiseerd. Momenteel werken zij aan een eindfilm over Antwerpen-Centraal en de noord-zuidverbinding.

## Kan je even de productie van een nieuwe film zoals die over Antwerpen-Centraal schetsen?

**Luc Verbruggen:**

Iedere nieuwe film vergt veel voorbereiding. Belangrijk is dan ook dat onze opdrachtgever een goed beeld heeft van wat hij wenst en een

basisscenario is dan ook een vereiste. Het grote voordeel voor de Antwerpse noord-zuidverbinding is dat we de werken al van bij de start opvolgen en het project dan ook zeer goed kennen. De werken evolueren echter enorm snel, dus is het aangeraden om de belangrijkste fasen in beeld te hebben.

## Na de filmopnames moet het zware werk eigenlijk nog beginnen?

**René-Louis Tiest:**

Filmopnames zijn één zaak maar het is in de filmstudio dat het echte sleutelwerk begint. Eerst bekijken we de opnames en in functie van het scenario selecteren we dan de best bruikbare beelden. Een eerste montage kan dan beginnen maar dat wil nog niet zeggen dat de film dan klaar is. Integendeel, bepaalde beelden worden dan opnieuw geknipt en ingevoegd, de commentaar wordt ingesproken en natuurlijk moet er passende muziek worden opgezet afhankelijk van het onderwerp en de doelgroep voor wie de film moet dienen.

## Zo'n film is echt titanenarbeid waar je zeer geduldig moet voor zijn, niet?

**Luc Verbruggen:**

Inderdaad, het is precisiewerk om alles mooi achter elkaar te zetten maar het is zoals een tekst schrijven. Je moet durven schrappen en geen angst hebben om op het eerste zicht goede beelden er uit te knippen en te vervangen.

**René-Louis Tiest:**

Hetzelfde geldt natuurlijk voor de inpassing van de muziek. Het ritme is bijzonder belangrijk: het geluid moet tot op een 100ste van een seconde overeenstemmen met de beelden of het is opnieuw beginnen.

Wel, ik wens jullie alvast veel succes én geduld... Tot kijk !

Luc Verbruggen achter de filmcamera en René-Louis Tiest met geluidsapparatuur.

## Wist je dat Infrabel ook staat voor...

- 3500 km spoorlijnen, waarvan 2950 km geëlektrificeerd
- 2104 overwegen
- 368 seinhuizen met in totaal 9000 seinen
- 14.240 personeelsleden

## Meer info



## Antwerpse noord-zuidverbinding en Hsl Antwerpen-Nederlandse grens

Infrabel Communicatie  
Grote Projecten  
I-GB.04 – sectie 90  
Barastraat 110  
1070 Brussel

Tel. 02 526 37 62 of 52  
E-mail: communication@infrabel.be  
Websites: www.infrabel.be  
www.nmbs.be  
www.tucrail.com  
www.eurostation.be

