

Antwerpen-Centraal anno 2005

Een monument met een rijk verleden maakt zich op voor een veelbelovende toekomst

Antwerpen-Centraal of 'de Middenstatie' zoals er op de gevel boven de hoofdingang te lezen staat, behoort onverbreekbaar tot het Antwerpse stadsbeeld. Zelfs wanneer hij of zij geen regelmatige treingebruiker is, voelt de Antwerpenaar zich verbonden met dit merkwaardige gebouw.

Aan de vooravond van de metamorfose waarmee het Centraal Station van Antwerpen de 21ste eeuw zal ingaan, kijken we samen met Paul Van Aelst, communicatieverantwoordelijke, even terug op zijn geschiedenis en werpen we een blik op de toekomst.

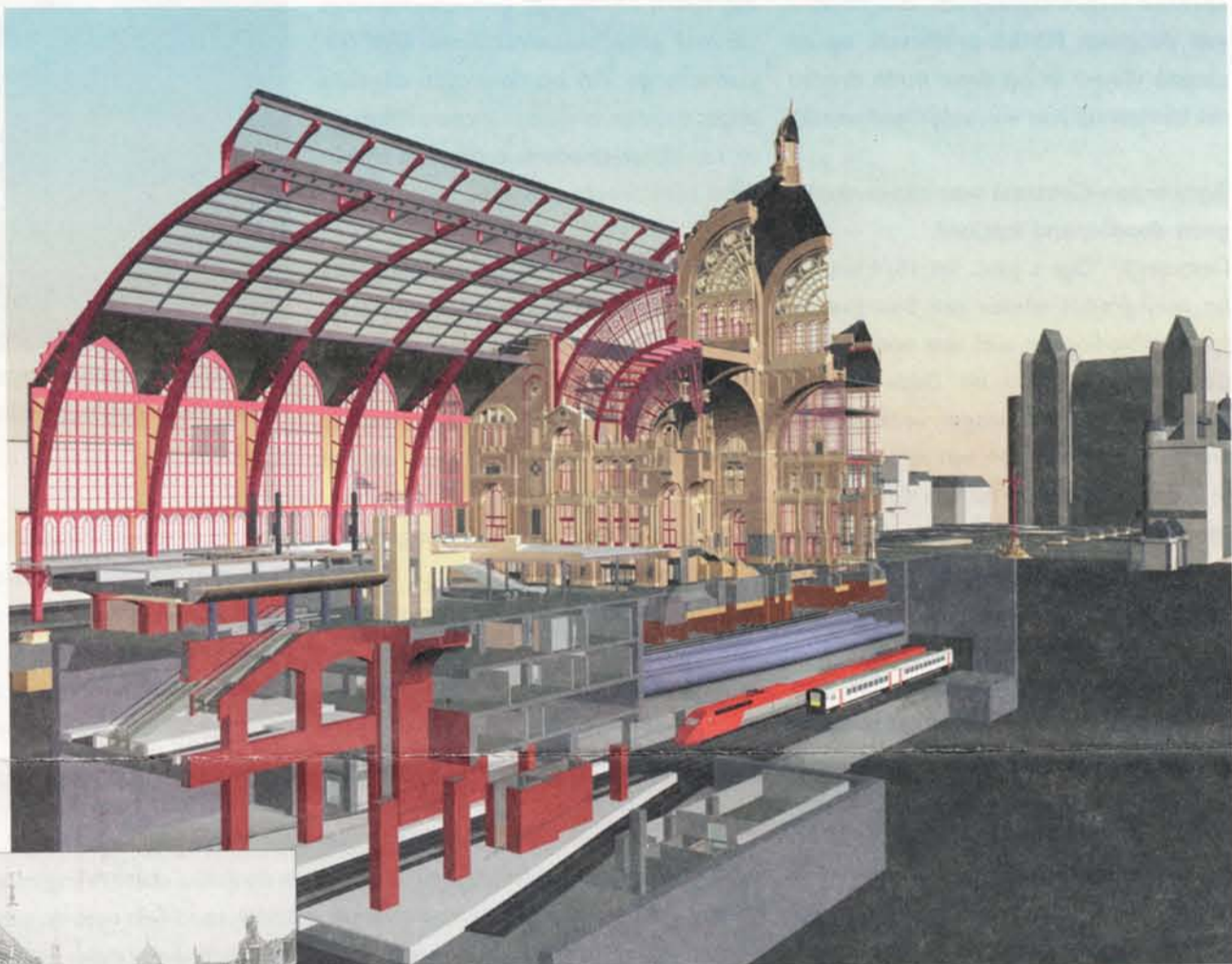
Het verleden...

"Het station Antwerpen-Centraal bestaat in feite uit twee constructies: een spooroverkapping en een stationsgebouw", legt Van Aelst uit. "De spooroverkapping, ontworpen door rijksingenieur Clement Van Bogaert, werd gebouwd in de periode 1895-1899. De overkapping bestaat volledig uit staal en glas (het glas werd tijdens de renovatie vervangen door polycarbonaat, red.). De afmetingen werden bepaald door het aantal voorziene sporen en de rook- en stoomuitlaten van de locomotieven, waardoor deze ruimte hoog genoeg (38 meter, red.) moest zijn. In een lage ruimte zou de rook en stoom terugslaan op de reizigers op het perron en dat kon uiteraard niet. Het stenen stationsgebouw, ook ontvangstengebouw genoemd, is een ontwerp van

de Brugse architect Louis De la Censerie", vervolgt Van Aelst. "Het gebouw werd opgetrokken van 1899 tot 1905. Op vraag van koning Leopold II liet de architect zich inspireren door de



vormgeving van het station van Luzern in Zwitserland. De gelijkenis is erg frappant. In 1975 en '76 werden het gebouw en de spooroverkapping geklasseerd als beschermd monument."



3-D model van Antwerpen-Centraal na 2005, met de drie spoorniveaus. Op het onderste niveau ziet men een MS 96 en een Thalys bij de ingang van de tunnel.

De toekomst...

"Het huidige doodlopende station heeft te kampen met grote capaciteitsproblemen", benadrukt Van Aelst. "De treinen die naar het

noorden van de stad en Nederland sporen, zijn verplicht een omweg te maken via het ringspoor rond Antwerpen. Tegen 2005 zal het plaatje er heel anders uitzien. Het station dat momenteel verbouwd wordt, zal op vier extra sporen kunnen rekenen.

Daarbij komt nog dat het

Centraal Station - dankzij een spoortunnel onder Antwerpen - een doorgaand station wordt. Dankzij deze 'noord-zuidverbinding' verdubbelt de capaciteit van het station.

Dit alles wordt verwezenlijkt met respect voor de prachtige architectuur van het huidige station. Ondergronds komt er als het ware

een tweede kathedraal bij. De nieuwe stationsinrichting, met zijn vier niveaus, is opengewerkt zodat een overzichtelijk geheel ontstaat waar het licht vrij spel krijgt. Antwerpen-Centraal wordt tevens een heel stuk langer en krijgt er tussen de Ploeg- en Lange Kievitstraat een tweede stationsgebouw bij."

Bentoniet voorkomt verzakkingen

Wanneer je met de trein van Berchem naar Centraal spooort, heb je ze zeker al gezien: de enorme bassins met blubber op de werven. "Neen, dit zijn geen modderbaden voor overspannen ingenieurs, maar bassins met bentoniet", vertelt ir. Marc Van Dun, projectleider bij Eurostation, het studie bureau van de NMBS. "Bentoniet is een kunstmatige vloeibare klei die gebruikt wordt als hulpmiddel om de diepe steunwanden te bouwen in en rond het Centraal Station. Binnen de bestaande spoorwegberm



tussen Berchem en Centraal graven we diepe schachten. In plaats van die putten te stutten, worden de sleuven gevuld met bentoniet. De grijze massa houdt de wanden van de put stabiel en zorgt ervoor dat de sleufwanden niet dichtklappen. Achteraf wordt het bentoniet weer uit de holte gepompt en vervangen door beton. Het bentoniet wordt na gebruik gezuiverd en opnieuw gebruikt. Op de werven bevinden zich meerdere bekkens waarin de steunvloeistof wordt gestockeerd en gerecycleerd."

Standpunt

"Het noord-zuidproject helpt de bereikbaarheid van de stad duurzaam te verzekeren."

Dirk Demuyck, projectcoördinator:

De aanleg van de noord-zuidverbinding in Antwerpen is in feite een terugkeer naar het verleden. Vorige eeuw, toen er nog lang geen sprake was van snelle binnenlandse treinen of hogesnelheidsverkeer, reden er treinen van het zuiden naar het noorden van stad. We zochten ir. Dirk Demuyck, coördinator van de grote NMBS-projecten, op en gingen dieper in op deze oude droom die binnen vijf jaar werkelijkheid wordt.

Antwerpen-Centraal was aanvankelijk geen doodlopend station?

Demuyck: "Dat is juist. Tot 1874 was er op gelijkgronds niveau een doorgaande spoorverbinding van zuid naar noord. Toen de groeiende stad en deze noord-zuidverbinding niet langer verzoenbaar waren, werd beslist om een ringspoor aan te leggen. Het station dat aan de oostkant van de stad was ontstaan, werd op die manier een centraal gelegen, maar doodlopend station."

Het Centraal Station werd dus een eindstation. Bracht dit geen capaciteitsproblemen met zich mee?

Demuyck: "In het begin niet, maar met het steeds groeiende verkeer werd de capaciteit van Antwerpen-Centraal volledig ingenomen. Stilaan ontstonden er wel plannen om het doodlopende station uit haar keurslijf te bevrijden."

De plannen voor de realisatie van een

nieuwe noord-zuidverbinding bestonden dus lang voor de komst van de hogesnelheids trein?

Demuyck: "Inderdaad. Toen de plannen echter concretere vormen begonnen aan te nemen, was de behoefte aan capaciteitsuitbreiding afgenomen. Iedereen wou zich per se met zijn eigen auto verplaatsen. Het zag eruit dat het gemeenschappelijk vervoer geen toekomst meer had. Nu, wanneer de files op de wegen dagelijks langer worden, breken er nieuwe tijden aan en kan de geschiedenis onder een andere vorm herschreven worden."

De NMBS is al bijna twee jaar bezig met de aanleg van de noord-zuidverbinding. De meningen over het project zijn verdeeld. De enen zijn wildenthousiast, terwijl anderen vinden dat de noord-zuidverbinding uitsluitend voor de hst wordt aangelegd.

Hoe staat u als coördinator tegenover deze controverse?

Demuyck: "De bereikbaarheid van een stad als Antwerpen blijvend verzekeren en liefst op een duurzame wijze is geen eenvoudige opgave. Diverse vervoersmodi zullen complementair moeten ingezet worden en de trein heeft daarin een belangrijke rol te vervullen. De komst van de hst valt samen met de nood aan het versterken van de rol van de trein

"Je bakt geen omelet zonder eieren te breken."

stad als Antwerpen blijvend verzekeren en liefst op een duurzame

in de mobiliteitsproblemen rond de steden. Dankzij de noord-zuidverbinding verwezenlijken we een echt voorstadsnet. Zo kan je in 2005 rechtstreeks vanuit de Antwerpse stadskern naar het nieuwe station aan de Groenendaallaan sporen, een groeipool inzake wonen en recreatie. Ook de Noorderkempens zal een stuk vlotter bereikbaar zijn. In dergelijke dossiers krijgen we meestal veel kritiek te slikken over de gebroken schalen die we maken, maar zelden lof voor de omelet in wording, zelfs niet van diegenen die de omelet besteld hebben. Men verwacht dat we een omelet kunnen



"Een Gewestelijk Expres Net rond Antwerpen is geen utopie meer, maar een reële denkpiste."

bakken zonder eieren te breken."

Er moet dus nog een lange weg afgelegd worden?

Demuyck: "De NMBS en haar dochterondernemingen TUC RAIL en Eurostation staan inderdaad nog veel uitdagingen te wachten. We trachten deze met veel creativiteit en technisch vernuft aan te pakken en met het grootst mogelijke respect voor de stad en haar inwoners te concretiseren. Het project van de noord-zuidverbinding geeft Antwerpen-Centraal een nieuwe toekomst zodat de honderdjarige een levend monument blijft voor minstens nog eens 100 jaar."

Nieuw Travel Centre toont respect voor het monument

Begin 2000 wordt het startschot gegeven voor de verbouwing van de loketten in de stationshal van Antwerpen-Centraal. Het nieuwe Travel Centre zal over 10 open loketten beschikken. "In dit reiscentrum kunnen de reizigers zowel tickets kopen als informatie verkrijgen", vertelt Branche Manager Marc Claerbout. "Belangrijk is ook dat de monumentale gevel van de stationshal in ere wordt hersteld. De vroegere uitbouw verdwijnt en in de plaats komt de oorspronkelijke gevel met vijf glazen schuifdeuren. Dit respect voor het monument komt ook tot uiting in de materiaalkeuze van het Travel Centre. De gebruikte materialen zullen per-



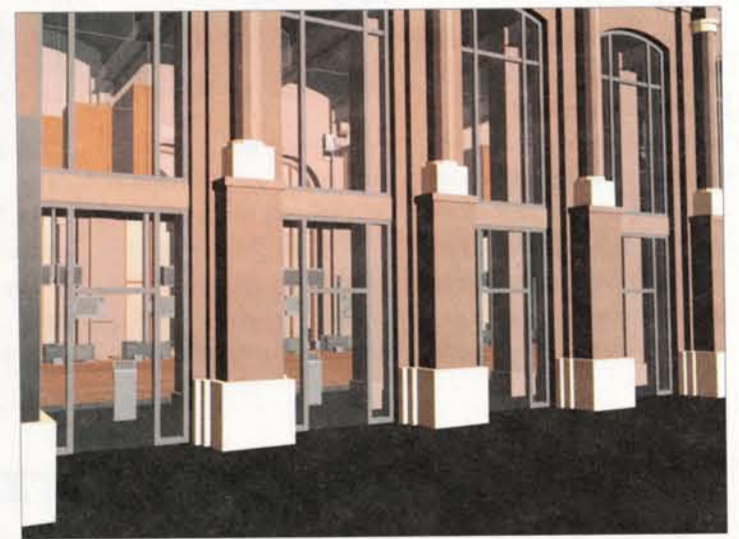
De nieuwe loketten : modernisme binnenin, eerherstel voor de oorspronkelijke architectuur kant hal. De monumentale hal wordt ontdaan van de toevoegingen van latere jaren om te komen tot een uitgepuurd geheel.

fect bij de monumentale stationshal passen."

"In het ontwerp van het nieuwe Travel Centre is vooral naar openheid gestreefd. De reizigers in de lokettenzaal hebben via de ramen uitzicht op het Koningin Astridplein. De loketten zijn

opgevat als open balies", vervolgt Claerbout. "Dit komt de klantvriendelijkheid sterk ten goede. Dankzij het balie-systeem hebben de reizigers een veel persoonlijker contact met de loketbedienden. Verder wordt er gewerkt met het zogenaamde file-

beheerssysteem. Op die manier worden de reizigersstromen beter opgevangen en kunnen de klassieke files aan de loketten tot een minimum beperkt worden. Volgens de huidige planning moet het Travel Centre in de herfst van 2000 klaar zijn."



De werken van Berchem tot Antwerpen-Centraal

Tussen het station van Antwerpen-Berchem en het Koningin Astridplein is het momenteel één en al bedrijvigheid. De werken zijn ook al flink opgeschoten. De treinreiziger die het station Antwerpen-Centraal binnenrijdt, kan er niet meer naast kijken. Hier wordt aan een groot project gewerkt!

De belangrijkste werken voor het najaar en 2000 zijn, naast de bouw van het niveau +1 in het station (kant Zoo), vooral het afwerken van de oostelijke kant van de spoorwegberm tussen Berchem en Antwerpen-Centraal. Deze kant moet immers klaar zijn tegen het omschakelweekend van november 2000. Vanaf dan zijn ook de perronsporen in het Centraal Station langs de kant van de Zoo afgewerkt en kunnen de treinen via die sporen het station binnenrijden. De westelijke kant (kant Pelikaansstraat) kan dan afgebroken en verder uitgegraven worden.

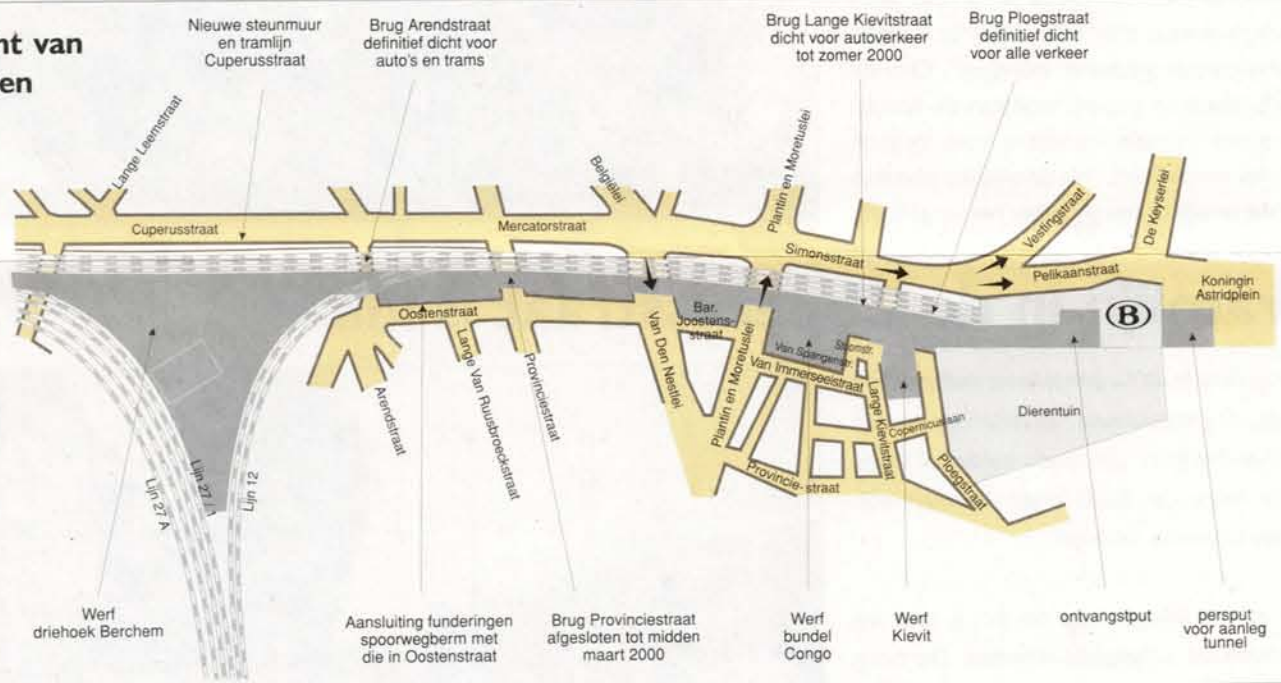


Aanleg van de tunnelwanden onder de overkapping van het station met behulp van bentoniet.

De nieuwe steunmuur ter hoogte van de **Cuperusstraat** is volledig klaar. Ook de trambaan werd reeds aangelegd en in dienst gesteld. De bruggen van de Arendstraat, Provinciestraat, Belgiëlei-Van Den Nestlei, Plantin-en Moretuslei en de Lange Kievitstraat moeten aan de oostelijke kant nog verder verstevigd worden. In de **Oostenstraat** zijn de diepwanden die worden uitgevoerd met de beschoeide sleufmethode voltooid. Het enige wat daar nu nog moet gerealiseerd worden is een ondergrondse verbinding van de funderingen van de spoorwegberm met die in de Oostenstraat.

De oostelijke kant van de brug van de **Provinciestraat** is momenteel voor een groot stuk afgebroken en uit veiligheidsoverwegingen volledig afgesloten voor alle verkeer. Er wordt een betonnen kokerconstructie gebouwd. Tijdens het weekend en op verlofdagen wordt de brug zoveel

Overzicht van de werven



mogelijk opengesteld voor fietsers en voetgangers. Vanaf half maart 2000 gaat de brug opnieuw open voor alle verkeer.

In de **Schelpstraat** in Berchem is de nieuwe steunmuur ondertussen volledig voltooid. In

onderling overleg met de buurtbewoners werd beslist om de steunmuur te laten begroeien met klimop en een speelpleintje aan te leggen. De Schelpstraat - het gedeelte tussen de Leemputstraat en de Krijtstraat - wordt in het najaar van 1999 heraangelegd.

De vernieuwing van de spoorwegbrug in de Klokstraat zal gebeuren in het najaar van 2000 en het voorjaar van 2001. Het speelpleintje wordt in het najaar van 2001 aangelegd.



Afbraak oostkant brug Oostenstraat.



De spectaculairste werken gebeuren voornamelijk aan de binnenkant van de spoorwegberm

Werken kant Astridplein volop aan de gang

Sinds juni van dit jaar is de NMBS op het Astridplein bezig met de ondertunneling van Antwerpen-Centraal. Deze tunnel kadert in het project van de noord-zuidverbinding, dat in 2005 rechtstreeks treinverkeer onder de stad Antwerpen mogelijk maakt. Door de werken is een deel van het Koningin Astridplein tijdelijk omgevormd in een werfzone.

"Die werfzone is nodig om een persput te graven", verduidelijkt ir. Tony Van den Berghen, districtsdirecteur van de NMBS. "Om tijdens de werken te voorkomen dat er in Antwerpen-Centraal zettingscheuren optreden, worden er vanuit een bouwput voor het station op het Astridplein fijne buizen onder het stationsgebouw geperst. Zo kan er waar nodig cementspecie worden geïnjecteerd om de fundering opnieuw te verstevigen en verzakkingen van het gebouw te compenseren. Deze techniek is de zogeheten 'compensation grouting'."

"De werken op het Koningin Astridplein gebeuren uitsluitend overdag", vertelt Van den Berghen. "'s Nachts zal er dus geen hindertoename zijn. Wel moet er continu ondergronds geperst worden." Om de werfschacht te graven, moesten de bomen en monumentale lantaarns met zitbank tijdelijk verdwijnen. "Na de werken plaatsen we de lantaarns terug op het heraangelegde

Astridplein", benadrukt de districtsdirecteur. "Voor de herinrichting is Jordi Farrando aangezocht. Deze befaamde Spaanse architect en pleinontwerper is geen onbekende in België. Hij was reeds actief in Kortrijk, Gent en Antwerpen."

"We zorgen er ook voor dat de rest van het verkeer op het Astridplein zo weinig mogelijk hinder ondervindt van de werken. Zo hebben de taxi's een nieuwe plaats

vlakbij de hoofdingang van het station gekregen. Ook de overstap op tram en bus wordt zo gemakkelijk mogelijk gehouden. Fietsers kunnen nog steeds terecht in de stalling onder het station of naast het plantsoen op het Koningin Astridplein. Voor de voetgangers zijn er veilige oversteekplaatsen naar o.a. de ingang van de Zoo. De aannemer zal de rijweg en de voetpaden tijdens de werken zo netjes mogelijk houden."

Vanuit de bouwput op het Astridplein perst de aannemer fijne buizen onder het station. Zo kan voorkomen worden dat er tijdens de werken scheurtjes in het gebouw zouden ontstaan.



Tramlijn in de Cuperusstraat is klaar

De werken in de Cuperusstraat naderen hun einde. De steunmuur, de tramlijn en het nieuwe fietspad zijn reeds helemaal klaar. In de lente van 2000 krijgt de muur een groen natuurlijk kleedje.

Nu moet alleen nog de brug van de Arendstraat aangepakt worden. De brug werd definitief voor auto- en tramverkeer afgesloten omdat de spoortunnel op die plaats niet diep genoeg zit om ander wegverkeer toe te laten. Voetgangers en fietsers daarentegen kunnen zowel tijdens als na de werken via een toegangskoker veilig onder de sporen door.



☒ Werken aan de tramlijn van de Cuperusstraat. Omdat de brug van de Arendstraat dicht gaat voor auto's en trams, moet de lijn worden verlengd tot de Lange Leemstraat.

Informatie

De Noord-Zuidkrant volgt de aanleg van de Noord-Zuidverbinding op de voet en meldt de belangrijkste werken en de mogelijke hinder voor een bepaalde periode.

Als u specifieke vragen hebt of gewoon geïnteresseerd bent in het project van de noord-zuidverbinding, kunt u ook steeds ons **infolokaal** bezoeken. Dit bevindt zich in Antwerpen-Centraal links naast de hoofdingang De Keyserlei. Het infolokaal is telefonisch bereikbaar op **(03) 204 20 34** of **078/15 48 04** (project-infolijn, zonaal tarief). Faxen kan op **(03) 204 28 59** en ook een e-mail sturen is mogelijk: **frederic.petit.144@NMBS.be**.

Voor noodgevallen buiten de kantooruren kunt u bellen naar **(03) 204 24 06**. De meest recente informatie over de werken voor de aanleg van de noord-zuidverbinding kunt u ook vinden op **Integan tXt**. De kabelmaatschappij stelt ons op haar teletekstkanaal de pagina's 860 tot en met 869 ter beschikking.

Brieven met vragen of suggesties voor de Noord-Zuidkrant kunnen geadresseerd worden aan:

NMBS Communicatie
Public Relations
Redactie Noord-Zuidkrant
Frankrijkstraat 85
1060 Brussel

Ook e-mailen is mogelijk:
geert.dierckx.293@NMBS.be

De foto's zijn van onze huisfotograaf Leo Goossenaerts.

Waterbevoorradingssysteem houdt bomen en struiken groen

Om de werken onder Antwerpen-Centraal te kunnen uitvoeren, moet het grondwaterpeil van het Astridplein en de Lange Kievitstraat verlaagd worden. Een waterbevoorradingssysteem zorgt ervoor dat de bomen en struiken in de omgeving, alsook de groenaanplanting van de Zoo van Antwerpen, niet lijden onder de noodzakelijke grondwaterverlaging. De mogelijke impact is vooraf bestudeerd en beschreven in het milieu-effectenrapport dat voor de start van de werken is opgemaakt.

Pol de Mol

JaHaP

