

Spoorwissel in Antwerpen-Centraal

De eerste belangrijke fase van de verbouwwerken in het Centraal Station van Antwerpen zit erop. De drie perrons aan de kant van de Zoo zijn op het niveau +1 klaar om treinen te ontvangen. Vanaf het weekend van 23 en 24 juni zullen de treinen het station dan ook niet langer binnenrijden langs de kant van de Pelikaansstraat. De reizigers kunnen vanaf dan kennismaken met de gloednieuwe perrons van de sporen 4, 5 en 6.

Vanaf nu kan worden begonnen met de tweede fase van de verbouwing van Antwerpen-Centraal. Zo kunnen ook de werken langs de kant Pelikaansstraat van start gaan. Eerst zullen de voorlopige perronsporen 1, 2 en 3 worden afgebroken en daarna worden de funderingswerken opgestart.

Ook de reizigersstromen in Antwerpen-Centraal zullen anders worden georganiseerd. De huidige zijtoegang aan de Pelikaansstraat naar de perrons 1, 2 en 3 wordt afgesloten. Alle reizigers zullen de komende twee jaar vanuit de grote stationshal via de hoofdtrappen of via de nieuwe toegang in het station langs de kant Zoo naar de nieuwe perrons moeten gaan. Er komen zowel roltrappen, vaste trappen als een lift. De winkeltjes in de stationshal verhuizen naar een nieuwe ruimte op het gelijkvloers van de spoorhal. De voorlopige loketten blijven nog even op hun huidige plaats. De nieuwe lokettenzaal zal vanaf midden 2002 in dienst worden genomen.

Midden 2003 zal heel het niveau +1 voltooid zijn en kunnen de treinen op zes sporen het Centraal Station binnenrijden. Tegen eind 2004 zal het winkel-wandelplateau op het gelijkvloers (tussen de sporen +1 en -1) klaar zijn. Het wordt een voetgangerszone waar reizigers van de grote stationshal kunnen wandelen tot de tweede stationstoegang aan de Lange Kievitstraat. De winkels (restaurants, snackbars, krantenkiosken, etc.) zullen overal vanuit de Pelikaansstraat bereikbaar zijn.

Wanneer het project van de noord-zuidverbinding begin 2006 voltooid is, worden ook de onderste sporen (niveaus -1 en -2) in gebruik genomen. Vanaf dan beschikt Antwerpen-Centraal over 14 sporen verdeeld over drie niveaus. De nieuwe stationstoegang aan de Lange Kievitstraat en de ondergrondse parking zullen vanaf midden 2006 open zijn.

De invloed op het treinverkeer

Omdat er van donderdag 21 juni tot en met zondag 24 juni werk wordt gemaakt van de eigenlijke spoorwissel, zal dit onvermijdelijk invloed hebben op de dienstregeling van de treinen op een aantal verbindingen van en naar het Centraal Station. Concreet komt het erop neer dat deze treinen niet tot dit station rijden en dat reizigers zullen moeten



pendelen tussen Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Berchem. Soms kan dit met een trein uit de gewone dienstregeling, soms met een pendeltrein die speciaal voor deze gelegenheid wordt ingelegd.

Op *donderdag 21 en vrijdag 22 juni* moeten reizigers op de verbinding *Namen – Brussel – Essen* er rekening mee houden dat hun trein niet via Antwerpen-Centraal zal rijden. Wie toch in dit station moet zijn, moet overstappen in Antwerpen-Berchem, waar aansluiting wordt verzekerd.

Tijdens het weekend hebben meerdere verbindingen te maken met aangepaste dienstregelingen. De treinen *tussen Amsterdam en Brussel* rijden op *zaterdag 23 juni* evenmin via het Centraal station. Wie daar moet geraken, reist via Antwerpen Berchem.

De treinen op de verbindingen *Kortrijk – Gent – Antwerpen* en *Oostende – Gent – Antwerpen* zijn op *zaterdag 23 en zondag 24 juni* beperkt tot het station van Antwerpen-Berchem. Daar kan overgestapt worden in andere treinen die wel tot Antwerpen-Centraal rijden.

Tenslotte zullen de treinen van de verbindingen *Antwerpen – Brussel* en *Antwerpen – Hasselt/Luik* tijdens dit *weekend* enkele minuten later dan in de normale dienstregeling vertrekken.

De details van de spoorwissel, de concrete gevolgen voor het treinverkeer van en naar Antwerpen-Centraal staat in de folder "Spoorwissel in Antwerpen-Centraal: aangepaste dienstregeling van donderdag 21 tot zondag 24 juni 2001".



Werken Antwerpen-Centraal

De NMBS is sinds mei 1998 bezig met de aanleg van de noord-zuidverbinding. Dankzij deze 3,8 km lange spoortunnel kunnen vanaf begin 2006 de treinen rechtstreeks sporen tussen Antwerpen-Berchem (het zuiden) en het Damplein (het noorden).

14 sporen in vier fases

Dankzij de noord-zuidverbinding verdubbelt de NMBS de capaciteit van Antwerpen-Centraal, dat in de toekomst over 14 in plaats van over 10 sporen zal beschikken. Ook de perrons in het Centraal Station worden verlengd.

In een eerste fase waren er aan de kant Pelikaansstraat (westelijke kant) drie sporen in dienst terwijl aan de kant Zoo (oostelijke kant) het nieuwe niveau +1 werd afgewerkt.

Tijdens het weekend van 23 en 24 juni 2001 worden de drie nieuwe perronsporen kant Zoo in gebruik genomen. Zo kan de reiziger zich reeds een beeld vormen van het onthaal dat de NMBS begin 2006 zal bieden. De kant Pelikaansstraat wordt dan een werfzone waar de nodige funderingswerken zullen plaatsvinden.

Midden 2003 is het volledige +1 niveau afgewerkt en kunnen de treinen op zes sporen het Centraal Station binnenrijden. Eind 2004 zal het winkel-wandelplateau op het gelijkvloers klaar zijn waarbij de winkels overal vanuit de Pelikaansstraat bereikbaar zullen zijn. Het wordt een voetgangerszone tussen de grote stationshal en de toekomstige tweede stationstoegang. Voetbruggen, roltrappen en liften zullen er bovendien voor zorgen dat iedereen vlot alle niveaus kan bereiken.

Wanneer het project van de noord-zuidverbinding begin 2006 voltooid is, worden de ondergrondse sporen (niveaus -1 en -2) in gebruik genomen. Antwerpen-Centraal beschikt dan over veertien sporen verdeeld over drie niveaus. De 4 sporen op het niveau -2 leiden naar een tunnel onder het station en het Astridplein waar de binnenlandse treinen, de internationale treinen en de hst's richting noorden van Antwerpen via twee tunnelkokers onder de stad door zullen rijden.

Drie niveaus

Net voorbij het station Antwerpen-Berchem (aan de Lange Leemstraat) krijgen we de helling van de noord-zuidverbinding met een splitsing naar de volgende niveaus:

- niveau +1: tot in Antwerpen-Centraal (kopstation), dit is het oude niveau van de spoorwegbruggen die momenteel allen verstevigd worden;



- niveau -1: eveneens tot in het Centraal Station (kopstation), de sporen liggen hier zo'n 10 meter onder het straatniveau;
- niveau -2: waar de treinen op een diepte van 20 meter onder de stad door rijden, dit is het niveau waar de binnenlandse treinen richting noorden van Antwerpen en omgekeerd maar ook de hogesnelheidstreinen zullen rijden, de eigenlijke noord-zuidverbinding.

Om ervoor te zorgen dat er altijd treinverkeer mogelijk is tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal én dat het Centraal Station continu in dienst blijft tijdens de werken, gebeurt de aanleg van de Antwerpse noord-zuidverbinding en de verbouwing van Antwerpen-Centraal in verschillende fasen.

Graafwerken onder Antwerpse spoorwegkathedraal

De acht buizen, die samen de bekisting voor het tunneldak van de toekomstige noord-zuidverbinding vormen, zijn sinds eind mei vorig jaar klaar. Sinds midden oktober 2000 zijn arbeiders volop bezig met het uitgraven van de tunnel onder het Centraal Station. Eind september 2001 zou deze tunnel klaar moeten zijn. Via deze spoortunnel zullen vanaf begin 2006 de binnenlandse en hogesnelheidstreinen op een diepte van 20 meter onder Antwerpen-Centraal sporen.

Vorig jaar werden, vanuit een put op het Koningin Astridplein, met een boorschild vier grote (diameter 2,96 meter) en vier kleine (diameter 2,30 meter) horizontale buizen onder Antwerpen-Centraal geperst. Vanuit twee buizen aan de linker- en twee aan de rechterkant werden de wanden voor de latere tunnel gebouwd. Tegelijk vormen de buizen het tunneldak van de toekomstige noord-zuidverbinding.

Om tijdens de graafwerken eventuele zettingen onder het stationsgebouw te voorkomen hebben ingenieurs het station uitgebreid bestudeerd en een honderdtal meetpunten in het gebouw aangebracht. Via deze meetpunten kan een computer registreren waar er tijdens de werkzaamheden een groundbeweging onder het gebouw optreedt. Daarom werd vooraf een fijn net van buizen onder het station geperst, zodat, waar nodig, een cementmengsel worden geïnjecteerd om de funderingen van het station te verstevigen. Deze techniek heet 'compensation grouting' en is een staaltje van hoogtechnologische expertise.

Tachtig meter lange tunnel onder stationsgebouw

Eind september zal de 80 meter lange tunnel klaar zijn en kan men op een diepte van twintig meter van de persput op het Astridplein onder Antwerpen-Centraal wandelen tot aan de ontvangstput in de spoorhal.

De vier wisselsporen op het niveau -2 in Antwerpen-Centraal sluiten aan op twee doorgaande sporen in de tunnel onder het stationsgebouw. Deze sporen leiden onder het Astridplein naar twee enkelsporige tunnelkokers. Via deze spoortunnel zullen tegen begin 2006 de treinen onder het station en de stad rijden richting noorden van Antwerpen en Nederland.

Het station Antwerpen-Berchem

Met de ombouw van Antwerpen-Centraal en de aanleg van de noord-zuidverbinding moet Antwerpen-Berchem meer reizigers verwerken. Een aanpassing van het stationsgebouw was dus nodig en ook de onthaalinfrastructuur kon best een facelift gebruiken. Een voorontwerp voor de heraanleg van het stationsplein is enkele maanden geleden goedgekeurd door het stadsbestuur.

In het najaar van dit jaar zal het vernieuwde station Antwerpen-Berchem klaar zijn. Aan de voorkant wordt het gebouw een achttal meter uitgebreid voor de inrichting van een stationsbuffet. Dat zal niet enkel ruimer zijn dan het vorige, door de heraanleg van het stationsplein kan je op een terrasje genieten van het mooie weer. De stationshal en de toiletten worden volledig vernieuwd. De nieuwe loketten zijn al een tijdje klaar en bieden door de open aanpak een klantvriendelijker onthaal.

De nieuwe ondergrondse parking kan vanaf dit najaar gebruikt worden. Ze zal plaats bieden aan 440 auto's en 240 fietsen. Er is ook een 'kiss and ride'-zone voorzien. Vanuit het stationsgebouw komen er rechtstreekse toegangen naar de toekomstige parking onder het stationsplein.

De werken voor de aanleg van het stationsplein starten zo spoedig mogelijk na het beëindigen van de werken aan de parking. Het zal een plein worden met veel groen en haltes voor bussen en trams.

Tweede stationstoegang

Niet alleen het aantal sporen vermeerdert, ook de perrons worden langer (van 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.

De nieuwe ingang is meer dan zomaar een achterdeur. Ondergronds vertrekken de reizigers en komen ze aan, bovengronds worden de stationsactiviteiten gebundeld.

Onder en rond het nieuwe stationsgebouw komen er fietsenstallingen en een parkeergarage voor in totaal 600 wagens. De werken voor de bouw van de tweede stationstoegang starten in augustus 2002. Midden 2006 zal het nieuwe stationsgebouw klaar zijn.

Astridplein

Van de aanleg van de noord-zuidverbinding wordt geprofiteerd om ook het Koningin Astridplein opnieuw aan te leggen, deze werken vangen aan in augustus. Tegen mei 2005 wordt het plein in een volledig nieuw kleedje gestoken. Dit plein zal over een lengte van 120 m worden opengelegd, om ondergronds de verbindingstunnels aan te brengen tussen het station en de geboorde tunnels in de richting van het noorden van de stad. Zowel boven- als ondergronds ondergaat het Astridplein een volledige metamorfose. Voor het ontwerp tekende de Spaanse architect en pleinontwerper Jordi Farrando.

Om het Astridplein te verbeteren, werd besloten om geen doorgaand autoverkeer op het plein toe te laten, het wordt voetgangersdomein. Het groen wordt behouden, maar toegankelijk gemaakt. Tram- en bushaltes worden verplaatst zodat ze geen barrière meer vormen tussen 2 delen van het plein.

Het zuidelijke deel van het Astridplein is volledig bestemd voor voetgangers. Een toegang tot de ondergrondse fietsenstalling, de liften en trappen naar de ondergrondse parking en de ondergrondse 'kiss-and-ride' zijn op dit deel gesitueerd. Het noordelijke deel wordt een groene zone en een knooppunt voor openbaar vervoer, waar mensen wachten op de tram of op de bus. In het midden komt de groene zone, met een toegang tot de ondergrondse parking.

Onder het Astridplein wordt het aankomstcomplex voor de tunnels vanuit Antwerpen- Dam verbonden met de tunnels onder het Centraal Station. Aan de kant van het station komt ook een complex met drie niveaus met daarin een ondergrondse parking, een ruime verbinding met de metrostations Astrid en Diamant, een 'kiss-and-ride' zone, een grote fietsenstalling voor een 1000-tal fietsen en (op verdiepingen -2 en -3) een parking voor 400 wagens.

Spoortunnel Astridplein – Damplein

De tunnel onder het stationsgebouw Antwerpen-Centraal zal in september 2001 klaar zijn maar de echte ondertunnelingswerken tussen het Koningin Astridplein en het Damplein moeten nog beginnen.

In augustus 2001 starten de voorbereidende werken voor de aanleg van de tunnel Astridplein – Damplein. Vanuit een vertrekschacht aan de Viséstraat (noorden van Antwerpen) zullen vanaf eind 2002 met een boorschild twee enkelsporige tunnelkokers worden geboord richting Astridplein. Ze moeten tegen eind 2004 klaar zijn. De tunnels van 1200 meter lengte zullen zowel gebruikt worden voor binnenlands als voor internationaal treinverkeer, maar nooit voor goederentransport.

Het laatste gedeelte van de tunnel loopt in een overdekte sleuf tot net voorbij het stationsgebouw Dam. Daar starten de bouwactiviteiten midden 2002. Hiervoor wordt samen met de stad een nieuw ontwerp van het Damplein uitgetekend, waarbij de nadruk ligt op een groene zone en verkeersvriendelijke oplossingen. De treinen komen bovengronds net voorbij het Damplein (noorden van Antwerpen). Het oude stationsgebouw Dam werd in 1999 overgedragen aan de Stad Antwerpen, die er een socio-cultureel centrum van heeft gemaakt: een contactpunt voor de buurtbewoners en de bezoekers van het plein.

Vorbij het Damplein gaan de sporen over het Albertkanaal richting Groenendaallaan, waar de NMBS een nieuw station bouwt. Iris Consulting maakt op dit ogenblik een stedenbouwkundige studie met een aantal ontwikkelingsscenario's voor dit station: Antwerpen-Luchtbal moet een verkeersknooppunt worden met vlotte overstap naar ander vervoer en goede verbindingen met het stadscentrum.

Eens bovengronds volgen de treinen de bestaande spoorlijn richting Essen (lijn 12) of de nog aan te leggen hogesnelheidslijn langs de E19 autosnelweg richting Breda (Nederland).

Voorstadsverkeer rond Antwerpen en de hsl-noord

Sinds 1998 maakt de NMBS al deel uit van verschillende werkgroepen die zich buigen over de Antwerpse mobiliteitsproblematiek. Samen met onder meer De Lijn, de Vlaamse Gemeenschap en het gemeentebestuur van Antwerpen wordt in de werkgroep 'Antwerpen Mobiel' gewerkt aan een mobiliteitsplan voor Antwerpen.

In deze context maakt de NMBS nu werk van verschillende studies voor het concretiseren van een voorstadsnet rond Antwerpen. De realisatie van de noord-zuidverbinding kan hierbij als een katalysator werken, aangezien dit project nieuwe, snelle spoorlijnen met zich meebrengt, maar ook het reizigersonthaal grondig aanpast (modernisering van nieuw te bouwen stations).

Het basisprincipe van dit voorstadsnet bestaat erin dat op de verschillende spoorlijnen rond Antwerpen (tot een straal van ongeveer 30 km) een extra stoptrein wordt ingelegd. Daarnaast is het de bedoeling om in de toekomst een aantal nieuwe IC/IR-verbindingen naar Antwerpen aan te bieden op de trajecten Antwerpen – Roosendaal en Antwerpen – Turnhout.

Het voorstadsnet rond Antwerpen kan ook niet los worden gezien van de voorstadsbediening rond andere grote steden. Bovendien past de uitbreiding van het treinaanbod in een geheel van mobiliteitsverbeterende maatregelen: een duidelijk parkeerbeleid, betere fiets- en wandelroutes naar het station en goede overstapmogelijkheden op tram en bus. Dankzij de stelselmatige uitbouw van het voorstadsnet rond Antwerpen zullen de reizigers kunnen profiteren van een zeer uitgebreid treinaanbod en het comfort van een goed openbaar vervoersnet.

Nieuwe stations op Luchtbal en in Brecht

De nieuwe sporen tussen Antwerpen en Nederland bieden mogelijkheden voor het spoorverkeer tussen het noorden van de Metropool en Antwerpen-Centraal.

Vanuit het nieuwe station Antwerpen-Luchtbal aan de Groenendaallaan zullen de reizigers op enkele minuten rechtstreeks naar het centrum van Antwerpen kunnen sporen.

Antwerpen-Luchtbal

Het concept van het nieuwe station Antwerpen-Luchtbal aan de Groenendaallaan wordt momenteel nog volop bestudeerd. De basisstructuur ligt echter wel al vast: het nieuwe station zal beschikken over zes perrons van elk 350 meter lengte, een ruime



parking en alle nodige voorzieningen. Andere belangrijke aandachtspunten zijn de bereikbaarheid voor reizigers met beperkte mobiliteit en het comfortniveau dat moet voldoen aan de hedendaagse normen. Het nieuwe station komt vanaf april 2003 in dienst en zal de huidige stopplaats Luchtbal vervangen.

Dankzij de noord-zuidverbinding en het station Antwerpen-Luchtbal bouwt de NMBS een echt voorstadsnet uit waardoor de reiziger vanaf begin 2006 vanuit Luchtbal op enkele minuten rechtstreeks naar het centrum van Antwerpen kan sporen (de rit wordt zo met 10 minuten ingekort en zal nu nog 5 minuten duren). Dit nieuwe station is voor het noorden van Antwerpen wat Antwerpen-Berchem voor het zuiden van de stad betekent. Een belangrijk station aan de stadsrand met de nodige ruimte voor de uitbouw van een voorstadsnet, waarbij er een goede aansluiting is tussen het bus- en tramverkeer en de NMBS-treinen.

Nieuwe stopplaats in Brecht

In de gemeente Brecht komt er een nieuwe stopplaats waar uitsluitend binnenlandse treinen zullen stoppen. Op die manier kan het voorstadsverkeer in het noorden van Antwerpen verder uitgebouwd worden en kan de treinreiziger op twintig minuten vanuit de Kempen naar het centrum van Antwerpen sporen.

De concrete ontwikkeling van dit station verkeert momenteel nog in een studiefase. Zeker is wel dat het deel uitmaakt van een project van de Vlaamse Gemeenschap om de verkeerscirculatie in de omgeving en bij de op- en afritten van de E19 te verbeteren. Zo komt er dus wellicht een 'kiss-and-ride' zone bij het nieuwe station.

Werken in zone Luchtbal

Omdat de nieuwe hogesnelheidslijn na de verkeerswisselaar rechts moet afbuigen om parallel met de E19 te lopen, dient men eerst de bestaande sporen van lijn 12 (naar Essen) en goederenlijn 27A te verleggen. Daarna kan de nieuwe hsl op de oude plaats van de lijnen 12 en 27A worden aangelegd. De sporen van de noord-zuidverbinding worden op Luchtbal verbonden met de spoorlijn Antwerpen – Essen en met de toekomstige hogesnelheidslijn naar Nederland. Dat gebeurt door de bouw van een groot sporen- en wisselcomplex dat eveneens toelaat dat het treinverkeer van de hsl en de lijn Antwerpen – Essen aansluit op het ringspoor en omgekeerd.

Anderhalf jaar geleden zijn deze werken gestart, eind 2004 moeten ze voltooid zijn. Momenteel loopt de eerste fase ten einde: belangrijkste werken waren de bouw van een nieuwe spoorbrug, de realisatie van een tunnel en de aanleg van de spoorwegbedding.

Andere grote infrastructuurwerken in de omgeving van Luchtbal zijn de werken voor een nieuwe spoorbrug over het Albertkanaal, de bouw van een steunmuur en een viaduct en de inplanting van het nieuwe station.

Tijdens de tweede fase (december 2001-augustus 2002) worden de toegangen naar de perrons van het toekomstige station, de onderdoorgangen ten noorden en zuiden van de Groenendaallaan en de open hellingen van de tunnel aangelegd. Deze fase moet het verplaatsen van de lijn 12 naar Essen mogelijk maken, hetgeen ongeveer acht maanden zal duren.

Daarna start de derde fase: de bouw van een viaduct voor het treinverkeer uit de noord-zuidverbinding. Tijdens deze laatste fase (mei 2003-december 2004) wordt ook het spoor van de hogesnelheidslijn Antwerpen – Nederlandse grens aangelegd.

Nieuwe hogesnelheidslijn Antwerpen – Nederlandse grens

Vanaf Antwerpen wordt een nieuwe hogesnelheidslijn van 35,2 km aangelegd langs de autosnelweg E19 Antwerpen-Breda. De hsl tussen Antwerpen en de Nederlandse grens maakt deel uit van de noordelijke tak van het Belgische hst-net. Zo zal je in 2005 met de trein vanuit Antwerpen op 1u08 tot in Amsterdam kunnen sporen in plaats van de huidige 2u03.

De noordelijke tak van het Belgische hogesnelheidsnet heeft een lengte van 87 km waarbij we de lijn Brussel-Antwerpen, de Antwerpse noord-zuidverbinding én de hsl tussen Antwerpen en de Belgisch-Nederlandse grens onderscheiden.

Een kokertunnel onder de Havanastraat (Antwerpen-Luchtbal) vormt het begin van deze hogesnelheidslijn. De hsl kruist vervolgens de drie bestaande wegen van de verkeerswisselaar E19/A12 en sluit nauw aan bij de buitenste arm. Daarna volgt de nieuwe spoorlijn de E19 aan de westzijde via de gemeenten Merksem/Ekeren (Antwerpen), Schoten, Brasschaat, Brecht, Wuustwezel en Hoogstraten.