



Gratis infokrant Belgische spoorwegen - v.u.: F. Nivelte, NMBS Communicatie, Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel - redactie: F. Petit en G. Dierckx - foto's: L. Goossenaerts - lay-out: G. Weckx - Centrale Drukkerij NMBS; Oplage: 45.000 ex.

Aanleg van toegangstunnel naar ondergrondse spoorniveaus

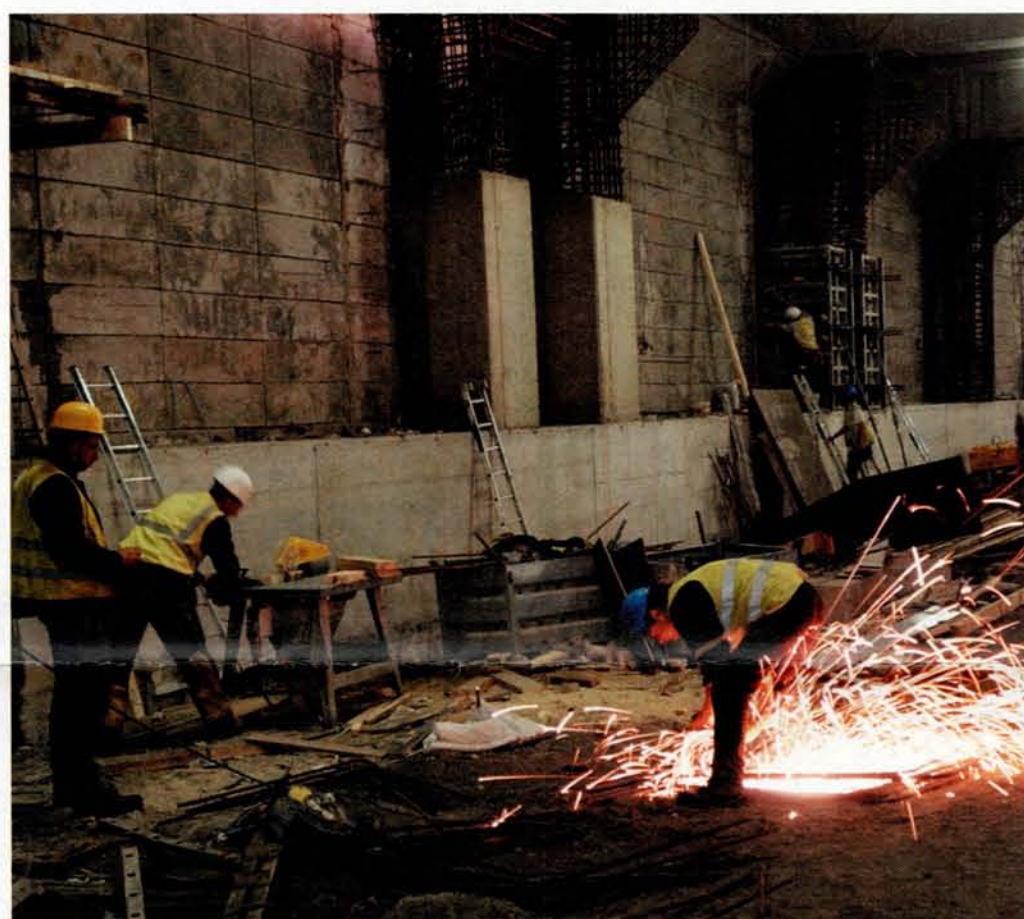
Binnenin de spoorwegberm tussen de stations Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Berchem krijgt de toegangstunnel naar de ondergrondse spoorniveaus van het Centraal Station steeds duidelijker vorm.

Het is een indrukwekkende ruimte. De betonnen dakplaat wordt voorlopig ondersteund door gigantische zuilen. Deze zullen later worden vervangen door betonnen muren tussen de sporen van de niveaus -1 en -2.

Via de toegangstunnel zullen vanaf eind 2006 de treinen via het onderste niveau -2

Antwerpen-Centraal kunnen binnenrijden. Een jaar later zal er ook treinverkeer via het niveau -1 mogelijk zijn. De toegangstunnel begint ter hoogte van de brug Lange Leemstraat. In het eerste gedeelte liggen er vier sporen naast elkaar. Verder splitst de tunnel zich op in twee niveaus met telkens twee sporen.

Het onderste niveau gaat vanaf Antwerpen-Centraal door in de noord-zuidverbinding onder de stad. Het andere zal tot op het doodlopende ondergrondse niveau -1 leiden. De sporen naar het niveau +1 lopen bovenop de spoorwegberm en zijn reeds klaar sinds eind 2003.



De toegangstunnel is een indrukwekkende betonnen ruimte. Via deze constructie zullen de treinen later Antwerpen-Centraal ondergronds binnenrijden (zie verder op pagina 2).

Wat vind je in Noord-Zuidkrant 11 ?

- p.1 Aanleg van toegangstunnel naar ondergrondse spoorniveaus
Heraanleg Damplein start begin 2005
Drie nieuwe bruggen in het noorden van Antwerpen
- p.2 Overzicht werf Antwerpen-Berchem - Antwerpen-Centraal
Brug Arendstraat volledig klaar
Nieuw station Antwerpen-Luchtbal ten zuiden van Groenendaallaan
- p.3 Antwerpen-Centraal : ondergrondse perrons krijgen stilaan vorm
Werken tweede stationtoegang in stroomversnelling
Moretusproject - Tunnel Van Immerseelstraat
- p.4 Afwerking Astridplein is gestart
Open Spoortunnel lokt 80.000 bezoekers
Open Bedrijvendag in Antwerpen-Centraal
Meer Info?



Heraanleg Damplein start begin 2005

De tunnelsleuf op het Damplein is sinds de zomer klaar. Via deze tunnel komen de treinen bovengronds om vervolgens verder te sporen richting noorden van Antwerpen. Momenteel is het plein tijdelijk afgewerkt. De definitieve heraanleg start begin 2005.

Van begin 2003 tot midden 2004 heeft de NMBS gewerkt aan de tunnelsleuf op het Damplein. Tijdens deze periode werden de ondergrondse tunnelkokers (Viséstraat) verbonden met de bovengrondse koker (Damplein), waarin de latere sporen van de noord-zuidverbinding worden aangelegd.

Na de ruwbouwwerken werd het plein tijdelijk heraanlegd.

In het definitieve concept wordt de spoortunnel geïntegreerd in het Damplein, dat eind 2005 heraanlegd zal zijn. De tunnelsleuf kan worden opgevat als een groene helling of een soort van sculptuur. Het Damplein wordt volledig opgefrist met aandacht voor groene zones - waaronder het behoud van de bestaande bomen - én verkeersvriendelijke oplossingen. Dit alles volgens een ontwerp van het studie bureau Studio Spoor Noord. Zij vormen ook de site van het spoorwegemplacement om tot een open landschapspark van 24 ha met ruimte voor projectontwikkeling en recreatie.

Ter hoogte van het Damplein komen de sporen van de noord-zuidverbinding in een bovengrondse koker te liggen.

Drie nieuwe bruggen in het noorden van Antwerpen

Naast de bestaande bruggen van de IJzerlaan, Merkssemestraat en Albertkanaal zijn sinds midden 2004 drie nieuwe bruggen bijgebouwd. Ze bevinden zich op dezelfde hoogte en zijn even lang als de bestaande bruggen. Enkel de nieuwe brug over het Albertkanaal is wat langer en hoger. Na de afwerking (wegeniswerken en plaatsen van leuning) is men reeds begonnen met de aanleg van de definitieve sporen van de noord-zuidverbinding. Deze sluiten ter hoogte van Antwerpen-Luchtbal aan op de hogesnelheidslijn naar Nederland.



Overzicht werf Antwerpen-Berchem - Antwerpen-Centraal

Tussen de stations Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal zijn reeds sinds 1998 werken aan de gang. Dirk Demuyck en Marc Christiaens, respectievelijk Directeur-Generaal en projectleider bij TUC RAIL, het studie bureau van de NMBS, hebben de werken van in het prille begin opgevolgd.

"Eerst waren het vooral voorbereidende werken die moesten worden uitgevoerd", vertelt Marc Christiaens. "Om de toegangshellingen naar de ondergrondse spoorniveaus te kunnen bouwen, kregen alle bestaande bruggen een extra fundering. Dit moest ervoor zorgen dat de spoorwegberm zonder problemen in

fasen kon worden uitgebouwd. Eerst de oostelijke wand, daarna de westelijke wand en vervolgens de twee halve dakplaten. Pas daarna konden we beginnen met de uitgraving onder de dakplaat. Ondertussen rijden hierop al een hele tijd treinen."

Mijnwerkerstechniek

"Aangezien deze uitgravingen binnen de grenzen van de spoorwegberm zelf gebeurden, veroorzaakten de werken tussen Antwerpen-Berchem en -Centraal slechts beperkte werfhinder voor de omwonenden", vult Dirk Demuyck aan. "Enkel voor het ondersteunen van de funderingen van de geklasseerde centers en het bouwen van dragende muren moest er soms op de openbare weg worden gewerkt.

Aangezien we hier niet over voldoende plaats beschikten om te werken met grote graafmachines voor de realisatie van diepwanden, hebben we gekozen voor de techniek van de beschoeide sleuven. Dat is een technische term voor het beurtelings uitgraven en stutten van smalle sleuven. Deze werken worden uitgevoerd door vroegere mijnwerkers."

Ook onder het monumentale stationsgebouw van Antwerpen-Centraal werd de techniek van de beschoeide sleuven toegepast.

"Dit is inderdaad één van de technieken die bij de aanleg van de Antwerpse noord-zuidver-

binding op verschillende plaatsen succesvol werd toegepast", beaamt Christiaens. "De mijnwerkers die deze techniek uitvoeren, zijn echte vakmensen en zijn zeer goed vertrouwd met de ondergrond. Vaak zijn het ook familieleden van elkaar.

Dit heeft enkel maar voordelen, want een goede samenwerking, ervaring en vakmanschap zijn zeer belangrijk in dit werk. In een sleuf van 6 meter worden normaal 2 ploegen opgesteld van telkens drie arbeiders. Twee zijn ondergronds aan het graven terwijl een derde bovengronds blijft. Deze laatste haalt de emmers, gevuld met aarde, op via een katrolsysteem, kiepert ze uit en laat de lege emmers opnieuw naar beneden."

Noord-zuidverbinding

De toegangstunnel naar de ondergrondse spoorniveaus van Antwerpen-Centraal krijgt steeds duidelijker vorm. De graafwerken zijn vorige zomer gestart. Midden 2006 zijn beide niveaus uitgegraven en vervolgens start de aanleg van de sporen in de tunnels.

"Na een periode van proefritten kan vanaf eind 2006 de noord-zuidverbinding in gebruik worden genomen", besluit Demuyck.

"Dit wordt een belangrijk moment voor de NMBS en de stad Antwerpen, want het project van de noord-zuidverbinding zal een enorme verbetering zijn voor het treinverkeer en de mobiliteit in de Antwerpse regio."



Directeur-Generaal Dirk Demuyck (l.) en projectleider Marc Christiaens (r.) van Tuc Rail bekijken trots de werken in de tunnel tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal.

Nieuw station Antwerpen-Luchtbal ten zuiden van Groenendaallaan



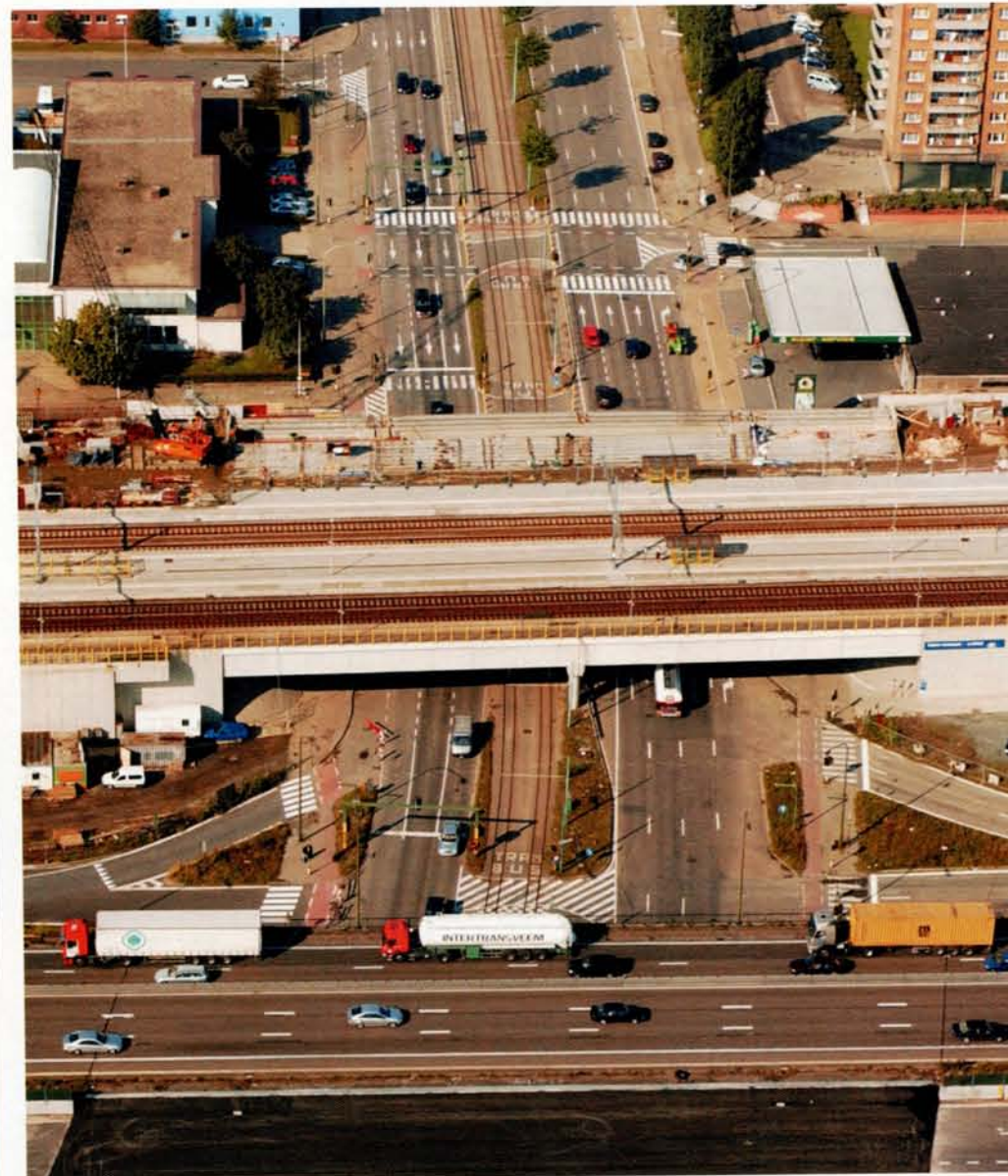
Aan de Groenendaallaan bevindt zich de nieuwe stopplaats Antwerpen-Luchtbal. De halte is momenteel reeds operationeel, maar de inplanting van het stationsgebouw is nog voorzien. Het is gepland aan de zuidelijke kant van de Groenendaallaan.

De NMBS voorziet in dit nieuwe complex een aantal loketten, een ruime parking en alle nodige diensten voor de treinreizigers. Verder zal het nieuwe station beschikken over zes perronsporen van elk 350 meter lengte. Het wordt een verkeersknooppunt met goede overstapmogelijkheden op bussen en trams

en het zal een snelle verbinding met het stadscentrum hebben.

Op de werf Luchtbal zitten de werken in een laatste fase: zo worden de twee onderdoorgangen van de Groenendaallaan afgewerkt en wordt het viaduct voor het treinverkeer voltooid. Begin 2005 zijn de ruwbouwwerken volledig klaar en kunnen de treinproefritten (eind 2005) starten.

In Luchtbal worden de sporen van de noord-zuidverbinding via een sporen- en wisselcomplex verbonden met de nieuwe hogesnelheidslijn naar Nederland en de bestaande spoorlijn Antwerpen- Essen.



Brug Arendstraat is volledig klaar

Sinds december is de onderdoorgang aan de Arendstraat volledig klaar. In een laatste fase werden de wanden met natuursteenpanelen bekleed en kwamen de kopevels aan bod. De toegangshellingen en de trappen waren al eerder voltooid.

Het ontwerp van de nieuwe brug respecteert maximaal de bestaande centers (siergevels) en integreert zich perfect in het geklasseerde monument van de spoorwegbrug.

De Arendstraat is de laatste brug die moest worden afgewerkt op het tracé tussen de stations Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal.



Sinds november kunnen voetgangers door de nieuwe onderdoorgang aan de Arendstraat wandelen. Fietsers kunnen met de fiets aan de hand onder de brug passeren.

Ten zuiden van de Groenendaallaan zal het nieuwe station Antwerpen-Luchtbal worden ingepland.

Antwerpen-Centraal : ondergrondse perrons krijgen stilaan vorm



Het station Antwerpen-Centraal wordt omgebouwd tot een station met 14 sporen, verdeeld over drie niveaus. Momenteel komen alle treinen toe op het **niveau +1**. Dit bovengrondse niveau is sinds eind 2003 volledig afgewerkt.

Ook het **niveau -1** begint vorm te krijgen. Zo zijn de perrons al heel duidelijk zichtbaar. Onder het plafond van het -1 niveau bevinden zich ontrokkingskokers als veiligheidsmaatregel in geval van brand. Het niveau -1 zal eind 2007 definitief klaar zijn.

Ook de ondergrondse niveaus krijgen stilaan vorm. Zo zal de vloerplaat van het **-2 niveau** tegen begin 2005 volledig gegoten zijn. Eind 2006 zullen de treinen op dit niveau Antwerpen-Centraal binnen rijden op 4 sporen. Deze sporen leiden via een wisselverbinding naar de tweesporige tunnel onder de stad.

Tussen het bovengrondse niveau +1 en het niveau -1 bevindt zich nog een **tussenniveau** op het gelijkvloers. Dit is de winkel-wandelozone. Een enorme ruimte voor winkels, drank- en eetgelegenheden tussen het Centraal Station en het toekomstige Kievitplein. Deze zone, die ook vanuit de Pelikaansstraat toegankelijk zal zijn, opent haar deuren midden 2006.

Via een tijdelijke helling rijden vrachtwagens momenteel naar de ondergrondse niveaus van het Centraal Station.

Werken aan tweede stationstoegang in stroomversnelling

De werken voor de bouw van de tweede stationstoegang schieten goed op. De ruwbouw van het nieuwe NMBS-gebouw krijgt stilaan vorm op de immense werf van het Kievitplein. Samen met Ludo Moons, projectmanager bij Eurostation, bekijken we deze werken én de recente ontwikkelingen in de stationsomgeving even van nabij.

"Ter hoogte van de Lange Kievitstraat zijn de funderingen voor het nieuwe stationsgebouw en de bijhorende parking reeds goed zicht-

baar. Sinds eind 2002 wordt er volop gewerkt aan de nieuwe toegang van de Middenstatie", vertelt Ludo Moons. "Net als in Antwerpen-Centraal kan in de tweede stationstoegang het daglicht via een atrium of ondergrondse spoorhal doordringen tot de onderste niveaus. Ondergronds vormt het atrium de draaischijf voor vertrekkende en aankomende reizigers. Het bovengrondse niveau van het gebouw bundelt de verschillende stationsactiviteiten voor de treinreizigers. Eind 2007 zal de nieuwe ingang in dienst gaan", aldus Moons.



Projectmanager Ludo Moons van Eurostation op de werf van de tweede stationstoegang.

Moretusproject

De komst van de tweede stationstoegang wordt door de stad aangegrepen om in de omgeving Lange Kievitstraat - Van Immerseelstraat een stedenbouwkundig project te ontwikkelen. Op het Kievitplein zelf komt een gebouwencomplex met een mix van kantoren, woningen, winkels en horeca.

Na de komst van multinational Alcatel in dit complex midden 2006 zal de projectontwikkeling in de stationsomgeving een extra impuls krijgen. Op de brug van de Plantin en Moretuslei komt er dan ook een stadspark en de wijken, langs beide kanten van de spoorwegberm, worden opnieuw met elkaar verbonden door drie bijkomende doorgangen.



Op de werf aan het latere Kievitplein zijn de funderingen voor het gigantische gebouwencomplex en de ondergrondse parking duidelijk zichtbaar.

Tunnel Van Immerseelstraat

In het voorjaar van 2005 starten de werken voor de bouw van de tunnel in de Van Immerseelstraat waar het verkeer de parkings onder het toekomstige Kievitplein zal kunnen bereiken. Onder de tweede stationstoegang is er parkeerruimte voorzien voor 600 wagens. De Robelco-parking voor o.a. Alcatel telt 1150 plaatsen. Om de bouw van de tunnel mogelijk te maken en de woonomgeving te verbeteren wordt de Van Immerseelstraat verbreed tot 22 meter. Midden 2006 is de tunnel klaar en zal de Van Immerseelstraat omgevormd zijn tot een groene laan met ruimte voor voetgangers en fietsers.

Laatste fase in afwerking Astridplein is gestart

Nu de ruwbouw van de parking onder het Astridplein is voltooid, start in februari 2005 de afwerking van de ondergrondse niveaus. Eind 2005 beginnen de werken voor de bovengrondse heraanleg van het plein. In het najaar van 2006 zal het Koningin Astridplein volledig klaar zijn naar een ontwerp van de Spaanse architect Jordi Farrando.

Ondergronds

Op niveau -1 komt er een ondergronds plein, een overdekte kiss-and-ride én een fietsenstalling. Op dit niveau is ook de verbinding met de metrostations Astrid en Diamant voorzien én komt er een vlotte toegang tot Antwerpen-Centraal. Daaronder komt er een parking voor ongeveer 400 wagens op de niveaus -2 en -3. De treintunnel met de door-

gaande sporen bevindt zich nog wat lager en is in ruwbouw klaar zodat de afwerking ervan kan beginnen. Deze tunnel onder het Astridplein verbindt de 80 meter lange tunnel onder het stationsgebouw met de twee geboorde tunnelkokers.

Bovengronds

De bovengrondse afwerking van het Astridplein start eind 2005. Voor het stationsgebouw komt er een 'piazza' of voorplein. Dit zal enkel toegankelijk zijn voor voetgangers en heeft verschillende toegangen naar de ondergrond. Het noordelijk deel van het Astridplein wordt omgetoverd tot een groene zone met daaromheen een lus met haltes voor bussen en trams. Het nieuwe Astridplein wordt het mobiliteitsknooppunt voor het Antwerpse openbaar vervoer.



Vanaf eind 2006 zullen de bezoekers in een sfeervolle omgeving kunnen genieten van het nieuwe Astridplein.

Communicatie



De Antwerpse noord-zuidverbinding

Infocentrum projecten
Station Antwerpen-Centraal
Koningin Astridplein 27
2018 Antwerpen

Tel. 03 204 20 34
02 526 37 69 (project-infolijn)
Fax 03 204 28 59
E-mail: noord-zuid@nmbs.be

Het infocentrum bevindt zich in het station Antwerpen-Centraal en is gelegen in de grote inkomhal onder de monumentale trap.

De openingstijden zijn:
- Maandag 13u - 16u30
- Woensdag 13u - 16u30
- Vrijdag 10u - 13u
(Dinsdag en donderdag : gesloten)



De hsl Antwerpen-Nederlandse grens

NMBS Communicatie
Hsl noord
CO.012 - sectie 26/2
Frankrijkstraat 85
1060 Brussel

Tel. 02 526 37 69
Fax 02 526 37 76
E-mail: hslnoord@nmbs.be

Bijkomende informatie

www.nmbs.be
www.tucrail.com



Open Spoortunnel lokt 80.000 bezoekers

Op 17 en 18 april organiseerde de NMBS 'Open Spoortunnel'. Een heel weekend kon er door de 1,2 km lange tunnel tussen Dam- en Astridplein worden gewandeld.

Het was een uniek evenement. Ruim 80.000 bezoekers brachten een bezoek aan Open Spoortunnel, dat uitgroeide tot een succes voor jong en oud.



Open Bedrijvendag in Antwerpen-Centraal



Onze 'werf van de eeuw' werd tijdens Open Spoortunnel al uitgebreid in de kijker gezet, maar naar aanleiding van Bedrijvendag opende Antwerpen-Centraal opnieuw haar deuren.

Op zondag 3 oktober konden bezoekers in het infocentrum noord-zuidverbinding terecht voor uitleg of een videofilm over de werken én kregen ze ook een uitgebreid documentatiepakket over het project mee naar huis.

Talrijke bezoekers bewonderden de maquette van de tunnelboormachine. De eigenlijke machine was in werkelijkheid 60 meter lang en heeft in 2002-2003 de twee tunnelkokers onder de stad geboord.

