

# ANTWERPEN

**DE SPOORWEG INVESTEERT**

Antwerpen is niet alleen de

**OMWILLE VAN**

tweede grootste agglomeratie van ons land,

**EEN BETERE DIENSTVERLENING**

maar tevens een zeehaven

van wereldformaat en een belangrijk verkeersknooppunt voor reizigers- en goederenverkeer. Met de huidige spoorweginfrastructuur wordt het echter alsm

moeilijker om op competitieve wijze de verwachtingen van de

cliënteel in te lossen, te meer omdat het economisch leven constant evolueert

en nieuwe behoeften schept. Om die reden investeert

onze onderneming nu op grote schaal in de Antwerpse regio.



L. GILLIEAUX

## ANTWERPEN EN DE SPOORWEG

De stad zelf telt 470 000 inwoners, de agglomeratie ongeveer 900 000. Er heerst een drukke industriële en economische activiteit die heel wat sectoren bestrijkt: petrochemie en chemie, autoassemblage, voedingsindustrie, behandeling en transport van levensmiddelen en allerlei andere producten, diamanthandel en -industrie enz.

De haven is een van de belangrijkste in de wereld. Ze beslaat meer dan 13 000 ha, telt 127 km kaaimuren en 1 400 ha dokken waarin reusachtige zeeschepen kunnen worden ontvangen. Als grote concurrent van Rotterdam behandelt Antwerpen jaarlijks meer dan 100 miljoen ton goederen.

### DE SPOORWEG, DE HAVEN EN DE STAD

Er werd al vaak geopperd dat Antwerpen de eerste spoorhaven ter wereld is. Ze telt immers zowat 950 km sporen naar de vele magazijnen of stapelplaatsen. Bovendien is het station dat de haven bedient, tegelijk ook het eindpunt van een twaalfal internationale spoorlijnen, waar per dag en per richting meer dan honderd goederentreinen aankomen. Daarbovenop worden jaarlijks nog eens ruim 650 000 wagens behandeld binnen de haveninstallaties.

Ook voor het reizigersverkeer is Antwerpen een belangrijk nationaal en internationaal knooppunt van spoorwegverbindingen. HST's stoppen nu al in Antwerpen-Centraal of Berchem-Antwerpen.

Voor een concurrerende doorstroming van dit omvangrijke, heterogene en in veel sectoren nog toenemende verkeer, dienen evenwel ingewikkelde beheersproblemen te worden opgelost. Die problemen zijn o.a. te wijten aan het feit dat Antwerpen-Centraal een kopstation is en het spoorwegverkeer – wegens de nagenoeg ononderbroken stroom van goederentreinen naar en van de haven – zijn verzadigingsgrens benadert.

## ONDERGRONDSE NOORD-ZUIDVERBINDING VOOR ANTWERPEN

Het stationsgebouw van Antwerpen-Centraal mag als een van de mooiste in Europa bestempeld worden. Dit majestueuze bouwwerk werd rond de eeuwwisseling opgetrokken maar heeft geleden onder de tand des tijds en de ondermijnende vervuiling die onze moderne samenleving kenmerkt. Van het grote gebouw dat de koepel schraagt, werden de jongste jaren de binnen-

en buitengevels grondig gerestaureerd zodat ze hun oorspronkelijke luister hebben teruggekregen. De grote glazen koepel over de perrons wordt momenteel in opeenvolgende fasen volledig heropgebouwd, waarbij zelfs de verschillende stalen bogen die de koepel dragen, vervangen worden.

Die werken mogen dan wel noodzakelijk zijn voor dit magnifieke, beschermde monument maar kunnen niet volstaan om het probleem van de broodnodige capaciteitstoename (25 000 reizigers per dag) van de reizigersinstallaties op te lossen.



Maar door zijn configuratie als kopstation is in Antwerpen-Centraal alle doorvoerverkeer onmogelijk, moeten alle treinen er achteruit wegrijden en is er veel dienstverkeer (stellen uitzetten en aan het perron brengen). Daardoor moet dat station aan commerciële capaciteit inboeten, hoewel er dagelijks bijna 600 bewegingen uitgevoerd worden! Om het noord-zuidverkeer binnen de agglomeratie uit te bouwen moet vooral lijn 12 (naar Essen en Roosendaal) gebruikt worden om – rechtstreeks of via aansluiting – de verbindingen te verbeteren tussen de noordelijke stadswijken en de zones in het zuiden (richting Berchem en Mechelen), het zuidoosten (richting Lier, Aarschot, Herentals en Turnhout) en het westen (richting Boom en Sint-Niklaas). Een dergelijke ontwikkeling zou ook de kern vormen van een echt GEN voor de regio. En we hebben het dan nog niet eens over het belang van het internationale reizigersverkeer dat naast de ICA's Brussel - Amsterdam ook de THALYS-treinen mag verwelkomen, die binnen enkele jaren trouwens de nieuwe hogesnelheidslijn naar Nederland zullen kunnen berijden.

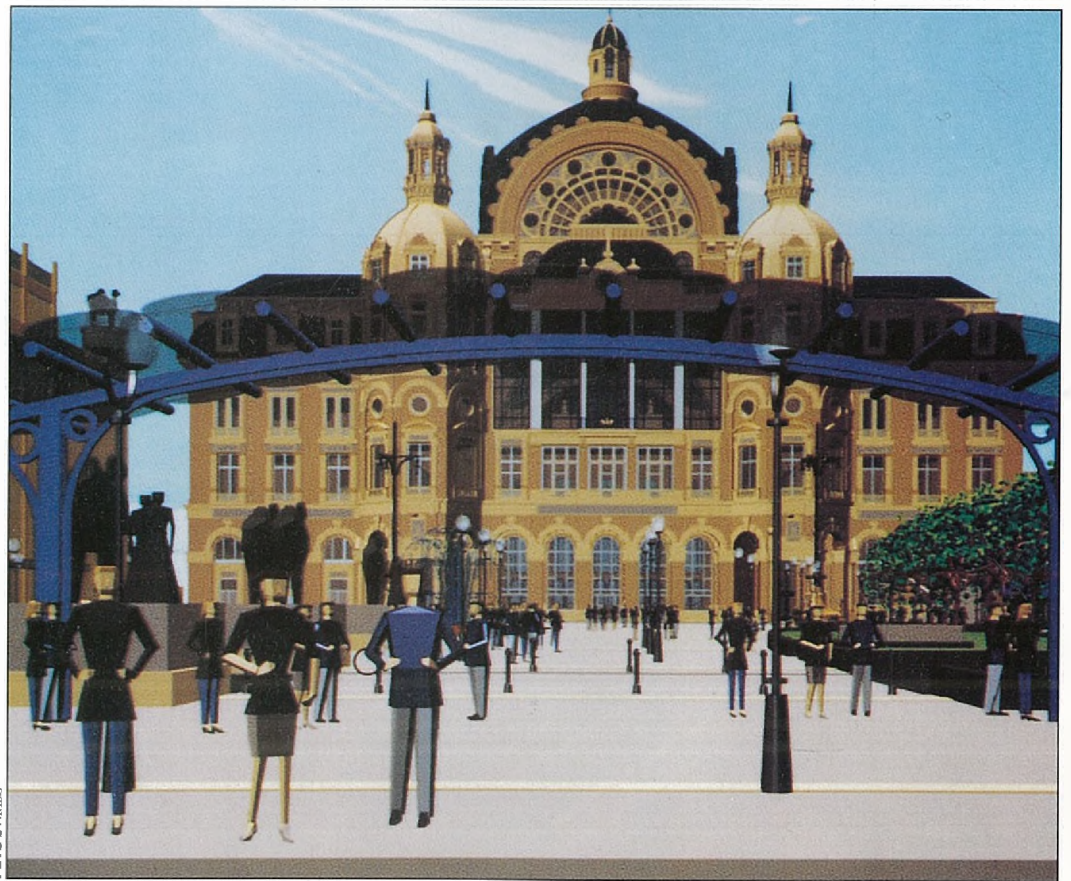
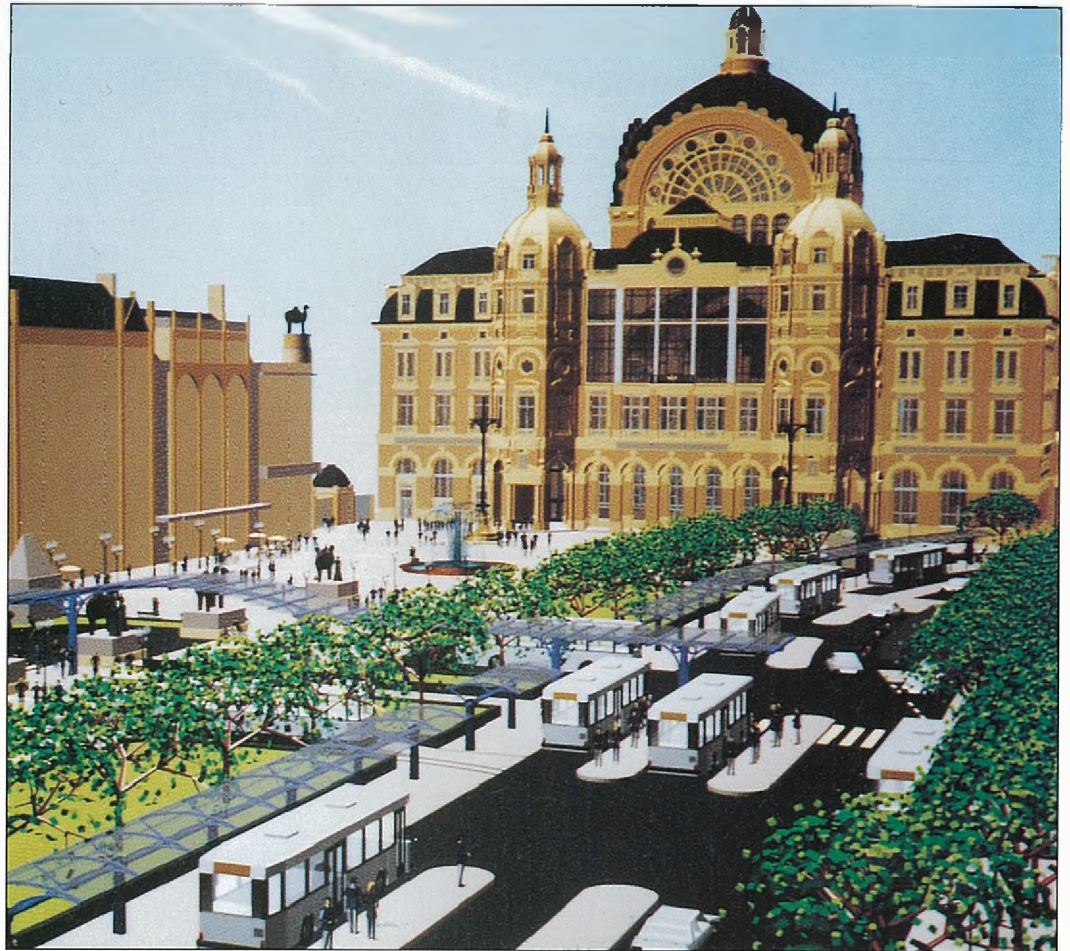
### STATION MET NIVEAUS EN EEN TUNNEL

Die uitdagingen hebben de beleidsbeslissers ertoe aangezet

AAN DE ZUIDKANT VAN HET NIEUWE STATION ZAL EEN TWEDE INGANG KOMEN TER HOOGTE VAN HET KIEVITPLEIN (FOTO) EN DE PLOEGSTRAAT



ALGEMENE ZICHT OP HET ATRIUM ONDER  
DE SPOORHAL  
FOTO 1 : CONCESSIONS OP STRAATNIVEAU  
FOTO 2 : OVERSTAPPLATFORM IN HET ATRIUM  
FOTO 3 : HST-PERRON, NIVEAU -2



FOTO'S NIMERS

HET PROJECT VOORZIET EENHERINRICHTING VAN HET KONINGIN ASTRIDPLEIN OM HET LANGZAAM VERKEER, WAARONDER DE VOETGANGERS, TE BEVORDEREN EN ANDERZIJDSD E BOUW VAN EEN ONDERGRONDSE PARKING BOVEN DE TUNNELS

Antwerpen-Centraal om te vormen in een doorrijstation. Wanneer de werken klaar zullen zijn, zal het geplande station uit verschillende niveaus bestaan, en zal de noordkant van het laagste niveau overgaan in een tunnel onder de stad. Die tunnel zal verder noordwaarts aansluiten op lijn 12, alsook op de lijnen naar Nederland (nabij de huidige stopplaats Antwerpen-Dam). Zoals uit het plan en de visuele voorstellingen van het project blijkt, zal de bestaande spoorbedding van de perrons als het ware op haar aslijn worden uitgehold om een lichtschaft te vormen voor de dieper gelegen niveaus. Zo zal het hoogste bovengrondse niveau nog maar zes sporen tellen (nog altijd kopsporen) in plaats van tien. Daaronder, op straatniveau, zal een ruime winkelwandelzone liggen waar ook allerhande dienstverlening aan de klanten en het publiek kan plaatsvinden. Een eerste ondergronds niveau (7 meter diep) zal opnieuw uit vier kopsporen bestaan, en nog lager, op 18 meter onder de grond, zullen zich vier doorrijsporen bevinden. Aan de noordkant zullen die per twee samenkomen in tweelingtunnels die naar het noorden van de agglomeratie lopen.

Deze tunnels zullen onder het Astridplein, dat voor het station ligt, doorlopen. Het project overweegt enerzijds een herinrichting hiervan om het langzaam verkeer, waaronder de voetgangers, te bevorderen en anderzijds de bouw van een ondergrondse parking boven de tunnels.

Richting Berchem zullen de perrons op de verschillende niveaus verlengd zijn om de treinen in hun grootst mogelijke samenstelling het station te laten binnenrijden (tot 400 meter op het laagste niveau voor HST's die bestaan uit twee gekoppelde stellen). Bijgevolg zal er – nog steeds volgens de plannen – aan de zuidkant van het nieuwe station een tweede ingang komen ter hoogte van de «Ploegstraat» en het «Kivietplein». Op die plaats is overigens een nieuw parkeerterrein gepland.

Voorbij de perrons zullen de sporen zich ook onder de grond vertakken om verderop in een geul tussen de andere sporen weer bovengronds te komen tot op het huidige niveau, eventjes vóór station Berchem.

In de toekomst zal Antwerpen-Centraal dus tien kopsporen en vier doorrijsporen hebben. Bij de studies is rekening gehouden met de verplichte eerbiediging van de huidige architectuur van het complex en het aanrijviaduct naar het station (de «Centers»), waarvan de buitenkanten intact moeten blijven. Ook het heen-en-weergeloop van de reizigers in het station en de aansluitingen op de andere vervoerwijzen worden aandachtig bestudeerd (metro, tram en bus,

kiss-and-rideplaatsen en voetgangerszones).

We kunnen ons levendig voorstellen dat de geplande werken inderdaad een enorme omvang zullen aannemen. Toch zal het station permanent in dienst blijven, wat een regelrecht technisch hoogstandje is. Maar tijdens de gefaseerde werken, van 1998 tot 2005, zullen er uiteraard beduidend minder treinen binnenrijden. In veel gevallen, ongeveer 30 %, zal de reiziger daarom in Berchem moeten overstappen. Het resultaat zal de tijdelijke opofferingen echter snel doen vergeten, want deze verregerende ombouw zal het station zijn capaciteit bijna doen verdubbelen. Het project voorziet immers tegelijkertijd in de bouw van een nieuw station in het noorden van de agglomeratie, net voorbij Antwerpen-Dam op lijn 12, aan de «Groenendaallaan» (dichtbij de stopplaats Luchtbal). Dit station zal een nieuw verkeersknooppunt worden met de mogelijkheid om over te stappen op andere vervoersvormen. Voorts zijn ook de modernisering en uitbreiding van station Berchem gepland, gekoppeld aan verbeteringswerken aan het stationsplein aldaar.

### GOEDEREN: VERBETERINGEN ZIJN KLAAR, IN UITVOERING OF GEPLAND

De betrekkingen tussen de NMBS en Antwerpen beperken zich niet tot het reizigersverkeer. Het goederenverkeer in en naar de zone Antwerpen, en meer specifiek naar de haven, behoort immers tot de NMBS-prioriteiten. De inzet is van kapitaal belang, want er mag grosso modo gesteld worden dat de NMBS gemiddeld meer dan 15 % van het vrachtvervoer in de Antwerpse haven voor haar rekening neemt en dat die haven meer dan 40 % van het goederenvervoer per spoor in België levert.

Onze onderneming besteedt dus veel aandacht aan de voortdurende aanpassing en modernisering van de installaties en uitrustingen waarmee ze de haven en de nabijgelegen bedrijven bedient.

### ANTWERPEN-NOORD : MODERNISERING VAN HET STATION

Antwerpen-Noord is een van de voornaamste vormingsstations en heeft een essentiële rol te vervullen. Dat geldt niet alleen bij het samenstellen van de treinen naar de haven, gevormd met wagens van treinen bij aankomst, maar ook bij het samenstellen van treinen bij vertrek, bestaande uit wagens voor Belgische of buitenlandse bestemmingen : Duitsland, Zwitserland, Italië, Frankrijk enz. Het station bestaat uit twee groepen bundels na elkaar (aankomstbundels

**Antwerpen is voor het reizigersverkeer een belangrijk nationaal en internationaal knooppunt van spoorwegverbindingen.**

**Spijts de restauratiewerken die het station Antwerpen-Centraal in zijn oude glorie herstelden, moet het station aan commerciële capaciteit inboeten. Het is immers een kopstation en doorgaand verkeer is uitgesloten.**

Antwerpen-Centraal wordt een station met niveaus : het bovengronds niveau zou 6 kopsporen tellen, daaronder 4 kopsporen en op het laagste niveau zullen zich 4 doorrijsporen bevinden.

Antwerpen-Noord, een van de voornaamste vormingsstations, wordt grondig gemoderniseerd : vernieuwing van de sporen en automatisering van het rangeren en remmen van wagens.

NMES - L. GOOSSENAERTS



+ rangeer- en wachtbundels). De aankomstbundels (C1 en C2) hebben respectievelijk 19 en 48 sporen. Daarbij komt een bundel D met 10 sporen. De vertrekbundels zelf (B1, B2 en B3) tellen 11, 37 en 16 sporen. Het station verzendt gemiddeld meer dan 350 000 wagens per jaar vanaf de bundels C en bijna 220 000 vanaf de bundels B. Het ontvangt elke weekdag 115 treinen en verzendt er 90 treinen door het station, rechtstreeks van of naar terminalinstallaties in de haven. Antwerpen-Noord wordt grondig gemoderniseerd om het hoofd te kunnen bieden aan de verwachte verkeerstoename. Deze modernisering omvat de vernieuwing van de sporen en de automatisering van het rangeren en remmen van wagens. Voor de bundels C hebben de werken 4 jaar geduurd, tot 1993. Momenteel worden de bundels B onder handen genomen. Die grootscheepse modernisering gaat tevens gepaard met infrastructuurwerken, waaronder het optrekken van dienstgebouwen.

#### **LIJN 11 : BETERE BEDIENING VAN DE BEDRIJVEN TEN WESTEN VAN HET KANAALDOK EN PROJECT VOOR RECHTSTREEKSE VERBINDING MET NEDERLAND**

Tot in 1995 verliep de bediening van de bedrijven op de rechteroever van de Schelde, maar ten westen van het Kanaaldok, niet zonder moeilijkheden omdat de ophaalbrug van Lillo op dat traject lag. Vermits schepenbewegingen de voorrang kregen, liep het spoorverkeer heel wat vertraging op, ofwel door het wachten aan de brug, ofwel door de lange, gedwongen omleidingen via onder meer de Boudewijnsluis. Die toestand strookte niet met de doelstellingen die inzake bedieningskwaliteit en -betrouwbaarheid ook voor het goederenverkeer werden nagestreefd. Er werd naar oplossingen gezocht en besloten tot de aanleg van een nieuwe spoorlijn om die bedrijven vlugger te kunnen bedienen. Deze lijn 11 heeft een lengte van 10 km, begint ter hoogte van bundel-Berendrecht en loopt ongeveer 5 km over de middenberm van de autoweg A12. Verderop bereikt ze de linkeroever van het Kanaaldok, over de vaste «Noordlandbrug» die vlakbij de Nederlandse grens de Schelde-Rijnverbinding overspant. Dankzij deze lijn, die midden 1995 in dienst kwam, is de bedieningstijd van de betrokken bedrijven aanzienlijk verminderd en

kunnen vanaf die vestigingen rechtstreekse treinladingen worden gevormd. Er wordt overwogen die lijn dubbelsporig te maken en eventueel te elektrificeren. Bovendien loopt lijn 11 vlakbij de Nederlandse grens en ligt ze op nauwelijks enkele kilometers van de lijn Roosendaal - Vlissingen, bezuiden Bergen-op-Zoom. Het is dus perfect mogelijk die twee lijnen onderling te verbinden en zo een nieuwe vervoerweg te creëren voor de goederentreinen tussen de zone Antwerpen en Nederland. Dit is een heel interessant en veelbelovend project omdat het verkeer tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam in stijgende lijn zal gaan.

## **TWEDE SPOORLIJN TUSSEN HAVEN EN BINNENLAND**

De huidige vervoerweg naar de haven loopt onder andere via Berchem, Schijnpoort en Noorderdokken en vormt dan een lus die reikt tot ten noorden van lijn 12 naar Roosendaal. Deze havenlijn kan de omvang van het huidige goederenverkeer nog maar nipt verwerken, zodat een aanzienlijke toename ervan in de toekomst niet meer opgevangen kan worden. Bovendien is het feit dat men maar over één lijn beschikt niet optimaal voor de betrouwbaarheid van het verkeer omdat eventuele incidenten het grondig kunnen verstoren.

Om al die problemen op te lossen, blijkt het dan ook nodig een tweede vervoerweg te zoeken om de haven met het binnenland te verbinden. Er zijn reeds verschillende oplossingen bestudeerd om een tracé uit te stippelen voor een lijn die de havenzone met de omgeving van Lier zou verbinden, om zich daar te enten op :

de bestaande lijn naar Aarschot en vandaar verder zou lopen naar Leuven en Ottignies of naar Hasselt en Montzen;

in voorkomend geval op de verbinding «Ijzeren Rijn» die momenteel ter studie ligt en die een nieuwe verbinding biedt tussen de Antwerpse zone en het Rhuur-gebied in Duitsland, via Neerpelt en Roermond.

Voor de verschillende mogelijke tracés werd een haalbaarheidsstudie gemaakt, vooral wat de gevolgen voor het milieu betreft. Aan de hand daarvan is een route gekozen die vlakbij diverse bestaande of geplande infrastructuren ten zuidwesten van Antwerpen zal lopen. Op basis van de besluiten van die studie zal bij de overheid een dossier kunnen worden ingediend om tot de eigenlijke milieu-effectenstudie over te gaan. In samenhang met de duur van de vereiste procedures en de aanlegwerken voor de nieuwe lijn, wordt de ingebruikneming ervan verwacht tegen 2005.

## **NIEUWE INSTALLATIES VOOR GECOMBINEERD VERVOER**

Reizigers die over lijn 12 naar Nederland sporen, komen langs de door TRW

geëxploiteerde containerterminal van Antwerpen-Schijnpoort, waar het altijd een drukke bedoening is. Maar de spoorwegen hebben ook geïnvesteerd in andere installaties voor gecombineerd vervoer. De oorspronkelijke, centraal in de haven gelegen terminal van Interferry (een dochteronderneming van de NMBS, Ferry-Boats en Intercontainer) heeft zijn verzadigingspunt bereikt. Daarom heeft de NMBS in samenwerking met Interferry en twee belangrijke stuwadoorsbedrijven in de haven (Hessenmatie en Noordnatie) in juni 1996 de nieuwe terminal «Cirkeldyck» geopend. Deze ligt niet ver van het Delwaidedok en de bovengenoemde lijn 11.

Maar daarbij blijft het niet bij. Samen met Noordnatie neemt de NMBS immers deel aan het bouwproject van de «Noord-Zee terminal» op de oever van de Schelde zelf, nabij de Berendrecht- en Zandvlietsluis. Door het spoorvervoer rechtstreeks naar de kaaien te brengen waar de schepen worden geladen en gelost, maakt de NMBS zich op om een felle concurrentiestrijd aan te gaan en om aanwezig te zijn op die plaatsen waar ze de beste diensten kan verlenen.

## **MODERNISERING VAN INSTALLATIES VOOR HET MATERIEEL**

Gelijklopend met die inspanningen investeert de NMBS ook in haar sectoren voor logistieke steun. In het kader van de reorganisatie van de installaties van Materieel op het net, werd zodoende besloten dat er voor de Antwerpse regio een nieuwe tractiewerkplaats zal worden gebouwd in de havenzone, dichtbij vormingsstation Antwerpen-Noord. Die werkplaats zal een bebouwde oppervlakte van 14 000 m<sup>2</sup> hebben en 12 overdekte sporen tellen. Omdat ze zal moeten instaan voor het gewone onderhoud van de locomotieven die in de havenzone ingezet worden, zal die nieuwe werkplaats beschikken over alle moderne uitrustingen voor de toegang tot, het lichten en het behandelen van krachtvoertuigen, zodat het onderhoud in optimale omstandigheden kan worden uitgevoerd. Daarnaast zal, overeenkomstig de doelstellingen van het investeringsplan 1996-2005, het huidige CHW (centrum voor onderhoud en herstelling van wagens) van Antwerpen-Noord gemoderniseerd worden. Die werkplaats ligt ook vlakbij het vormingsstation van Antwerpen-Noord en heeft 8 doorgaande sporen.

In een onderhoudspost voor reizigersmaterieel tenslotte, zal al het rijtuigonderhoud worden gegroepeerd dat vroeger in verschillende bundels werd uitgevoerd. Die onderhoudspost krijgt een overdekte hal met 3 sporen die momenteel in aanbouw is.

We zouden nog andere spoorinvesteringen in de Antwerpse regio kunnen aanhalen, zoals bijvoorbeeld die voor de spoorwegaanbreiding op de linkse Schelde-oever of die voor de modernisering van de uitrustingen en installaties van Infrastructuur. Het is evenwel onmogelijk ze hier allemaal op te noemen. We kunnen hoe dan ook besluiten dat in Antwerpen, de spoorweg en zijn personeel de toekomst actief voorbereiden om aan de verschillende categorieën van klanten uiterst concurrentiële diensten te kunnen bieden die aan hun eisen en verwachtingen beantwoorden. □