

Waarom 'vlechten' werfarbeiders wapeningsstaal?



Zie je de ijzeren staven op de werf? Dat noemen we het 'wapeningsstaal' van een betonconstructie. Over deze stalen vlechtwerken gieten we beton. **Met een speciale binddraad en tang vlechten de werfarbeiders de wapening zodat het op zijn plaats blijft tijdens de betonstorten.**

Het vlechten van wapeningsstaal is een onmisbare vaardigheid in de bouwsector. Het is de kunst van het versterken van beton, om betrouwbare en veerkrachtige constructies te maken die bestand zijn tegen de tand des tijds.



Wat zijn de nieuwe gebouwen op het einde van de spoorweghelling?



Aan beide kanten van de ingang zie je nieuwe, betonnen gebouwen staan. Dat is nog niet het nieuwe station, **maar wel bassins om het regenwater van de stationsluifel op te vangen.**

Het hemelwater dat van de stationsluifel stroomt, wordt zo opgevangen voor recuperatie. Eén waterbekken kan ± 400.000 liter opslaan. Dat zijn bijna 2 Olympische zwembaden!

Dit water hergebruiken we voor de toiletten en planten in de stationsplaza, een overdekt plein te midden van het nieuwe station.



Wat doet een torenkraanmachinist?



Werk in de hoogte! Vanuit de 30 meter hoge cabine bestuurt de kraanmachinist de torenkraan. Om kraanmachinist te worden, moet je een specifieke opleiding volgen. **Nauwkeurig bestuurt de machinist de kraan die zware bouwlasten en machines verplaatst of hijst.**

Vanuit de cabine communiceert de machinist ook met het grondpersoneel en de bouwopzichters onder de kraan. Zo moet je soms even halthouden op de reizigersbrug omdat de kraan zware bouwlasten verplaatst.



Wat is de 'Diagonaal'?



Zie je voor jou een grijze muur tegen het spoortalud? Wel, dat is de Diagonaal: **daar komt een nieuwe weg dwars onder de sporen**. Deze wordt 11m breed en er kunnen 24/24 bussen, fietsers en voetgangers door.

Zo rijden bussen in de toekomst makkelijk van het nieuwe busstation aan de Arsenaalzijde naar alle richtingen. Ook fietsers en voetgangers bereiken via de Diagonaal vlot de fietsnelweg en Colomabrug aan de Arsenaalzijde.



Waarom duurt de bouw van het nieuwe station zo lang?



Omdat de treinen ook tijdens de werken moeten blijven rijden, kunnen slechts een beperkt aantal sporen tegelijk uit dienst worden genomen. We kunnen dus niet alle perrons tegelijk bouwen.

De werken aan de bovenbouw van het station verlopen in vier fases. Van de buitenste naar de binnenste sporen. En zodra een spoor of perron klaar is, wordt het meteen in gebruik genomen.



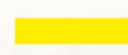


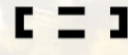





Groots denken en bouwen vergt tijd. Deze andere bouwreuzen bewijzen het:

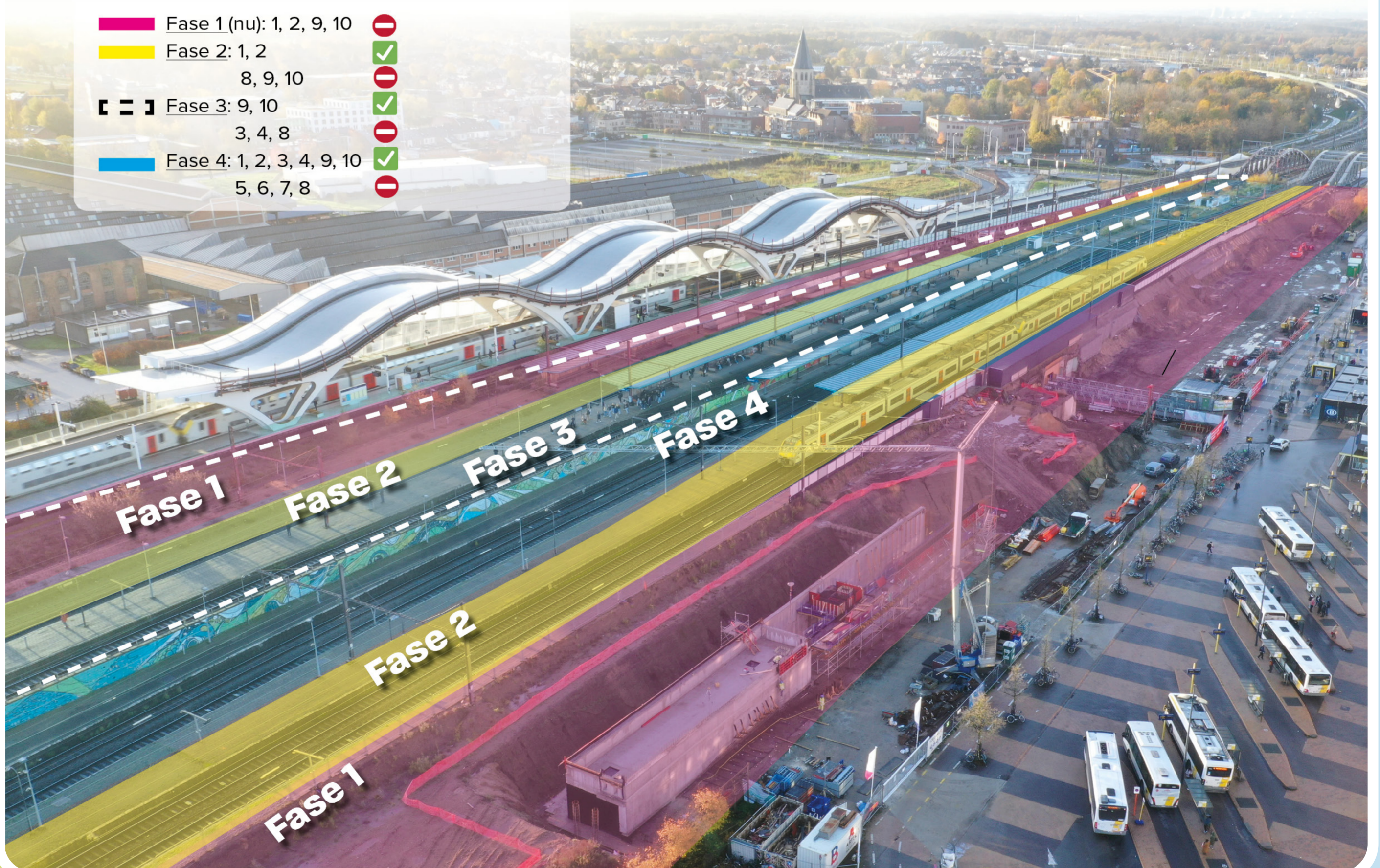
Kathedraal van Keulen: 1248 - 1880. Bouwtijd: 632 jaar

Toren van Pisa: 1173- 1372. Bouwtijd: 199 jaar

Sagrada Familia: 1882- 2026. Bouwtijd: 144 jaar

FASERING OMBOUW TREINSPOREN

	Fase 1 (nu): 1, 2, 9, 10	
	Fase 2: 1, 2	
	8, 9, 10	
	Fase 3: 9, 10	
	3, 4, 8	
	Fase 4: 1, 2, 3, 4, 9, 10	
	5, 6, 7, 8	



Waarvoor dienen de grote, stalen zuilen?



In juni plaatsten we 4 stalen kolommen op de werf. **Ze zijn 9 meter hoog en ondersteunen de sporen en de perrons 1 en 2.** Ze zullen te zien zijn in de toekomstige plaza, een plein onder het stationsgebouw.

Ook onder de sporen en perrons 11 en 12 aan de Arsenaalzijde zie je zulke zuilen staan.



Wat is het verschil tussen het stationsplein en de stationsplaza?



Onder de tijdelijke reizigersbrug zie je al de ruwbouw van de helling naar de plaza. **Dat is een overdekt plein op niveau -1 van het station.**

Via een zachte helling voor fietsers en voetgangers loopt het over in het ondergronds stationsplein. Daar kan je in een gezellige en groene omgeving zitten. Naar events en winkels gaan en snel via de (rol)trappen en liften de perrons bereiken. Aan de zijkanten van de stationsplaza vind je in de toekomst de fietsenstallingen op niveau -1.



Kan het oude station instorten tijdens de bouwwerken?



Gelukkig niet, maar naast de treinsporen graven we wel tot 9 meter diep. Dat is een stevig hoogteverschil. **Om de druk op de grond onder de sporen (talud) op te vangen, plaatsen we ankers.**

Met gigantische machines boort de aannemer de ankers schuin door een tijdelijke betonlaag in het spoorwegtalud. De ankers zijn wel 15 meter lang! De ankers worden aangespannen en gecontroleerd. Zo houden we de bouwput en de sporen ernaast stabiel en veilig.

