

NMBS VIERT 75-JARIG BESTAAN

Bijna honderd jaar na de opening van de eerste spoorlijn tussen Brussel en Mechelen in 1835, wordt op 23 juli 1926 de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen opgericht. De hoofdtak van de NMBS is het exploiteren van het Belgische spoorwegnet. Vanaf dat moment wordt het spoornet alsmaar verder gemoderniseerd. In oktober 1992 wordt de NMBS voor onbepaalde duur omgevormd tot een naamloze publiekrechtelijke onderneming. Op dit nieuwe elan zet de NMBS haar ontwikkeling verder en richt ze zich resoluut naar de toekomst.

75 jaar is een hele periode. Zoiets moet gevierd worden. Sinds de lente werden heel wat activiteiten georganiseerd. Zo hebben verschillende stations hun deuren voor het grote publiek opengezet: Brussel-Zuid (5-6 mei), Brugge-Oostende (26-27 mei), Bergen (23-24 juni) en Luik (13-14 oktober).

Het sluitstuk van deze reeks ontdekkingsweekends is voor het station van Antwerpen-Centraal weggelegd. Tijdens het weekend van 27 en 28 oktober 2001 is het zover. Dan kan u een exclusief bezoek brengen aan de pas aangelegde toekomstige spoortunnel onder het station. Verder ontdekt u de geschiedenis van de NMBS, de aanleg van de

Antwerpse noord-zuidverbinding en hoe het Centraal Station er na de werken zal uitzien. Daarnaast is er straattheater, muziek en animatie voor jong en oud.

Tot 27 januari 2002 kan ook nog de grote tentoonstelling "Spoor 44 - 75ste verjaardag van de NMBS" bezocht worden. Deze vindt plaats in samenwerking met de Groep Dexia in de Passage 44 in Brussel.

Tijdens het weekend van 27 en 28 oktober 2001 krijgt u de kans om de geschiedenis van de NMBS te (her)ontdekken en een exclusief bezoek te brengen aan de toekomstige spoortunnel onder het station. Lees verder pagina's 2 en 3.



Foto: Image Plus

Ondertunnelingswerken tussen Astrid- en Damplein zijn gestart

In augustus 2001 zijn de voorbereidende ondertunnelingswerken tussen het Koningin Astridplein en het Damplein gestart. Met een boorschild worden vanaf eind 2002 vanuit een vertrekschacht aan de Viséstraat twee enkelsporige tunnelkokers richting Astridplein geboord. De tunnels hebben een lengte van 1,2 km en zullen zowel gebruikt worden voor binnenlands als voor internationaal treinverkeer.

De aanleg van een spoortunnel heeft heel wat voordelen in vergelijking met de constructie van een bovengrondse spoorlijn. Zo gebeuren alle ont-eigeningen enkel ondergronds, behalve twee woningen aan de Nachte-

galstraat waar er een evacuatie-uitgang komt. Bovendien spelen de werken zich af onder de grond waardoor de werfhinder beperkt blijft. Verschillende maatregelen zorgen ervoor dat eventuele trillingen en geluidshinder zoveel mogelijk ingeperkt worden.

Twee enkelsporige tunnelkokers

De geboorde tunnelkokers vertrekken aan het metrostation Astrid en lopen parallel met de Dambruggestraat verder naar het noorden van de stad richting Damplein. De treinen komen bovengronds aan het Damplein. Het laatste gedeelte van de tunnel (360 meter) verloopt in een overdekte sleuf. De spoortunnel wordt geïntegreerd in het Damplein

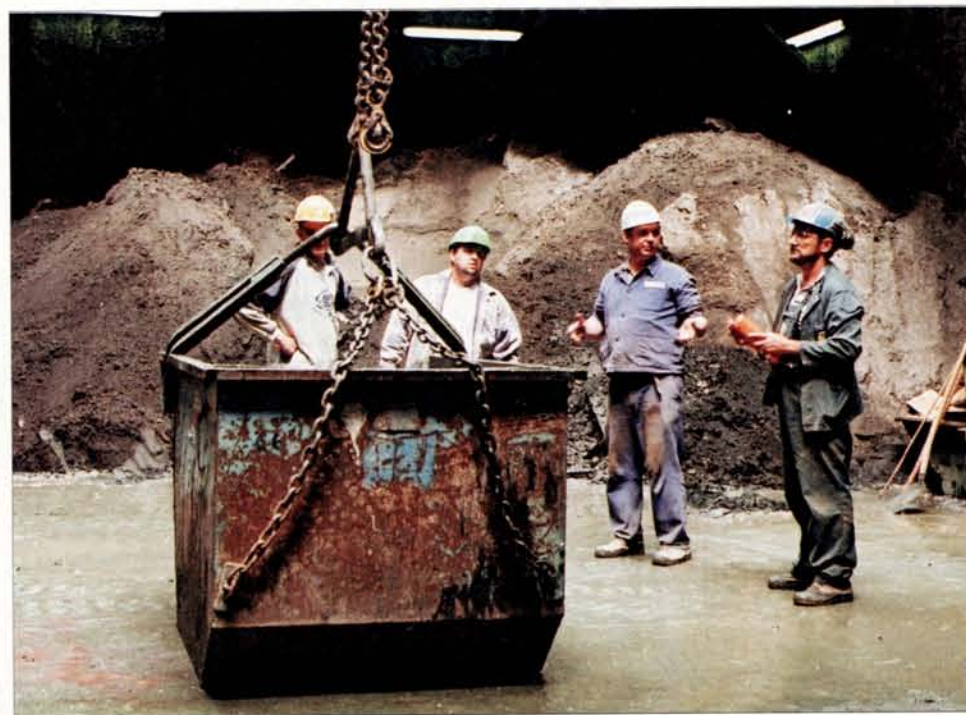
dat volledig wordt heraangelegd. Vlak voorbij het stationsgebouw Dam eindigt de tunnel en klimt de spoorlijn van de noord-zuidverbinding naar het niveau van de huidige spoorverbinding Antwerpen-Essen. De nieuwe spoorlijn komt ten westen van deze verbinding via nieuwe bruggen over de Merksemsestraat, de IJzerlaan en het Albertkanaal.

Timing van de werken

De voorbereidende werken voor de spoortunnel Astridplein-Damplein zijn in augustus 2001 gestart. Zo werd de werf ingericht op de terreinen van de NMBS. De vertrekschacht van waaruit men de graafwerken zal uitvoeren, is aan de kant van de Viséstraat gelegen. Vanaf midden 2002 zullen

de werken op het Damplein zichtbaar zijn en wordt de tunnel bovengronds afgewerkt. Op het einde van dat jaar wordt vanuit de Viséstraat de eerste van twee tunnelkokers geboord richting Astridplein.

Midden 2004 zal het Damplein verder worden afgewerkt zodat in 2005 alle werken op dit plein voltooid zullen zijn. Samen met de stad Antwerpen wordt er overleg gepleegd over de herinrichting van het Damplein. Dit najaar plant de NMBS een inforegadering over de werken in de omgeving van het Damplein. Tijdens die avond zal het project van de 'noord-zuidverbinding en de spoortunnel Astridplein-Damplein' aan de buurtbewoners worden voorgesteld.



Vanaf eind 2002 worden twee tunnelkokers richting Astridplein geboord.

Ontdek Antwerpen-Centraal ondergronds

Het station Antwerpen-Centraal heeft altijd tot de verbeelding gesproken. Het is ook steeds nauw verbonden geweest met het leven van de Antwerpenaars. De inspiratiebron voor artiesten, tekenaars en cineasten behoort tot het collectieve onderbewustzijn van elke Antwerpenaar.

Tijdens het weekend van 27-28 oktober 2001 kunt u het station op een nieuwe, ongewone manier ontdekken. Het is immers mogelijk om volledig onder het station door te wandelen. Via trappen in de persput op het Astridplein daalt u af tot 20 meter onder de grond en komt u terecht in de toekomstige spoortunnel voor de noord-zuidverbinding. Vanaf hier wordt u meegesleept in de wereld van videokunstenaar Anne-Mie Van Kerckhoven. Door middel van een audiovisueel spektakel laat ze de bezoeker reizen door de wereld

van beschoeide sleuven, bentoniet en graafmachines.

Naast een bezoek aan de spoortunnel kunt u tijdens het ontdekkingsweekend ook verschillende tentoonstellingen bezoeken. Zo vertelt de expo '75 jaar op het spoor van de toekomst' het verhaal van 75 jaar Belgische Spoorwegen. Deze tentoonstelling is te bezoeken in de tent op het Astridplein.

Op het voorperron is er een expo te bekijken over de geschiedenis en de toekomst van Antwerpen Centraal. Hier verneemt

u alles over het verleden van de spoorwegkathedraal, hoe het nieuwe station er binnen enkele jaren zal uitzien en het project van de noord-zuidverbinding. In de grote stationshal is er de expo 'Kunst op de Werf' met werk van jonge kunstenaars, fototentoonstellingen en de expo 'Kindertekeningen'.

Verder zijn er historische NMBS-affiches te bewonderen, maquettes van het nieuwe Centraal Station, treinmaquettes en infostands met de NMBS-reisformules, diensten en recruitering. In het personeelsrestaurant ontdekt u de film '75 jaar sporen naar de toekomst' over de geschiedenis van de NMBS. Verder zijn er ook films te bekijken over 'de aanleg van de noord-zuidverbinding' en 'de tijd van gisteren', een compilatie van uniek

historisch beeldmateriaal.

Antwerpen-Centraal zal tijdens het feestweekend bruisen van ambiance. Het Radio2-programma 'Ochtendkuren' met Somers en Verschuere is op zaterdagochtend 27

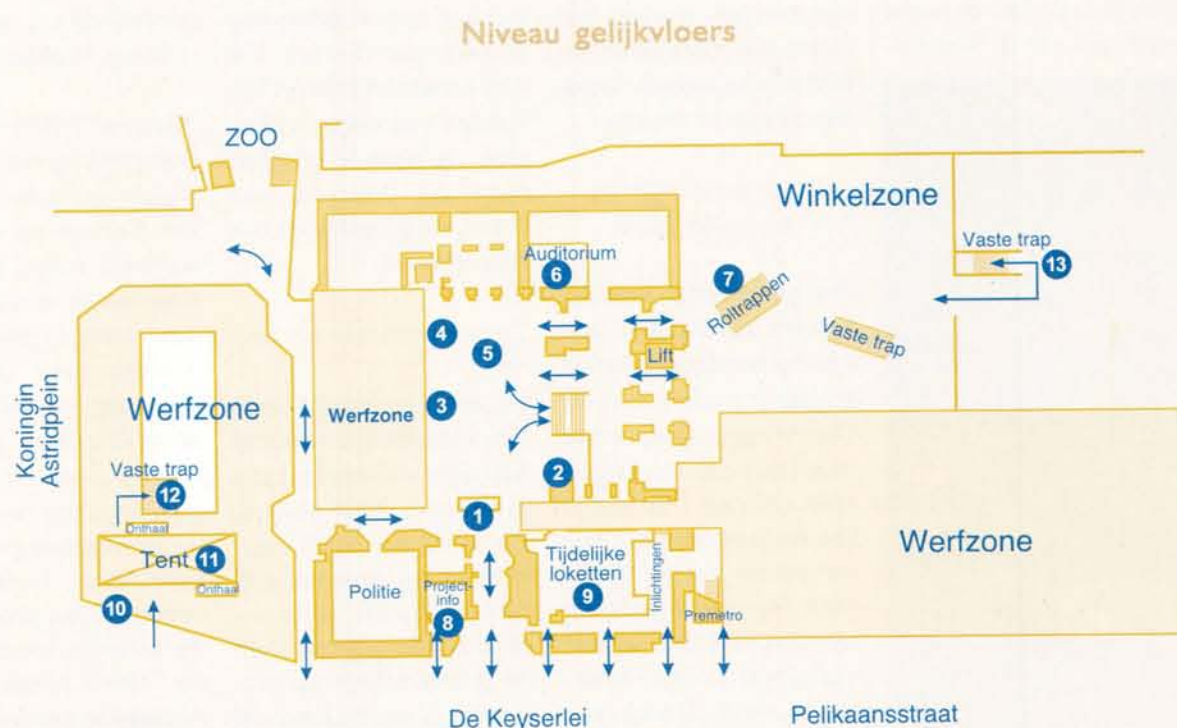
oktober te gast in het buffet van het Centraal Station. Op zondag 28 oktober is de legendarische Radio Maeva heel de dag "live" aanwezig op het voorperron. Presentatoren Theo Van De Velde en Eric

Hofman zullen tal van nationale en internationale artiesten ontvangen. Voor de verdere animatie zorgen ballonnenkunstenaar Walter Van Loon (Biselo), komische steltlopers, muziekbands en grime.



Videokunstenaar Anne-Mie Van Kerckhoven laat de bezoekers van de spoortunnel door middel van een audiovisueel spektakel reizen door de wereld van beschoeide sleuven, bentoniet en graafmachines.

Het ontdekkingsweekend in Antwerpen-Centraal vindt plaats op zaterdag 27 oktober (10-22u) en op zondag 28 oktober 2001 (10-18u). Bij het bezoek aan de tunnel is het goed om weten dat u zich op een werf begeeft. De spoortunnel is nog niet volledig afgewerkt. Laat dus uw smoking of bontmantel thuis. Om veiligheidsredenen is de tunnel niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers en kinderwagens.



Grote stationshal

1. Infostand 'Ontdekkingsweekend'
2. Maquettes Antwerpen-Centraal
3. Expo 'Kunst op de werf'
4. Expo 'Kindertekeningen'
5. Stands 'NMBS-reisformules, diensten en recruitering'
6. Fototentoonstelling Antwerpen-Centraal
7. Expo 'Treinmaquettes'

Infolokaal project-info

8. Verkoop boek 'Sporen in België'

Tijdelijke loketten

9. Verkoop spoorwegzegels en telekaarten 75ste verjaardag

Astridplein

10. Rode Kruis - Verdwaalde kinderen
11. Expo '75 jaar op het spoor van de toekomst'
12. Startpunt voor bezoek aan spoortunnel (opgelet: werfsituatie!)

Winkelzone gelijkvloers

13. Eindpunt bezoek spoortunnel en filmvertoning 'aanleg noord-zuidverbinding'

Kunstproject in tunnel onder Antwerpen-Centraal

De Antwerpse kunstenares Anne-Mie Van Kerckhoven (AMVK) reist bijna altijd met het openbaar vervoer. Een goede reden dus om haar tijdens het opendeurweekend van 27-28 oktober te engageren om voor de 75ste verjaardag van de NMBS een kunstproject in de spoortunnel onder het Centraal Station te realiseren. Zij voert ons tijdens het ontdekkingsweekend 20 meter onder de grond mee tot in het hart van de werken. De Noord-Zuidkrant had alvast een gesprek met haar.

Wie is AMVK en waar kan het publiek haar kunstwerken bewonderen?

AMVK: "Ik ben een multi-mediakunstenaar, ook in de letterlijke zin. Ik hou me bezig met verschillende media: schrijven, schilderen, tekenen en film. Daarnaast geef ik les aan de Academie van Gent en begeleid ik jonge kunstenaars aan de Rijks-academie van Amsterdam. Twee jaar geleden had ik een grote tentoonstelling in het MUKHA hier in Antwerpen. Vorige zomer stond een installatie van mij in het S.M.A.K. in Gent. Momenteel kan je in de Offerandestraat in Antwerpen werk van mij zien, het is een soort interactief computer-kunstwerk met grote kleurvlakken. Ook via het Internet op www.magic.be/ClubMoral/AMVK kan je klikken naar onze website."

Hoe zou u zelf uw werk

omschrijven?

AMVK: "Ik hecht belang aan kunst als een soort verband tussen cultuur van vroeger, vandaag en morgen. De huidige maatschappij vertroebelt vaak onze visie op de realiteit en maakt ons soms blind voor het schone ervan. Ik tracht deze visie toonbaar te maken in mijn werk. Je zou mij een "post-realist" kunnen noemen, zoals Adit Satria, een jonge computerkunstenaar uit Jakarta, het oorspronkelijk formuleerde."

Wat is uw indruk van de werken hier in Antwerpen-Centraal?

AMVK: "Mijn indruk is dat de werken zeer snel vorderen. Opvallend is ook dat er voor zulke grote werken nog zoveel handenarbeid nodig is. Zo is er bijvoorbeeld gebruik gemaakt van de klassieke mijnwerkersmethode - met emmer en spade - om de wanden van de spoortunnel te

realiseren."

Wat mogen de bezoekers van uw kunstproject in de tunnel verwachten?

AMVK: "Van in het begin was ik geboeid door de unieke lokatie. Ik heb verschillende bevriende kunstenaars en studenten gevraagd om heel actief aan de ontwikkeling van het kunstproject mee te werken. Er moet een omgeving gecreëerd worden met een bepaalde atmosfeer, waarbij we ons laten inspireren door het ruwe karakter van de tunnel, mijn eigen post-industrieel verleden en de vrije inbreng van de andere kunstenaars. Het typische, ruwe karakter van de werken hier staat centraal, met aandacht voor de arbeid die erachter schuilgaat. Tijdens het ontdekkingsweekend gaat er in de tunnel een computer-gestuurde videoanimatie te zien zijn met beelden die zijn opgenomen tijdens

de aanleg van de tunnel. Gebaseerd op vooraf opgenomen geluiden van de activiteiten in de tunnel, zullen twee ploegen muzikanten elkaar afwisselen. Enerzijds een geluidskunstenaar en een jazz- en rockmuzikant (nvdr. Jelle Jespers, Michiel Thijs en ex-dEUS

Rudy Trouvé). Anderzijds een geluidssampler en een drum en bass-dj (nvdr. Zander Fabrice en Dylan Van Looy). Voor de beelden en computeranimatie werk ik samen met Danny Devos en Stijn Slabbinck."

Wat verwacht u zelf van het "kunst-in-de-tunnel-project"?

AMVK: "Het zal een uniek moment zijn, waarbij de schoonheid van de arbeid een belangrijke plaats inneemt. Er zal nadien een soort droom achterblijven bij de bezoeker,

een droom van de arbeid, de tijd en het menselijk vernuft dat allemaal in deze tunnel aanwezig is. Muzikanten en dj's zullen live muziek spelen, zodat het geheel minder abstract wordt. Ook de beelden die op de wanden worden geprojecteerd, blijven herkenbaar en zullen herinneren aan de grote werken die in de tunnel werden uitgevoerd."

Bedankt Anne-Mie. We kijken er alvast naar uit om op 27 en 28 oktober de tunnel te bezoeken.



Stijn Slabbinck, Anne-Mie Van Kerckhoven en Danny Devos toveren de spoortunnel onder Antwerpen-Centraal om tot een kunstwerk.

Niveau perrons

Voorperron + I niveau

14. Expo 'Antwerpen-Centraal, verleden en toekomst' en film met compilatie historisch beeldmateriaal

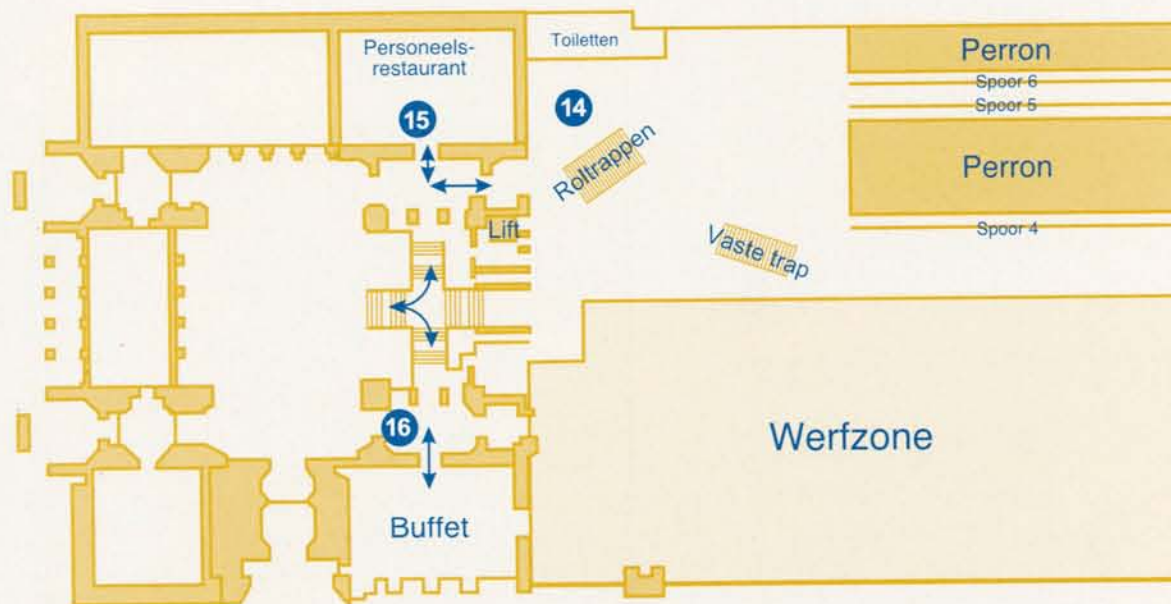
Personeelsrestaurant

15. Filmvertoning '75 jaar sporen naar de toekomst'

Buffet

16. Expo '75 jaar NMBS-affiches'

Dit evenement is volop in voorbereiding. Hierdoor is het mogelijk dat het programma nog licht wijzigt.



De Keyserlei

Pelikaansstraat

Antwerpen-Centraal: een levend monument

Het Centraal Station, de Middenstatie, de Antwerpse Spoorwegkathedraal: het zijn maar enkele benamingen om Antwerpen-Centraal te omschrijven. Wie weet krijgt het Centraal Station van Antwerpen binnen enkele jaren na de werken een nieuwe bijnaam. Want werken zijn er wel degelijk aan de gang. Antwerpen-Centraal wordt omgebouwd tot een moderne spoorwegkathedraal en zal er anno 2006 helemaal anders uitzien. Maar de Middenstatie is en blijft een levend monument en zal haar geschiedenis niet verloochenen. Daarom zetten we even een stap terug in het verleden en werpen we een blik op de rijke traditie van Antwerpen-Centraal...



Het stationsgebouw werd opgetrokken door De la Censerie in de periode 1898-1905.

Antwerpen-Centraal heeft uiteraard niet altijd bestaan. Tal van kleine stations zorgden er in de 19de eeuw voor dat reizigers de trein konden nemen vanuit Antwerpen. Het waren voornamelijk houten stationnetjes die men in tijden van bezetting snel kon afbreken en verplaatsen. Een station was immers een belangrijk gebouw, dat niet in handen van de vijand mocht vallen in tijden van oorlog.

Het vroegere station Antwerpen-Oost (1854) voldeed later ook niet meer aan de eisen van de tijd. En toen de stad Antwerpen niet langer in haar uitbreiding werd beperkt door de oude

vestingwallen, ontstonden de vele fraaie lanen die als "leien" bekend staan. In de richting van de Ooststatie werd De Keyserlei aangelegd. De omgeving werd een buurt van welstand en goede smaak, waarbij het houten stationnetje wel heel pover afstak. Het toenmalige stadsbestuur vond dat er iets nieuws moest komen dat goed in de omgeving zou passen.

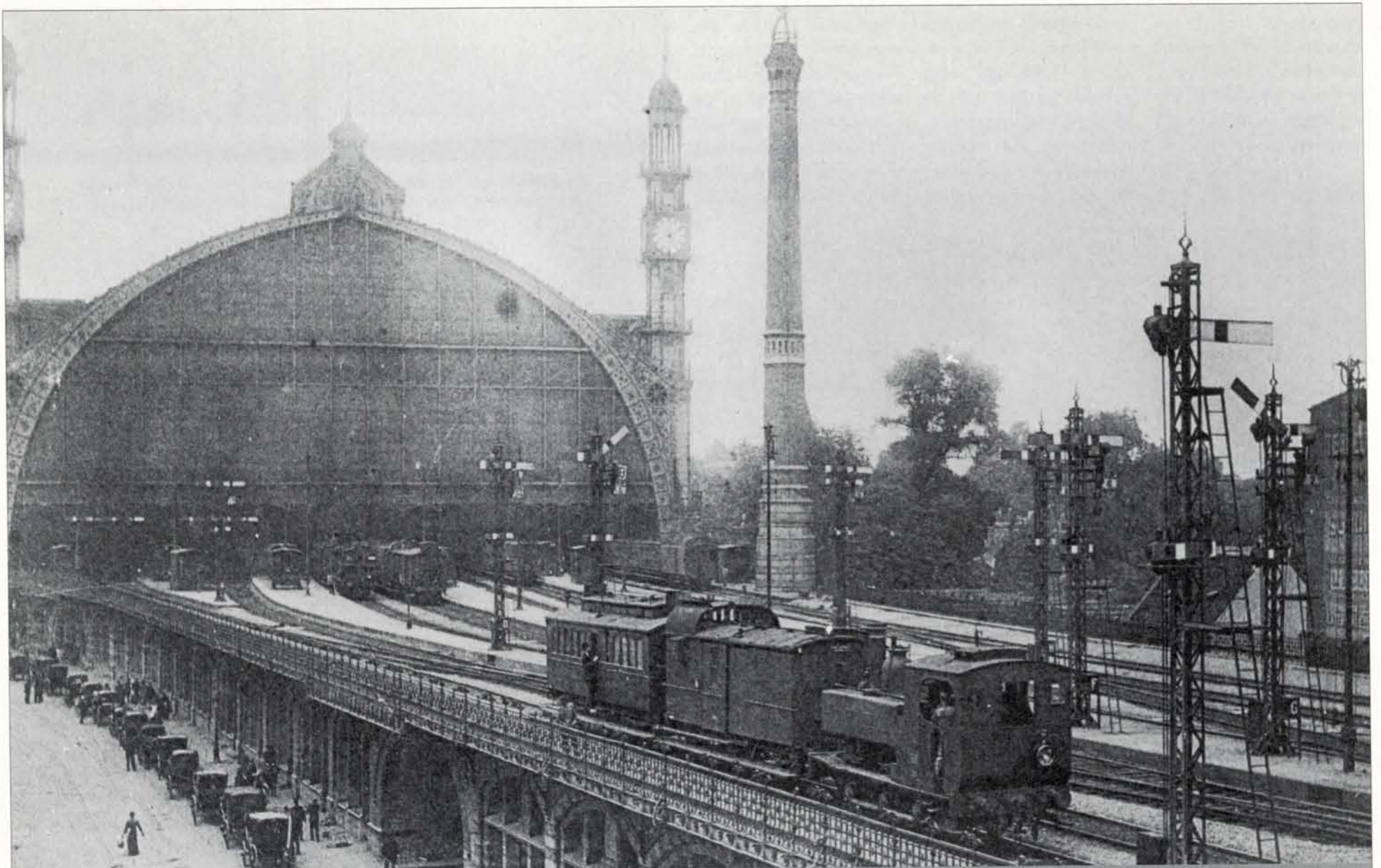
Alhoewel er wat tegenstand van de bevolking bestond rond de plannen om een groot station te bouwen, maar ook om de spoorlijn boven straatniveau aan te leggen, viel uiteindelijk het besluit om

het spoor van De Keyserlei tot de Zurenborgstraat over een lengte van 1500 meter aan te leggen. Het nieuwe station zou tegenover De Keyserlei gelegen zijn zodat aan de Carnotstraat een groot plein vrijkwam. De Zoo kon hierdoor eindelijk een monumentale ingang krijgen.

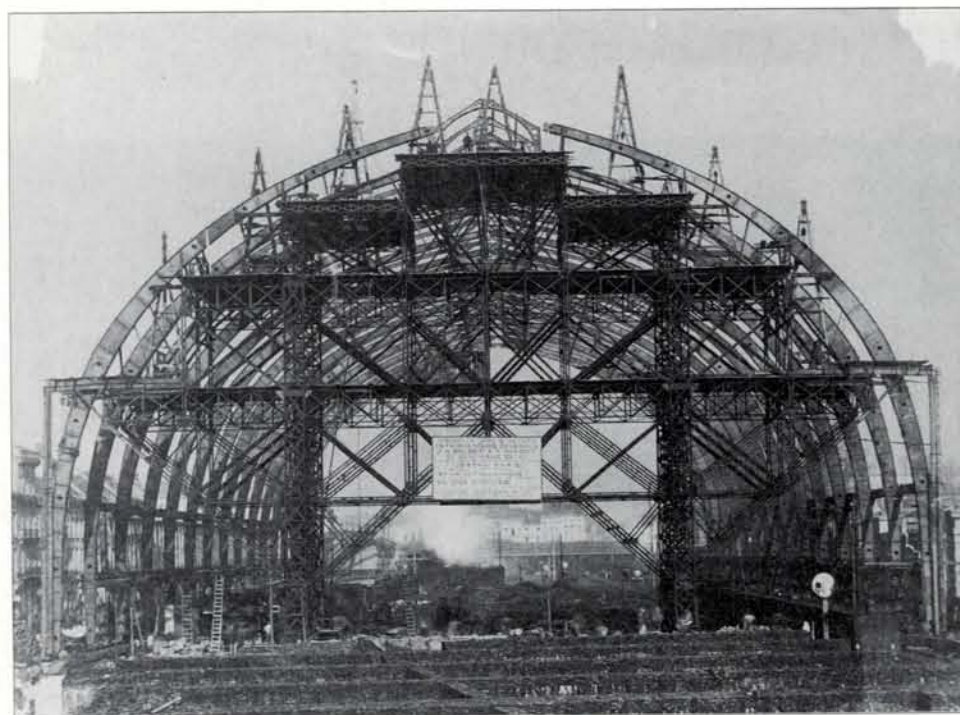
In 1895 kreeg Louis De la Censerie de opdracht om het stationsgebouw te realiseren. Deze Brugse architect was ook bij het ontwerp van de spoorhal betrokken. De perronoverkapping is een ontwerp van rijksingenieur Clement Van Bogaert. Laten we deze twee aparte constructies even van nabij bekijken.

De spoorhal

De spoorhal (1895-1898) is een triomf van staal en glas en werd gebouwd in navolging van de Eiffeltoren in Parijs. Dergelijke gebouwen verhoogden in die tijd alleen maar het prestige van de stad en haar hoogwaardigheidsbekleders. De perronoverkapping heeft een lengte van 186 meter, een breedte van 66 meter en een hoogte van 43 meter. Deze hoogte was nodig om te voorkomen dat de opstijgende rook van de stoomlocomotieven zou terugslaan op de reizigers op het perron. Hoofdbedoeling was en is de reizigers



Alhoewel er wat tegenstand van de bevolking bestond rond de plannen om een groot station te bouwen en om de spoorlijn boven straatniveau aan te leggen, viel het besluit om het spoor van de Keyserlei tot de Zurenborgstraat over een lengte van 1500 meter aan te leggen.



Rijksingenieur Clement Van Bogaert begon in 1895 met de bouw van de spoorhal. De perronoverkapping is 43 meter hoog, 66 meter breed en 186 meter lang.

volledig droog en uit de wind te houden. De scharnierboogconstructie voldoet aan alle stabiliteitswetten en het naakte skelet werd aangekleed met ruimtelijke en figuratieve elementen. Op 18 juni 1898 vertrok de eerste trein voor het publiek van onder de machtige perronoverkapping, waarna de bouw van het eigenlijke stationsgebouw begon. De spoorhal is sinds 1976 geklasseerd als beschermd monument. Met de restauratie werd gestart in 1986 en ze duurde tot het voorjaar van 1998.

zoals een vroeg-christelijke basiliek dat doet. De term "spoorwegkathedraal", die intussen gemeengoed is geworden, werd pas later door de Nederlandse journalist Herman Besselaar voor het eerst gebruikt.

Het ontvangstgebouw is opgetrokken in eclectische stijl: een combinatie van diverse bouwstijlen uit de tweede helft van de 19de eeuw. In totaal zijn er ook meer dan twintig marmer- en natuursteensoorten in het gebouw verwerkt.

Als u even in het Centraal Station rondloopt, ontdekt u ondermeer het wapenschild van koning Leopold II en tal van symbolen die verschillende thema's weergeven. Zo staat het gevleugeld wiel van de spoorwegen bijvoorbeeld symbool voor het verkeer en verwijzen de ankers en roeiriemen naar de scheepvaart.

Het ontwerp van De la Censerie werd geklasseerd als beschermd monument in 1975, en werd opgefrist in de periode 1988-1993.

Het stationsgebouw

Vooraleer De la Censerie begon met de bouw van Antwerpen-Centraal ging hij op studiereis in Europa. Uiteindelijk gebruikte hij het vroegere station van Luzern (Zwitserland) als model voor de huidige Middenstatie.

Het stationsgebouw (1898-1905) oogt van buiten als een renaissancepaleis en imponeert door zijn binnenopbouw, net

Spoorhal is 100 jaar jong

Op 12 augustus 1905 werd Antwerpen-Centraal, na een bouwtijd van zeven jaar, zonder enig feestelijk vertoon in gebruik gesteld. Wanneer de werken voor de noord-zuidverbinding in 2006 klaar zullen zijn, viert Antwerpen-Centraal haar eeuwfeest. Ongetwijfeld zal de honderdjarige dan een passend eerbetoon krijgen...

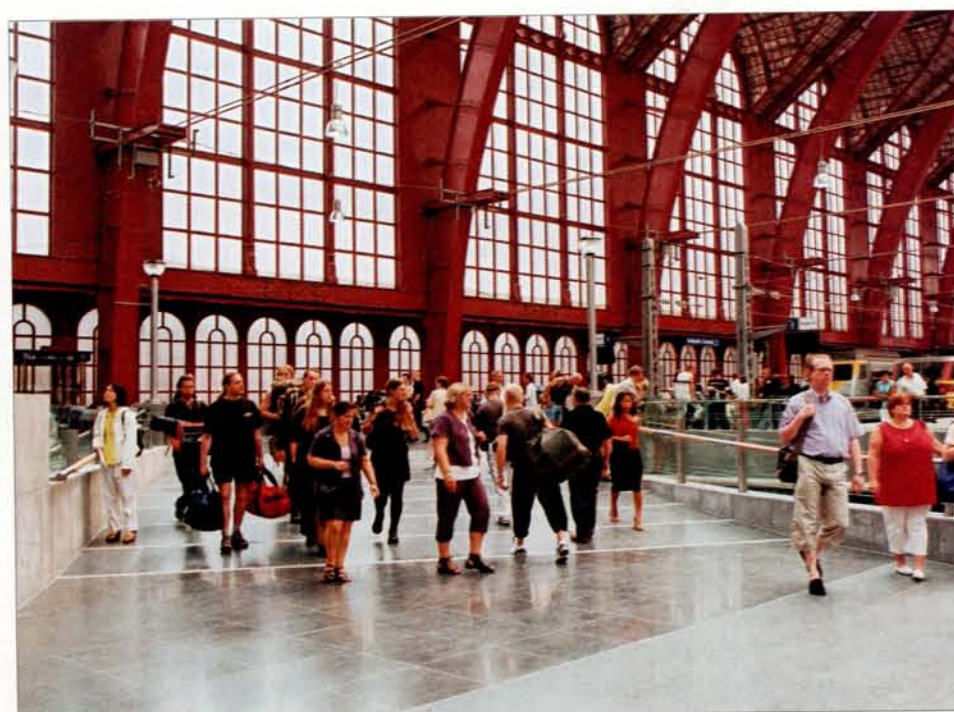
De voorbije eeuw doorstond Antwerpen-Centraal ondermeer Wereldoorlog II. Het station werd viermaal getroffen door de beruchte Duitse vliegende V1 en V2-bommen en liep heel wat schade op aan de spoorhal en enkele torens. In de jaren '60-'70 ontstonden er discussies om het gebouw te slopen vooraleer er van restauratiewerken sprake was.



Het gevleugeld wiel op de zijgevel van het Centraal Station staat symbool voor het verkeer.

Spoorwissel in Antwerpen-Centraal

Sinds het weekend van 23-24 juni 2001 rijden de treinen Antwerpen-Centraal binnen via de drie nieuwe sporen langs de kant van de Zoo. Met deze verhuizing van de treinen van de kant Pelikaansstraat naar de kant Zoo werd een eerste belangrijke fase van de werken afgesloten. Samen met onze fotograaf trokken we op pad, op zoek naar sfeerbeelden.



linksboven: Vrijdag 22 juni 2001. Het nieuwe voerperron is zo goed als klaar. Nog enkele kleine details afwerken en de treinen kunnen het station langs de kant Zoo binnenrijden.
linksonder: Zaterdag 23 juni 2001. De aankondigingsborden zijn nog even buiten dienst. Maar niet voor lang meer!
boven: Zondag 24 juni 2001. Eindelijk is het zover. De eerste treinen rijden het Centraal Station binnen langs de kant Zoo.

De aanleg van de noord-zuidverbinding

De NMBS is sinds mei 1998 bezig met de aanleg van de noord-zuidverbinding. Dankzij de spoortunnel van 3,8 km lengte die in het kader van deze werken tussen Antwerpen-Berchem en het Damplein wordt aangelegd, kunnen vanaf begin 2006 de treinen rechtstreeks onder de stad sporen richting noorden van Antwerpen en omgekeerd.

De Antwerpse noord-zuidverbinding moet een oplossing bieden voor de beperkte capaciteit van het Centraal Station. Antwerpen-Centraal was voor de werken immers een kopstation met 10 doodlopende sporen. Bovendien zal er via de spoortunnel rechtstreeks treinverkeer onder de stad mogelijk zijn. Momenteel maken alle treinen richting noorden van Antwerpen gebruik van het ringspoor.

14 sporen verdeeld over drie niveaus

De aanleg van de noord-zuidverbinding en de verbouwing van Antwerpen-Centraal gebeurt in verschillende fasen om ervoor te zorgen dat het station tijdens de duur van de werken continu bereikbaar blijft voor de

treinreizigers. Momenteel is er in het Centraal Station treinverkeer mogelijk op drie sporen. Midden 2003 zal heel het +1 niveau voltooid zijn en kunnen de treinen het station op 6 sporen binnenrijden.

Eind 2004 zal het winkelwandelplateau op het gelijkvloers tussen de niveaus +1 en -1 klaar zijn. Het wordt een voetgangerszone tussen de grote stationshal en de toekomstige tweede stationstoegang.

Wanneer het project van de noord-zuidverbinding begin 2006 voltooid is, worden de onderste sporen (niveaus -1 en -2) in gebruik genomen en vanaf dan beschikt het nieuwe Antwerpen-Centraal over 14 sporen verdeeld over drie niveaus.

Niet alleen het aantal sporen wordt uitgebreid, ook de perrons worden langer (375 tot 425 meter) waardoor de NMBS langere treinen kan inzetten. Door al deze maatregelen wordt het huidige station tweemaal zo lang en verdubbelt de capaciteit. Deze ingreep laat toe om een tweede stationstoegang aan de Lange Kievitstraat te creëren.

Van de aanleg van de noord-zuidverbinding wordt ook gebruik gemaakt om het Koningin Astridplein opnieuw aan te leggen. Onder het Astridplein rijden de treinen via twee enkel-sporige tunnelkokers op een diepte van 20 meter richting Damplein.

Nieuwe hogesnelheidslijn Antwerpen - Nederlandse grens

Wanneer de treinen de spoortunnel ter hoogte van het Damplein verlaten, rijden ze op een nieuwe spoorlijn richting Groenendaallaan waar het nieuwe station Antwerpen-Luchtbal komt. Vanaf Antwerpen wordt ook een nieuwe hogesnel-



De perrons worden een stuk langer, waardoor langere treinen kunnen worden ingezet.

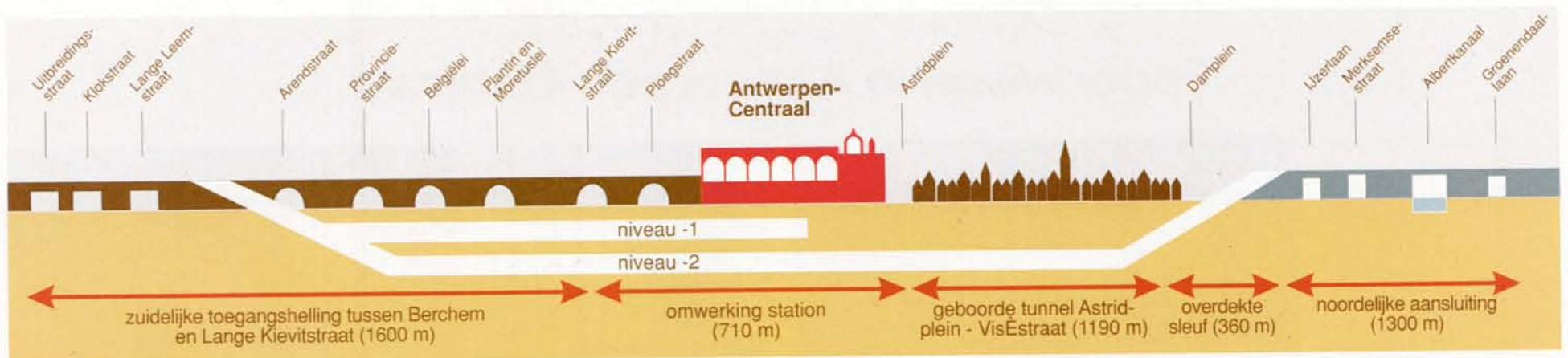
heidslijn van 35,2 km aangelegd langs de autosnelweg E19 Antwerpen-Breda. De hsl Antwerpen-Nederlandse grens maakt deel uit van de noordelijke tak van het Belgische hst-net.

De aanleg van de noord-zuidverbinding past binnen het moderniseringsproject 'STAR 21' van de Belgische Spoorwegen. Met het project van de noord-zuidverbinding wil de NMBS haar steentje bijdragen tot het verbeteren van de

mobilititeit in en rond Antwerpen. 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 u vanuit de Luchtbal in enkele minuten rechtstreeks naar het centrum van Antwerpen kan sporen. In de gemeente Brecht komt er een nieuwe stopplaats langs de hogesnelheidslijn waardoor het centrum

van Antwerpen op slechts twintig minuten van de Noorderkempen ligt verwijderd.

Naast de binnenlandse treinen zullen ook internationale treinen en hst's gebruik maken van de nieuwe spoortunnel. Zo zal u in 2006 dankzij de noord-zuidverbinding en de nieuwe hogesnelheidslijn op '1u08' met de trein vanuit Antwerpen naar Amsterdam kunnen sporen in plaats van de huidige '2u03'.



Antwerpen-Centraal krijgt tweede stationstoegang

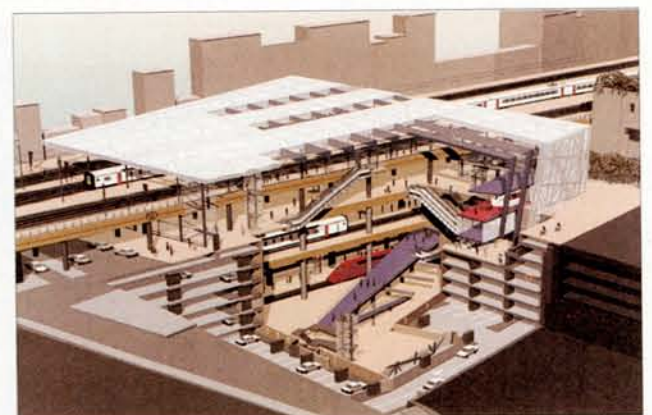
Antwerpen-Centraal krijgt er een tweede stationstoegang bij ter hoogte van de Lange Kievitstraat. Deze toegang zal de achterkant van de spoorwegkathedraal meer allure geven en de basis vormen voor de uitbouw van een aangenaam plein.

De tweede stations-toegang is mogelijk door de verlenging van de perrons en de uitbreiding van de capaciteit van het Centraal Station. De nieuwe ingang is veel meer dan zomaar een achterdeur. Het wordt een volwaardig station met loketten, een buffet en allerlei diensten voor de reizigers en bezo-

kers. 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.

Via een atrium of ondergrondse spoorhal is er steeds voldoende lichtinval. 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 fietsenstallingen en een parkeergarage voor in totaal 600 wagens.



Midden 2006 zal de tweede stationstoegang klaar zijn.

Astridplein wordt mobiliteitsknooppunt

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

Ondanks de verschillende aantrekkelijke elementen is het Astridplein slechts gedeeltelijk een levendig plein. Er is teveel ruimte voor auto-, bus- en tramverkeer en te weinig voor voetgangers. Hierbij komt nog dat de groene zone niet toegankelijk is en een obstakel vormt voor voetgangersstromen.

Boven- en ondergrondse heraanleg

Bovengronds wordt het plein in twee delen gesneden. Het zuidelijk deel voor het stationsgebouw is volledig bestemd voor voetgangers met toegangen naar de liften en de trappen van het ondergrondse plein. Het noordelijk deel van het plein wordt een groene zone toegankelijk voor het publiek en een

knooppunt voor openbaar vervoer (bussen en trams). Doorgaand autoverkeer op het plein wordt geweerd. De metrostations Diamant en Astrid worden met elkaar verbonden en er komen vlotte verbindingen met het Centraal Station.

Ondergronds komen er vier verdiepingen bij: Niveau -1: een zone voor voetgangers, fietsenstallingen en een kiss-and-ride zone; Niveau -2: parking (voor ongeveer 200 wagens); Niveau -3: parking (voor ongeveer 200 wagens); Niveau -4: spoortunnel

Timing van de werken

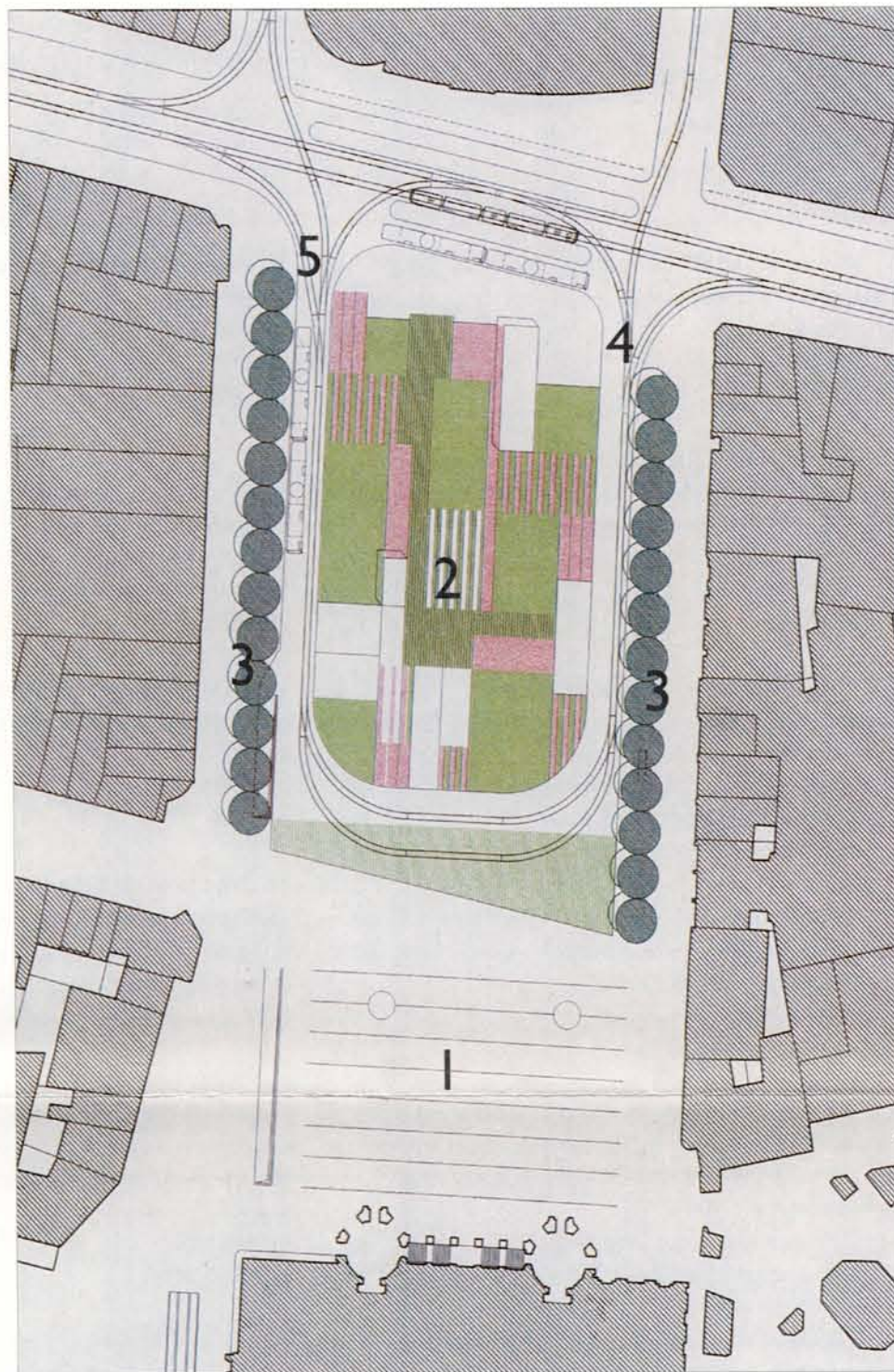
De voorbereidende werken voor het nieuwe plein zijn gestart in augustus 2001. De bus- en tramhaltes verhuizen in het voorjaar van 2002 tijdelijk

naar de andere kant van het plein. Van augustus 2001 tot februari 2004 wordt de ondergrondse parking aangelegd. In het voorjaar 2002 start de bouw van het ondergrondse aankomstcomplex waar de verbinding wordt gemaakt met de latere tunnelkokers.

Vanaf het najaar van 2003 wordt bovengronds het nieuwe Astridplein verder afgewerkt. Tegen mei 2005 zou het nieuwe Astridplein klaar moeten zijn. Het Koningin Astridplein wordt samen met de Rooseveltplaats één van de belangrijkste mobiliteitsknooppunten voor het openbaar vervoer in Antwerpen.

Plattegrond van het vernieuwde Astridplein:

1. Het zuidelijk deel, kant station
2. Het noordelijk deel, kant Gemeentestraat - Carnotstraat
3. Een bomenrij die het voetpad scheidt van de wachtruimte voor tram en bus
4. De oostzijde, waar de trams stoppen
5. De westzijde, waar de bussen stoppen



Nieuwe impuls voor stationsbuurt

De komst van de tweede stationstoegang wordt aangegrepen om de omgeving Lange Kievitstraat - Van Immerseelstraat aangenamer te maken en een nieuwe impuls te geven. Het Rotterdamse studie bureau MVRDV werd door de stad Antwerpen en de NMBS aangesteld om een visie hierover uit te werken.



Het nieuwe stationsgebouw moet de katalysator worden van nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen. Zo worden in hun plannen de centers (siergevels langs de spoorwegberm) opengewerkt waardoor de twee stadsdelen opnieuw met elkaar kunnen samensmelten. Voorts is er aan de Plantin en Moretuslei ruimte voorzien voor de aanleg van een groene zone voor allerlei activiteiten. Ook de Zoo kan profiteren van het project en een extra toegang bouwen voor de bezoekers. Vervolgens wordt de Van Immerseelstraat verbreed om zo een betere verkeerscirculatie te



voorzien van en naar het Kievitplein.

Het stedenbouwkundig project voor de zone tussen de Van Immerseelstraat en de spoorwegberm werd door het bureau in mei 2000 op het stadhuis in Antwerpen voorgesteld. De

stad Antwerpen en de NMBS stelden een studiesyndicaat samen die een voorontwerp van bijzonder plan van aanleg moet ontwikkelen. Dit plan kan dienen als leidraad voor de uitbouw van het stedenbouwkundig project.

De grote noord-zuidverbinding QUIZ

De eerste Noord-Zuidkrant dateert van april 1998. Ondertussen zijn er reeds zeven krantjes verschenen. Tijd dus om onze lezers te testen naar zijn of haar kennis over het project van de noord-zuidverbinding. Achter elk antwoord staat een letter. Als u de vragen correct beantwoordt en de juiste letters combineert, bekomt u de oplossing van deze quiz in de vorm van een slogan. Veel plezier!!!

- Wanneer reed de eerste trein in België van Mechelen naar Brussel?
 - 1835 (n)
 - 1845 (d)
 - 1855 (g)
 - Op welke diepte zullen de binnenlandse en hogesnelheidstreinen begin 2006 door de spoortunnel van de noord-zuidverbinding rijden?
 - 17 meter (e)
 - 20 meter (m)
 - 23 meter (a)
 - Welke techniek gebruikt men tijdens de ondertunnelingswerken van het Centraal Station om een verzakking van het gebouw te vermijden?
 - techniek diep- of slibwandmethode (f)
 - compensation grouting techniek (b)
 - techniek beschoeide sleuven (l)
 - Sinds wanneer in 2001 is in Antwerpen-C treinvverkeer mogelijk op de 3 nieuwe sporen kant Zoo?
 - weekend van 12-13 mei (t)
 - weekend van 23-24 juni (s)
 - weekend van 7-8 juli (p)
 - De stad Antwerpen, het Vlaamse Gewest, De Lijn en de NMBS werken onder welke naam samen aan een verbetering van de Antwerpse mobiliteit?
 - Antwerpen 2010 (s)
 - Openbaar verkeer vooruit! (z)
 - Antwerpen Mobiel (v)
 - Hoeveel feestweekends (inclusief dit van Antwerpen-Centraal) heeft de NMBS dit jaar georganiseerd naar aanleiding van haar 75ste verjaardag?
 - 3 (e)
 - 5 (i)
 - 7 (o)
 - Wat is de naam van de Brugse architect van het stationsgebouw Antwerpen-Centraal?
 - Louis De la Censerie (e)
 - Clement Van Bogaert (m)
 - Jacques Voncke (u)
 - Wanneer is men gestart met de bouw van de spoorhal?
 - 1885 (b)
 - 1890 (h)
 - 1895 (r)
 - Welk oud embleem staat symbool voor de Belgische Spoorwegen?
 - vliegwielen (r)
 - ankers en roeiriemen (k)
 - gevlugeld wiel (t)
 - Aan hoeveel wagens zal de parking van de toekomstige tweede stationstoegang plaats bieden?
 - 500 (d)
 - 600 (f)
 - 700 (w)
 - Hoe heet de Spaanse architect en pleinontwerper van het nieuwe Koningin Astridplein?
 - Jordi Farrando (e)
 - Raul Gonzales Blanco (a)
 - Manuel de Solà-Morales Rubio (o)
 - Welk Rotterdams studiebureau is aangesteld om de omgeving Van Immerseelstraat-Kievitplein aangenamer te maken en te integreren met de bouw van de tweede stationstoegang?
 - FREGES (l)
 - NEMIO (h)
 - MVRDV (e)
 - Waar bevindt zich het infolokaal noord-zuidverbinding in Antwerpen-Centraal?
 - aan de loketten van het Centraal Station (v)
 - links naast de hoofdingang De Keyserlei (s)
 - op het voerperron kant Zoo (b)
 - Wat is de juiste schrijfwijze van ons project?
 - Noord-Zuidverbinding (d)
 - noord zuid-verbinding (n)
 - noord-zuidverbinding (t)
- Resultaat: !

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.petit@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

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

Het klokhuisje van het Centraal Station



In de jaren zeventig gingen stemmen op om Antwerpen-Centraal te vervangen door een modern stationsgebouw. Gelukkig werden die plannen niet uitgevoerd, want de Middenstatie is een begrip in Antwerpen. Wie in de metropool uit de trein stapt, wordt getraakteerd op één van de mooiste stationsgevels ter wereld.

De Antwerpse spoorwegkathedraal is doordrongen van symboliek. Tal van thema's sieren de gevels van het Centraal Station, zoals het wapenschild van koning Leopold II. Eén van de symbolen is de tijd, onder de vorm van een uurwerk. Het bevindt zich in een klokhuisje op het erebalkon van de toenmalige koning Leopold II.

Vroeger beschikte men nog niet over moderne uurwerken of elektronische watches. Neen, toen zat er iemand in dat klokhuisje de dag door te komen. Zijn enige taak was kijken of de klok bleef draaien. Viel ze stil, dan moest ze opgewonden worden. Telkens opnieuw. Met de komst van het kapitalisme is de rol van

het uurwerk alsmat belangrijker geworden. Het klokhuisje is gedurende deze hele periode gewoon hetzelfde gebleven. Het bevindt zich nog steeds op het balkon onder de spoorhal. Een museumstuk van de Belgische Spoorwegen dat de tand des tijds heeft overleefd en nog altijd stipt de tijd weergeeft.