

WELKOM IN ANTWERPEN-CENTRAAL

Een monument van wereldklasse



2,5€

het Station [®]



voorwoord

WELKOM IN ANTWERPEN-CENTRAAL EEN MONUMENT VAN WERELDKLASSE

Antwerpen-Centraal is een draaischijf van groene mobiliteit. Trein, tram, bus, fiets en wagen sluiten naadloos op elkaar aan. In een wip sta je in het stadscentrum of in Parijs. Voor een snelle boodschap hoef je de stad niet in. In het station kan je even winkelen of terecht voor allerlei diensten. Antwerpen-Centraal bruist van het leven. De unieke architectuur van het als monument beschermd gebouw benadrukt dat alleen maar. Aan de hand van deze gids kan je zelf op ontdekkingsstocht doorheen de geschiedenis van de Antwerpse spoorwegkathedraal. Je zult zien dat Antwerpen-Centraal niet voor niets door Newsweek tot vierde mooiste station van de wereld werd verkozen.



EEN NIEUWE DYNAMIEK VOOR DE STATIONS

In het begin van de 20^{ste} eeuw waren de stations vaak de meest prestigieuze bouwwerken van de stad. Maar in 175 jaar tijd zijn de vervoerswijzen grondig veranderd en de trein verloor de strijd tegen de auto. Pas in de jaren 80 ontstond er een nieuwe

voedingsbodem voor de spoorwegen, met de komst van de eerste hogesnelheidstreinen. Voor ritten tot 500 km kan de trein concurreren met de auto en met het vliegtuig. Vandaag is de hst populairder dan ooit en wint marktaandeel.



Onder meer op aangeven van het spoorwegbedrijf zagen stedenbouwkundigen al gauw het belang van de stations in het kader van nieuwe ontwikkelingen.. Zo groeide de trein opnieuw uit tot het ideale middel om duurzame mobiliteit een terechte plaats te geven in het hart van de samenleving.

In plaats van te opteren voor gesloten stations koos België voor "levendige stations": een openbare ruimte die toegankelijk is voor iedereen, een doorgangplaats die stadswijken verbindt. Deze nieuwe visie op het stationsconcept nam concrete vormen aan in doordachte (Brussel-Zuid) en majestueuze (Antwerpen-Centraal) renovatieprojecten of uitzonderlijke gloednieuwe realisaties (Luik-Guillemins).

De NMBS-Holding, die de 37 grootste stations van het land uitbaat, heeft een grootscheepse opiniestudie georganiseerd om in te spelen op de behoeften en verwachtingen van de stationsgebruikers.

De resultaten werden vervolgens vertaald in drie kernideeën die samen de stationsfilosofie vormen:

Geen tijd verliezen

Je treinreis moet van start gaan in een goed georganiseerde omgeving, waarin je gemakkelijk je weg vindt. Zonder tijdverlies. Alle nuttige informatie vind je daar waar je ze nodig heb. Bus, tram, metro, auto, fiets of te voet, alle vervoerswijzen sluiten stuk voor stuk optimaal aan op de treinen aan de perrons. Die aansluiting betekent voor de reiziger een geruststelling, en dat geldt des te meer voor personen met beperkte mobiliteit.

Ontmoetingsplaats

In de stations heerst een aangename sfeer. Je komt altijd wel iemand tegen en er valt steeds iets te ontdekken: een aanlokkelijk winkeltje, een horecazaak waar het storm loopt en evenementen bij de vleet. Het station, waar veel

werd geïnvesteerd in netheid en veiligheid, is een cultuur- en ontspanningsoord geworden. De stations bruisen van energie.

Slimme Tijd

Je vindt niet alleen een rijke waaier aan winkeltjes, maar je kunt er ook terecht voor allerhande diensten. Denk maar aan een krant of een boeket bloemen kopen, ontbijten, je fiets laten herstellen... Dit aanbod stelt je in staat om tijd te winnen of om de tijd die je moet wachten nuttig door te brengen.

De NMBS-Holding heeft die stationsfilosofie vertaald in het merk "het Station" en maakt nu gebruik van nieuwe, kleurrijke logo's en totems die symbool staan voor wat het station allemaal te bieden heeft!

Antwerpen-Centraal is een duidelijk voorbeeld van een station dat perfect beantwoordt aan die nieuwe stationsfilosofie.

TIJDSLIJN ANTWERPEN- CENTAAL



3 mei 1836

De eerste trein in Antwerpen rijdt van Mechelen tot aan de huidige Breydelstraat buiten de toenmalige Antwerpse stadsvesten. Het stationsgebouw was een houten barak met vier sporen.

26 juni 1854

De bovengrondse spoorverbinding Antwerpen-Roesendaal wordt feestelijk ingewijd.

Een nieuw houten stationsgebouw wordt opgetrokken op het huidige Astridplein.

1895 > 1899

Rijksingenieur Clement Van Bogaert bouwt de spooroverkapping. Daarna wordt de spoorberm met de monumentale Centers richting Antwerpen-Berchem aangelegd.

De spoorhal biedt dan onderdak aan tien doodlopende perronsporen.

1899 > 1905

Louis Dela Censerie realiseert in opdracht van koning Leopold II het stationsgebouw.

Het houten gebouw op het Astridplein verdwijnt definitief.

1940 > 1945

De spoorhal loopt grote oorlogsschade op door inslagen van V2-bommen.

De stabiliteit blijft echter intact. Een golvende beweging in het dak van de spoorhal getuigt tot op vandaag van de bominslagen.

Lente 1957

Een reiziger wordt getroffen door een vallende steen van de gevelkroonlijst. Drie torens en het fronton aan de gevel kant De Keyserlei moeten worden afgebroken.



12 maart 1975

Bij Koninklijk Besluit worden het stationsgebouw en de perronoverkapping beschermd als monument maar er is geen geld voor restauratie.

Voorjaar 1979

Na een strenge winter valt een brokstuk van 300 kilogram uit de hoekkroonlijst van de koepel naar beneden. Met toestemming van Monumentenzorg worden drie torentjes op de gevel kant dierentuin afgebroken en opgeslagen.

Voorjaar 1986

Start van de eerste fase van de restauratie aan de perronoverkapping.

Lente 1988

Naar aanleiding van Antwerpen Culturele Hoofdstad 1993 worden de binnen- en buitengevels van het stationsgebouw opgefrist.

Februari 1998

>Maart 2007

In februari 1998 start de capaciteitsuitbreiding van Antwerpen-Centraal

met de bouw van de noord-zuidverbinding. Op 23 maart 2007 worden de nieuwe doorgaande sporen op tunnelniveau in gebruik genomen. Daarna worden het -1 perronniveau, de tweede stationstoegang en het winkelcentrum gerealiseerd.

April 2007

>September 2009

Uitvoering van de ultieme renovatie van het stationsgebouw Antwerpen-Centraal met als bekroning de heropbouw van het fronton op de gevel van De Keyserlei. De inwijding vindt plaats in aanwezigheid van prins Filip.

ANTWERPEN-CENTRAAL IN VOGELVLUCHT

Antwerpen-Centraal heeft vandaag ruim 50.000 reizigers en bezoekers per dag. Er rijden 800 treinen per etmaal aan en af.



Monumentale stationshal

Gerealiseerd door architect Louis Dela Censerie in 1905.

Winkelcentrum

Centraal tussen de toegangen Astrid en Kievit is een ruim aanbod aan producten in 74 winkels (4000 m²).

Stationstoegang Kievit

Volwaardige tweede stations-toegang aan het Kievitplein met fietsen- en autoparking.

Astridplein

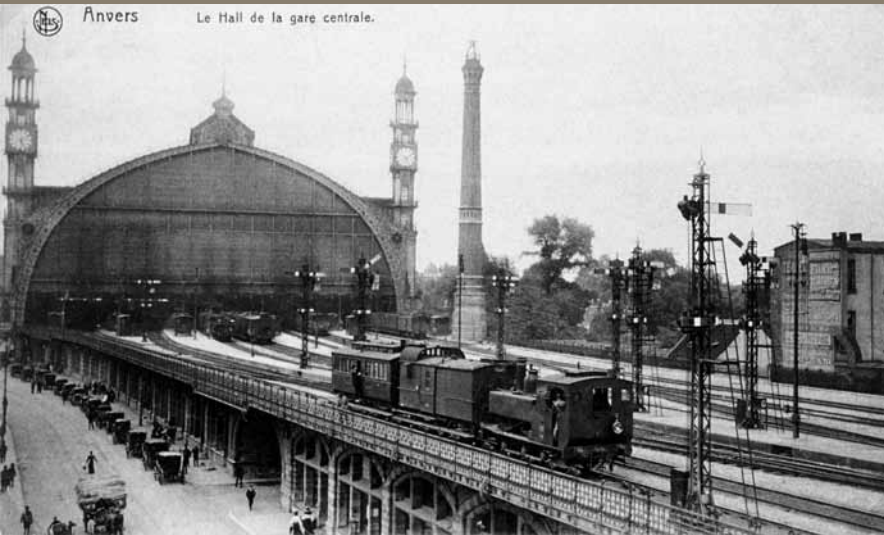
Met ondergrondse autoparking en fietsenstalling.

Spoorhal

Gebouwd door architect Clement Van Bogaert in 1899 als een doodlopende spoorhal met 10 perronsporen op één niveau. De huidige spoorhal beschikt over 14 lange perronsporen op drie niveaus.



ANTWERPEN-CENTRAAL: EEN TREINREIS IN DE TIJD



1836 eerste treinen naar Antwerpen

We stappen in de trein voor een reis
in de voltooid verleden tijd.

De eerste reizigersspoorlijn op het
Europese continent werd op 5 mei
1835 in België ingewijd. De lijn
verbond de Groendreef in Brussel
met Mechelen. Al op 15 juli van dat
jaar werd begonnen met de bouw
van de spoorlijn tussen Mechelen
en Antwerpen. In oktober waren de
spoorstaven ter plaatse. De plechtige
opening volgde op dinsdag 3 mei 1836.

Het station in Antwerpen – een houten
gebouwtje, drie tenten, vier sporen
en een draaischijf – lag buiten de
Spaanse vestingen, waarschijnlijk in
de buurt van het huidige pleintje aan
de Breydelstraat, vlakbij een weg die
via de Kipdorppoort naar hartje stad
liep. De Keyserlei en de Statiestraat
bestonden nog niet. Afbeeldingen
van dat eerste station, dat toen
Borgerhout heette, bestaan niet.

Het was een voorlopig station. De bedoeling was om binnen de stadsmuren het eigenlijke reizigersstation te bouwen. Van het voornemen om dat bij het beginnhof te doen werd afgezien. Het station bleef buiten de vesten. Om een trein tot in het centrum te laten rijden, zou in de vestingen een opening moeten worden gemaakt. Dat was onbespreekbaar. De verdediging van de stad kreeg nog altijd de hoogste prioriteit. In Antwerpen moest een open schietveld van zo'n vijfhonderd meter voor de vestingen worden vrijgehouden. Daarom was het station van hout. Het moest in oorlogstijd snel kunnen worden afgebroken en verplaatst.

1841

In 1841 werd in de vesting ter hoogte van de Leysstraat een tunnel voor voetgangers gemaakt. Rijtuigen reden via de Kipdorppoort en de huidige Gemeentestraat. In datzelfde jaar

vestigde de Koninklijke Maatschappij voor Dierkunde zich in de buurt van het station. Twee jaar later werd Borgerhout een doorgaand station.

De spoorlijn werd via de Van Schoonhovenstraat en het Sint-Jansplein door de stadswallen langs de Rijnpoort (ter hoogte van de huidige Houwerstraat) doorgetrokken naar het goederenstation Gare Principale. Dat station lag op de gedempte Ankerrui, op de plek waar nu de auto's de Waaslandtunnel inrijden. In 1874 zou het station Borgerhout – dat toen al tot Antwerpen-Oost was omgedoopt – weer een kopstation worden.

1854

'Een station van stand'

Het stadsbestuur vond het stilaan tijd dat Antwerpen een 'station van stand' kreeg. Op 20 januari besloten spoorwegbaas Masui en generaal Delannoy van het Departement van

Oorlog om op dezelfde plaats van het eerste station een nieuw station te laten bouwen. Het moest opnieuw zo worden geconstrueerd dat het in tijden van oorlog snel kon worden afgebroken. Als materialen werden hout en ijzer gebruikt.

Wie het plan voor het tweede stationsgebouw (100 meter lang, 10 meter breed en 18 meter hoog) tekende, is niet bekend. Stadsarchitect Pierre Bourla vond de stijl van het gebouw, gezien de ligging buiten de stadswallen, zeer behoorlijk. Hij adviseerde wel de wachtzaal ruimer te maken ten koste van de lokettenhal. Eind 1854, begin 1855 – de precieze datum is niet bekend – werd het station in gebruik genomen. In 1900, bij de aanvang van de bouw van het huidige Antwerpen-Centraal, werd het houten gebouw gesloopt.

Het verhaal dat het Antwerpse station in Dendermonde werd heropgebouwd, behoort tot het rijk der fabelen.



In Dendermonde werd in 1880 al een station gebouwd dat heel sterk leek op het tweede Antwerpse station. Wel juist is dat de eerste perronoverkapping van Antwerpen in 1895 naar Turnhout verhuisde.

Intussen was op 26 juni 1854 de spoorverbinding Antwerpen – Roosendaal met veel feestvertoon ingewijd. Op 16 december van dat jaar werd de voetgangerstunnel in de vesting aan de Meirsteeg vervangen door de Statiepoort of IJzerenwegpoort. De poort was nu ook voor rijtuigen toegankelijk.

De kleine Meirsteeg werd in 1855 verbreed en tot Statiestraat omgedoopt.

1864 bespreekbare verbeteringen

Na het slopen van de Spaanse wallen kreeg de stad meer ruimte ter beschikking. Omdat de ligging van het station en de spoorlijnen een obstakel vormde voor de stadsuitbreiding, stelde stadsingenieur Theodoor Van Bever

eind 1864 voor de spoorweg rond de stad te laten lopen.

Bij Stuyvenberg, waar een rangeerstation moest komen, zou een spoorlijn naar een goederenstation aan de haven lopen en een andere lijn naar wat nu de Rooseveltplaats is. Op de plek waar vandaag het Atheneum staat, had Van Bever het reizigersstation getekend. Maar de regering wilde van een verplaatsing van het reizigersstation niet weten. ‘Verbeteringen aan het tweede voorlopige station’ waren wel bespreekbaar.

1869

In 1869 kreeg het stadsbestuur van de minister van Openbare Werken te horen dat hij instemde met de omlegging van het spoor. Op 15 juli 1869 werd een Koninklijk Besluit uitgevaardigd 'machtigende tot den aankoop bij rechterlijke onteigening, der onroerende goederen benoodigd tot het vergrooten der statie van Antwerpen en het verbinden der handelstatie van dezelfde Stad met de spoorbanen van den ijzeren weg naar Rotterdam'.

In 1868-1870 ontstond op de as Kipdorppoort – Gemeentestraat het Gemeenteplein (later Victorieplaats en Franklin Rooseveltplaats). Wat later verrees in het verlengde van de Leysstraat en de Teniersplaats de veertig meter brede Avenue De Keyser.

Vanaf 1880 wees het stadsbestuur geregeld op de noodzaak van een nieuw, 'behoorlijk' station. Verscheidene privépersonen maakten ontwerpen. Architect Theo Coppieters presenteerde in 1886 samen met L. Moentack het meest bekende en interessante plan. Ze wilden een volledig vrijstaand en vlot bereikbaar station. Dat zou gelegen zijn aan de huidige Simonsstraat.

De hoofduitgang zou uitgeven op een indrukwekkend plein. Coppieters en Moentack lieten de keuze tussen een gelijkgrondse of verhoogde spoorweg. Bij een station op een hoogte van drie meter zouden doorgangen komen aan de Plantijn en Moretuslei, Leopoldslei (later Belgiëlei) en Zurenborgstraat.

Aan de westzijde van het plein zou op de plaats van het bestaande station een overdekte straat worden gebouwd. De De Keyserlei zou op het stationsplein uitmonden en het uitzicht op de dierentuin zou niet worden belemmerd. Het visionaire ontwerp was niet bespreekbaar.

1891

De nieuwe 'Ooststatie' was jarenlang hét gespreksonderwerp in de metropool. De weerstand van de overheid en de bevolking tegen de bouw van een nieuw station op dezelfde plaats en een hogespoor was enorm. De inspraak die de minister aan de stad beloofde, bleek achteraf niets meer dan schone schijn. De 'inspraak' zorgde alleen voor vertraging. Op 1 maart 1891 keurde het parlement



met 254 stemmen voor en 17 tegen het plan van de ligging van het nieuwe station goed. De dierentuin moest aan de kant van het station een strook van 210 vierkante meter aan de staat afstaan. In ruil kreeg 'de zoölogie' een stuk grond van 850 vierkante meter.

1898

Rijksingenieur Clement Van Bogaert was al sinds mei 1889 klaar met zijn ontwerp van de spoorhal. De bouw van de hal duurde van 1895 tot 1898. De toenmalige burgemeester, Jan Van Rijswijck, opende ze feestelijk op vrijdagavond 15 juli 1898.

Het ministerie gaf vervolgens de Antwerpse bouwmeester Ernest Dieltjens de opdracht een stationsgebouw te ontwerpen.

Dieltjens had al een en ander bewezen. Hij tekende het Zuiderpershuis aan de Waalse Kaai, (gebouwd in 1882), de Sint-Norbertuskerk (1901-1903), het meisjesweeshuis in de Albert Grisardstraat (1879-1882), het gasthuis in de Lange Lozanastraat (1879-1883) en de statige herenhuizen op beide hoeken van de Leysstraat.

Voor zijn stationsontwerp liet hij zich inspireren door de stations van Frankfurt en Straatsburg, zowel wat stijl als inrichting betreft. Maar de regering volgde hem niet in zijn keuzes en keurde zijn ontwerp begin 1894 af. Het beantwoordde niet aan de wensen en doelstellingen. Al zou het ook kunnen dat koning Leopold II het gebouw niet statig genoeg vond.

Dieltjens werd vervangen door Louis Dela Censerie (1838-1909), bekend voor zijn neogotische ontwerpen. De Brugse architect had in 1862 de prijs van Rome gewonnen. Leopold II zou een groot bewonderaar van de Bruggeling zijn geweest. Dela Censerie had onder andere al het stadhuis van Diksmuide

(1877-1900), de normaalschool (1880-1883), het Sint-Janshospitaal (begonnen in 1886), het provinciegebouw (1890) en het postgebouw (1890) in Brugge ontworpen.

In mei 1894 vertrok Dela Censerie samen met ingenieur Van Bogaert voor een studiereis naar onder meer Duitsland en Zwitserland.

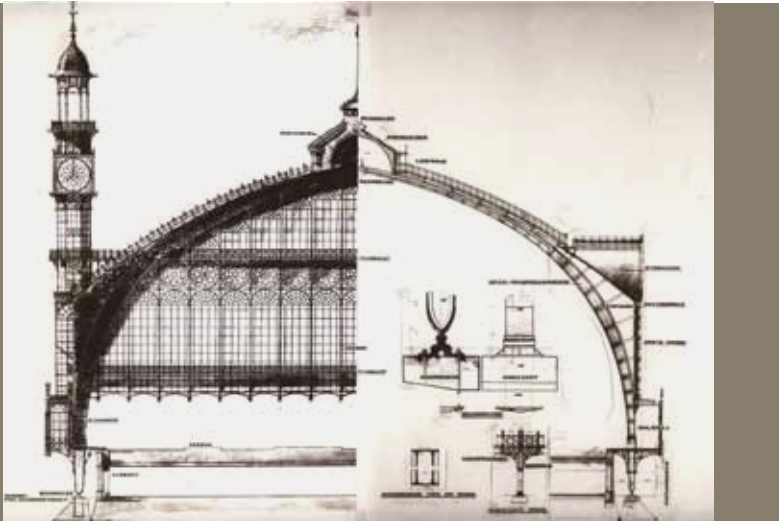
Dela Censerie liet zich vrijwel zeker inspireren door het station van de Zwitserse stad Luzern, het werk van de architecten Friedrich Keck en Hans Wilhelm Auer. Het werd gebouwd in de periode 1889-1896.

1899

Al in oktober 1894 waren de voorontwerpen klaar. In februari 1895 werden ze goedgekeurd. De Antwerpse bevolking kreeg de plannen nooit te zien. Sterker nog, het Antwerpse stadsbestuur kreeg ze pas in februari 1899 onder ogen.

De gemeentesecretaris stelde toen voor de naam 'Ooststatie' te vervangen door 'Middenstatie'. Opnieuw lag de minister dwars, maar uiteindelijk haalde de stad haar slag binnen.

In november 1898 kreeg M. Simoens uit Schaarbeek de opdracht het station te bouwen. De aannemer was met 5.898.000 frank als goedkoopste uit de aanbesteding gekomen. Het bod van Simoens lag 1.150.000 frank boven de raming.





1905

De monumentale Middenstatie, in eclectische stijl, werd hét meesterwerk van Dela Censerie. Hij liet zich inspireren door het station van het Zwitserse Luzern en het Pantheon in Rome.

Twintig verschillende Belgische marmersoorten werden binnenin verwerkt met de marmeren trap als pronkstuk. De trap geeft op de eerste verdieping toegang tot twee prestigieuze wachtzalen die omgevormd werden tot buffet. In de hal schragen zes beeldhouwwerken de binnengevels met symbolen van nijverheid en handel.

Op 11 augustus 1905 werd het nieuwe station in gebruik genomen. Zonder enig feestvertoon. De spoorwegkathedraal was voor die tijd een gedurfde creatie. En nog steeds spreekt het gebouw tot de verbeelding van velen. De Gentse architect Gaston De Smet omschreef Antwerpen-Centraal al meer dan eens als een hoogtepunt in de Belgische stationsarchitectuur, én in het eclecticisme. De Smet was als architect bij de NMBS in Antwerpen de onvermoeibare pleitbezorger van de restauratie van Antwerpen-Centraal. Hij zette in de jaren tachtig van de vorige eeuw de renovatie op de rails.

“Eigenaars der 6^{de} wijk! ...”

“Eigenaars der 6de wijk!! Uw vonnis schijnt eindelijk getekend! Uwe eigendommen, uwe neringen zullen binnen kort den voorzegden ondergang begaan! De vreemde ratten, de Statiestraat zegepralen, alsook het dagblad dat hunne zaken verdedigt! De schoonste wijk der stad zal met afgrijselijke muren of bergen doorkruist worden. Het tweemaal gegeven advies onzes stadsbestuur, dat alle bergen boven de twee meters afkeurde en verwierp, wordt onder de voeten getrapt! Men vraagt hun adviezen, om er later eens mede te lachen! Stads- en Staatskassen zijn ledig, en men gaat, ter eere der De Keyserlei, miljoenen in de bergen begraven. Hulde aan die kloeke heeren die hunne stadsgenoten zoo deftig behandelen!”

(Uittreksel uit een pamflet november 1888)

HET CENTRAAL STATION: VERVAL EN HERRIJZENIS VAN EEN UNIEK MOMENT



› Jaren zestig - het verval

Begin van de jaren zestig van de vorige eeuw was het stationsgebouw weliswaar geen ruïne, maar zeer in verval geraakt. De ellende met de 'statie' begon in 1953 toen uit een van de hoekkroonlijsten van de grote koepel stenen op het dak vielen. Toen constateerde de NMBS voor het eerst dat de Vinalmontsteen, een koolboonkalksteen, scheuren vertoonde.

In het voorjaar van 1957 liep een reiziger een schedelbreuk op toen hij werd getroffen door een vallende steen. Dat leidde tot de inspectie van alle kroonlijsten. Gevaar opleverende delen werden vastgezet met stalen ankers of gedeeltelijk verwijderd. Op sommige

plaatsen moesten uitkragingen worden weggenomen. De toestand van de drie sierlijke torentjes en het fronton kant De Keyserlei was zo slecht, dat besloten werd om ze af te breken.

En er kwam nog meer onheil. Om de jongens in het tekenbureau wat meer licht te geven werden in 1959-1960 het waaivormige raam en de hoger gelegen bekroning tussen de torens van de gevel kant Astridplein vervangen door een strakke architectuur met veel glas.

Geld om de 'Middenstatie' een grondige opknappbeurt te geven had de NMBS in de 'gouden jaren zestig' en ook daarna niet. Ruim een halve eeuw na de opening van het station zou dat geen overbodige luxe zijn geweest.

Spoorwegingenieurs met 'toekomstvisie' maar met weinig oog voor architectonische schoonheid werkten intussen aan een andere 'oplossing'. Het kopstation Antwerpen-Centraal zou worden omgebouwd tot een doorgaand station zodat opnieuw een noord-zuidverbinding werd gerealiseerd. De spoorwegkathedraal zou worden gesloopt en vervangen door een 'eigentijds' station à la Brussel-Noord. De treinen zouden over een viaduct richting noorden rijden. Dat was voor Antwerpen, waar al dichtbij was gesloopt, toch even slikken. Ook al omdat de viaduct een spoor van vernieling zou aanrichten in volkse buurten. De plannen werden niet uitgevoerd.

'Het gebouw is diep in mijn geheugen geprent en roept tal van herinneringen in mij op. Het behoort onverbreekbaar tot het stadsbeeld en het stadsgeheugen. Maar ook de opeenvolgende generaties treinpendelaars die hier het dagelijks brood komen verdienen, voelen zich sentimenteel met het gebouw verbonden.'
Bob Cools, oud-burgemeester van Antwerpen



> 1975 **Beschermd monument**

Toch bleef de NMBS flirten met de sloop, vooral dan van de statige perronoverkapping die ook veel problemen opleverde vanwege achterstallig onderhoud. Maar de glorie-dagen voor de verdedigers van de 'Middenstatie' kwamen eraan. Bij Koninklijk Besluit van 12 maart 1975 werd het stationsgebouw op de monumentenlijst geplaatst. Zeer tegen de zin van de NMBS. Tijdens de beschermingsprocedure dienden de Spoorwegen een bezwaarschrift in bij de minister van Nederlandse Cultuur. 'Door de zieke steen zou het behoud van het gebouw buitensporige hoge uitgaven van de gemeenschap vergen.'

Na het beschermingsbesluit diende de NMBS nog een tweede en derde bezwaarschrift in. Zonder succes. Bij Koninklijk Besluit van 12 maart 1975 werd ook de perronoverkapping een monument. De NMBS kon aan Antwerpen-Centraal niet meer raken. Maar geld voor restauratie was er niet.

Na de strenge winter van 1978-1979 viel een brokstuk van 300 kilogram op het dak van het stationsgebouw. De steen was afkomstig uit een hoekkroonlijst van de koepel. Tevens ontdekte men aan een toren kant Astridplein opnieuw scheurvorming.

De NMBS besliste te laten onderzoeken hoe de zieke en de uiterlijk gezonde Vinalmontsteen zich de komende dertig jaar zou gedragen.



De opdracht werd uitgevoerd door het Wetenschappelijk Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf. Om de voetgangers te beschermen werd een luifel rond het gebouw geplaatst.

Begin 1981 richtte de NMBS een commissie op om de technische en financiële aspecten van de restauratie te bekijken. Naast de NMBS waren het ministerie van Verkeerswezen, de Dienst voor Monumenten en Landschapszorg en de stad Antwerpen in de commissie vertegenwoordigd. Al snel bleek dat de NMBS niet kon rekenen op enige restauratiesubsidie. Alleen al de restauratie van het stationsgebouw met nieuwe natuursteen werd geraamd op twee miljard Belgische frank.

In februari 1982 was het onderzoek van de Vinalmontsteen afgerond. Conclusie: alle stenen, ook de uiterlijk gezonde, vertonen binnenin potentiële breukvlakken en maken dus kans om open te scheuren. Dat was schrikken. De NMBS nam ingrijpende veiligheidsmaatregelen. Rond het gebouw werd een afsluiting geplaatst. Om de toegangen kant Astridplein opnieuw te kunnen gebruiken, werden prefab-

tunnels geïnstalleerd. De drie torentjes op de gevel kant diertuin werden met toestemming van Monumenten en Landschapszorg zorgvuldig afgebroken. Voorwaarde was wel dat ze zouden worden herbouwd bij de restauratie.

Intussen werd bekeken of gearsten stenen konden worden geïnjecteerd met vloeibare kunstharsen. Maar dat bleek geen oplossing. Sommige stenen vielen uit elkaar tijdens het boren van injectiegaten.

De NMBS wilde een systeem vinden om de hoge restauratiekosten met natuursteen te drukken. Omdat de buitenkant van de inwendig zieke stenen nog vrij gaaf waren, konden perfecte afgietsels worden gemaakt. Dat maakte het mogelijk om een kopie te maken in een kunststeen die het uitzicht en de kleur van een natuursteen zo dicht mogelijk benadert. Het Wetenschappelijk Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf voerde talloze proeven uit met deze kunststeen, gemaakt uit een betonsamenstelling van hoge kwaliteit. Met succes. Monumenten en Landschapszorg stemde in met het principe om restauraties met kunststeen uit te voeren. Nu nog geld vinden.

> Jaren zeventig studie noord-zuidverbinding

Begin 1979 werd een door de NMBS bestelde studie bij het Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek (Seso) openbaar gemaakt. Conclusie: de aanleg van een noord-zuidverbinding in Antwerpen is uit sociaal-economisch oogpunt een rendabele zaak. De studie werd uitgevoerd door Walter Nonneman, Roel Bellens en Evrard Claessens en kostte 3,5 miljoen Belgische frank.

De investering die, afhankelijk van de oplossing, werd geraamd op 6 tot 12 miljard frank zou volgens de studie gunstig zijn voor de exploitatieresultaten

van de NMBS en het gebruik van de trein stimuleren.

Het Seso bestudeerde vier oplossingen waarvan de ondiepe oplossing met het behoud van het beschermde Antwerpen-Centraal de voorkeur van de NMBS genoot. Geraamde kosten 8,3 miljard Belgische frank.

De diepe oplossing met een tunnel van Berchem onder het Albertkanaal naar Noorderdokken en een station met drie sporenniveaus werd geraamd op 12 miljard frank.

Geld om de nuttige noord-zuidverbinding te bouwen, hadden de Spoorwegen voorlopig niet. Ook waren er twijfels over de technische haalbaarheid.

> Jaren tachtig restauratie perronoverkapping

'Antwerpen-Centraal dicht op 31 januari 1986. Tenzij er akkoord komt over restauratie', kopte Gazet van Antwerpen op 12 december 1985. Het nieuws sloeg in als een bom, vooral bij de tienduizenden die dagelijks in de 'Middenstatie' in en uit de trein stapten. De NMBS had al een scenario uitgewerkt. Omdat Berchem de taak van hoofdstation onmogelijk aankon, zouden de treinen vanuit Essen eindigen in Antwerpen-Oost, de treinen uit Boom in Antwerpen-Zuid. Nog bekeken moest worden of een pendeldienst tussen Centraal en Berchem haalbaar was.

De beslissing om Antwerpen-Centraal te sluiten had te maken met de slechte toestand waarin de perronoverkapping verkeerde.





De kans dat stukken glas uit de kap naar beneden zouden vallen, werd met de dag groter. De NMBS wilde dit risico vermijden en hoopte met het dreigement van sluiting druk te zetten achter de restauratiedossiers voor de perronoverkapping en het gebouw.

Die waren al een tijd aanbesteed maar de raad van bestuur weigerde de dossiers goed te keuren. De raad was van oordeel dat de Spoorwegen niet alleen moesten opdraaien voor de hoge kosten.

Op 20 december 1985 stemde de NMBS-raad in met de eerste fase van de restauratie van de perronkap. Hiermee was een bedrag van 250 miljoen Belgische frank gemoeid.

Al in de lente van 1986 werd met de werkzaamheden begonnen.

Aan het stationsgebouw wilde de raad van bestuur nog geen frank uitgeven. De NMBS wenste een forse bijdrage van de Vlaamse Gemeenschap. Het zou anders lopen.

De perronoverkapping is een constructie van 39 000 ton staal en glas. Rijksingenieur Clement Van Bogaert bouwde volgens de drie scharnierend-boog constructiemethode een enorme hal van 66 meter breed, 186 meter lang en 43 meter hoog. In de jaren 80 was een grondige renovatie nodig en werden 12.000 van de één miljoen klinknagels die de staalplaten vasthouden, vervangen. De 11.000 glazen ruiten werden vervangen door kunststof. Opmerkelijk is de mooie glazen waaiertussen spoorhal en stationshal die vanwege de vorm 'de pauwenstaart' wordt genoemd.

In november 1988 liet de toenmalige NMBS-baas Etienne Schouppe de toekomstgerichte plannen voor de spoorwegkathedraal inkijken. Op de tekenplank stond een doorkijkstation

met vier niveaus en een noord-zuidverbinding. "We geven een nieuwe dimensie aan het beschermde station dat we in ere houden. Meer nog, we laten het monument weer schitteren als weleer. Als we onze plannen niet kunnen realiseren, kunnen we beter het station sluiten en er een museum van maken", zei Schouppe toen.

Stille kracht achter het nieuwe Antwerpen-Centraal was de gedreven ingenieur-architect Herwig Persoons. Als baas van Eurostation, een dochter van de NMBS-Holding, verwezenlijkte hij vanaf 1998 met een enthousiast en vakbekwaam team de intussen bijgestuurde plannen.

1998 > 2007 **de capaciteitsuitbreiding** **in Antwerpen-Centraal**

Dat de 'statie' weer schittert in de stad aan de stroom is in de eerste plaats te danken aan de politieke moed en de behendigheid van Jean-Luc Dehaene. Als minister van Verkeer zette hij het omstreden hst-project op het goede spoor.

Antwerpen en Luik werden naast Brussel-Zuid stations op het Europese hogesnelheidsnet. Dat betekende meteen groen licht voor de bouw van de noord-zuidverbouwing, de verbouwing van het station en last but not least de restauratie van de schepping van de Brugse architect Louis Dela Censerie.

Naar aanleiding van Antwerpen Culturele Hoofdstad in 1993 had de NMBS de binnen- en buitengevels onder handen genomen maar dat was geen 'echte' restauratie. Wel was het stationsgebouw opnieuw 'toonbaar' aan de vele binnen- en buitenlandse bezoekers.

De ingrijpende verbouwing van Antwerpen-Centraal, de bouw van een tunnel onder het beschermde gebouw en het boren van twee enkelsporige tunnels tussen het Astridplein en de Viséstraat zijn technische hoogstandjes die het predikaat 'wereldklasse' verdienen.

Het station ondertunneld

In de spoorhal werden 14 perronsporen aangelegd, verdeeld over drie niveaus (één bovengronds en twee ondergrondse niveaus). Alle sporen zijn 400 meter lang, zodat in tegenstelling tot vroeger ook reizigers comfortabel uit lange intercity en internationale treinen kunnen uitstappen. Het laagste niveau ligt 20 meter onder de grond. Hier stoppen de treinen die van de noord-zuidverbinding gebruik maken: een 3,8 kilometer lange spoorweg-tunnel die onder de stad en onder de fundamenten van het Centraal Station doorloopt.

De capaciteitsuitbreiding van het station lijkt te groot. Maar na nieuwe verwezenlijkingen zoals de rechtstreekse spoorverbinding met de luchthaven van Zaventem in 2012 en de uitbreiding van het internationale treinaanbod zal het aantal reizigers snel toenemen.

Voor het project werd 60.000 kubieke meter aarde verwijderd. De fundering van de tunnel in de spoorhal steekt tot 45 meter diep in de kleilaag. Waar niet met kranen kon worden uitgegraven, werd de techniek van beschoeide sleuven toegepast.

Met deze mijnwerkersmethode werden 34.000 m³ of 90.000 kruiwagens met de hand uitgegraven. Er was 150.000 m³ beton nodig of een sliert betonmix-vrachtwagens van Antwerpen tot Parijs.

Om verzakkingen van het stationsgebouw te voorkomen werd de zogeheten techniek van compensation grouting toegepast. Aan de hand van precieze meetgegevens kon op de juiste plaats een steunvloeistof via een netwerk van fijn vertakte buizen in de fundering worden geïnjecteerd.

Vooraf op de bouw van de tunnel onder de spoorwegkathedraal kunnen de NMBS-Groep en de aannemers trots zijn.

In februari 2000 werd vanuit een bouwput op het Astridplein begonnen met het persen van acht grote stalen buizen onder het gebouw door naar een bouwput aan de achterzijde van het gebouw (onder het eerste gedeelte van de perronoverkapping).

De buizen werden opgevuld met gewapend beton en dienden ter ondersteuning van het gebouw tijdens de constructie van de tunnel. Omdat er geen scheurvorming mocht optreden, stond overal in het monument meetapparatuur.

Vanuit de zijwanden van de buitenste buizen maakten voormalige mijnwerkers de zijwanden van de tachtig meter lange tunnel. Het uitgraven en het storten van beton wisselden elkaar af. Toen de zijwanden gereed waren, werden de vloer- en dakplaat gebouwd.

Op 27 en 28 oktober 2001 wandelden zeventigduizend belangstellenden onder de spoorwaaier door. Deze open dagen pasten perfect in de evenementen naar aanleiding van 75 jaar NMBS.



Tunnelkokers

De twee enkelsporige tunnelkokers onder de stad werden met twee boorschilden aangelegd die luisterden naar de namen Zandvreter en Krabbekoker.

De tunnelboormachine met een gewicht van 680 ton bestond uit een 9 meter lange boorkop met een snijrad en drie wagons van elk 17 meter met materiaal en machinekamers. Het boorschild schraapte vijf meter zand weg en plaatste dan met een grijparm van binnenuit de betonnen wanden. De binnenkant van de tunnelkokers is bedekt met 13 000 betonnen segmenten die elk vijf ton wegen.

De werkzaamheden voor de gedaanteverwisseling van Antwerpen-Centraal begonnen in 1998. In 2005 zou de ingewikkelde klus geklaard zijn. Het werd 2007. Vooral de toegangstunnel tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal was een technisch hoogstandje.



De fundering van de monumentale Centers was niet voorzien op een dergelijke ondertunneling. De toegangstunnel moest worden gebouwd zonder de Centers af te breken. Bovendien dwarsst de te bouwen toegangstunnel belangrijke invalswegen van en naar het stadscentrum. Tijdens de graafwerken mocht het autoverkeer van de Belgiëlei en Plantin en Moretuslei niet volledig worden stilgelegd.

Vergeten is intussen de krachttoer van de directie Exploitatie en de werkvloer. De treinen van en naar Antwerpen-Centraal bleven tijdens de verbouwing rijden. Met slechts drie perronsporen slaagde de 'oude' NMBS erin om zeventig procent van de reizigers rechtstreeks naar 'Centraal' te laten sporen. De anderen moesten in Berchem overstappen. Deze omstandigheden verplichtten de aannemers om zeer gefaseerd te werken.



2007 > 2009 de ultieme renovatie van het stationsgebouw

Marmeren vloer

Om de aanleg van de tunnel onder het stationsgebouw mogelijk te maken moest de marmeren vloer in 1999

tijdelijk plaats ruimen voor een pompinstallatie. Slecht een beperkt aantal oorspronkelijke tegels konden worden hergebruikt. Heel wat tegels raakten beschadigd tijdens de uitbraak. Ondanks het feit dat alle tegels genummerd werden en in kisten opgeslagen stond slechts een gedeelte gedurende zes jaar de buitentemperatuur.

De tegels die wel recupereerbaar waren, kwamen in een soort van getuigenvak in het midden van de hal in negen cassettes. Het vloerpatroon heeft drie verschillende steensoorten afkomstig uit de streek tussen Namen en Luik, met name Noire de Mazy (zwarte tegel), Longpre (lichtgrijs) en Vinalmont (middengrijze kleur). De steengroeve van Longpre is gesloten maar na lang zoeken werd een variant gevonden in de Franse Savoie (Bleu de Savoie). Zo kon eind 2007 de marmeren vloer in de grote vertrekhal terug in zijn oorspronkelijke glorie worden hersteld.



Gevelrenovatie en heropbouw van het fronton

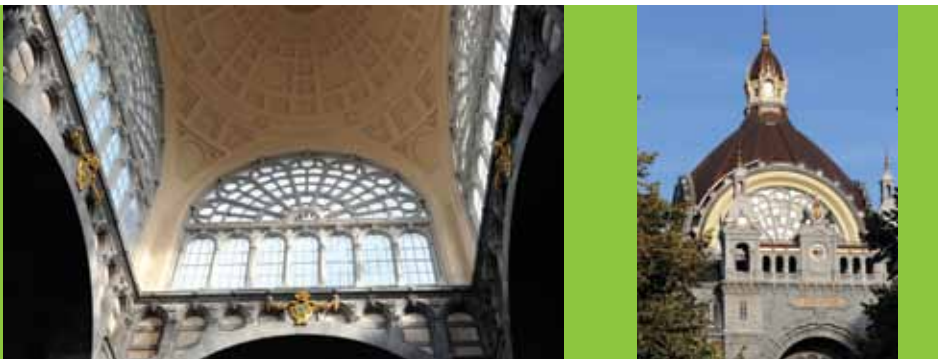
De natuursteen Vinalmont werd aan de buitenkant veelvuldig gebruikt. In de gevels worden ze afgewisseld met lagen van porfiergesteente. Een slechte eigenschap van Vinalmont is dat ze microscopische calstetaders heeft. Die maken de steen een stuk zwakker en onderhevig aan temperatuurswisselingen. Op die manier ontstaan na een strenge winter snel spleten en scheuren en dreigen

stukken steen naar beneden te vallen. In 2005 werd de schade gedetailleerd in kaart gebracht. Daarna volgde in eind 2007 een negen maanden lange restauratie.

De kroon op dit renovatiewerk was de heropbouw van de mooiste ornamenten die in de jaren '60 werden afgebroken wegens veiligheidsredenen.

Het gaat om enkele torens aan de kant Zoo en een toren die het uitzicht aan de kant van De Keyserlei bepaalt. Het klapstuk werd de heropbouw van het zogezegde fronton; de kroonlijst die zich eveneens aan de kant van De Keyserlei bevindt. Door deze realisatie kregen ook de twee bronzen leeuwen en de stationsklok terug hun oorspronkelijke plaats.





Centrale koepel

De koepel bovenop het stationsgebouw is een opvallende bouwconstructie. Ze is dubbelwandig, zoals de koepel van de Dom van Firenze en is één van de eerste Belgische betonrealisaties naar het voorbeeld van François Hennebique (1842-1921) die het patent had voor gewapend beton.

De bogen van de koepel zijn gewapende holle elementen die aan een skeletstructuur zijn opgehangen. Bij de studie werd vooral schade vastgesteld aan

deze holle elementen, waarvan delen waren losgekomen of waarvan de ijzerbewapening door corrosie was aangetast.

De Duitse bezetter heeft tijdens de oorlogsjaren het rood koperen dak en de spits weggehaald. Na Wereldoorlog II was rood koper schaars. Daarom kreeg de koepel een leien dak. Door de moeilijke bereikbaarheid voor herstellingen, was de marmeren steen in de hal door lekkage bedreigd. Daarom werd bij de renovatie opnieuw voor een rood koperen dakbedekking gekozen.

Aan de binnenzijde van de koepel werd de vuilafzetting afgestoomd, waarna het geheel met acrylverf in de originele kleuren werd geschilderd. Daarna kon het stalen werkplatform dat de koepel om veiligheidsredenen gedurende zes jaar had afgeschermd, worden weggenomen.

De 75 meter hoge koepel met een diameter van 43 meter werd aan binnen- en buitenzijde volledig gerenoveerd. De dakbedekking van 1300 m² lood en 850 m² koper maakt de koepel onderhoudsvriendelijk.

De Antwerpse Spookkathedraal is ook aan de buitenzijde rijkelijk versierd met ornamenten. Toch is er bij de bouw al sprake van besparingen. Hoe hoger en hoe minder zichtbaar van op straatniveau, hoe minder rijkelijk versierd. Zo zijn minder versieringen gekapt in de natuursteen dakbedekking van de hoektoren Astridplein/De Keyserlei aan de achterzijde dan aan de zichtbare zijde op het plein. Op sommige plaatsen in de gevels is een combinatie van natuursteen en baksteen gebruikt, waarschijnlijk vanwege de schaarste aan Vinalmontsteen in die periode.

Jacques Voncke zorgt voor betoverend lichtspel in Antwerpen-Centraal

Voor de projectarchitect Jacques Voncke was het snel duidelijk. Het nieuwe station mocht geen "metrostation" worden. Voorheen had het station slechts één niveau met tien sporen (+1) die gedragen werden door een talud van volle grond en gemetselde gewelven. Juist door het verhuizen van de oorspronkelijk bovengrondse sporen naar de ondergrond werd er een majestueus atrium gecreëerd. Deze open infrastructuur zorgt ervoor dat het zonlicht via de perronoverkapping tot op het diepste punt valt (20 meter onder de grond). De lager gelegen nieuwe niveaus kregen bovendien een rechtstreeks zicht op de oude spoorwegkathedraal, waardoor het station uiterst leesbaar werd. Zelfs op de diepste niveaus vindt men intuïtief zijn weg naar de stad.

Het nieuwe atrium werd opgetrokken in rode baksteen, een verwijzing naar het materiaal van de oude gewelven. Dieper in het station wordt de stijl ruwer en wordt de rode baksteen vervangen door beton. Hier wordt blauw strijklicht voorzien om de

onvolmaaktheden van het ruw beton te verhullen. Op de verschillende niveaus heeft Voncke een lichtontwerp gemaakt dat de architectuur versterkt en de reiziger laat vergeten dat hij op 20 meter diepte wandelt.

"Tegenover die kathedraal van de spoorweg een nieuwe architectuur stellen, was zeker geen sinecure. Mijn antwoord was een minimalistisch station, ontdaan van alle franje. Expliciet géén spectaculaire high-tech architectuur, om een spanningsveld met de bestaande ornamentiek te vermijden. Ik wilde niet op details werken, wel op de grandeur van het (bestaande) station."

(Jacques Voncke, projectarchitect Eurostation)



ANTWERPEN-CENTRAAL ALS MOBILITEITS- KNOOPPUNT

Net zoals Brussel-Centraal biedt Antwerpen-Centraal het unieke voordeel om de treinreiziger tot in het hart van de Metropool te brengen. De meerderheid van de treingebruikers gaat te voet naar de eindbestemming. In haar verkeerscirculatieplan geeft de stad dan ook ruim baan aan stappers en trappers volgens het STOP principe (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Privé vervoer).

Daarom werd bij de heraanleg van het Astridplein aan hen de voorrang gegeven met brede voet- en fietspaden. De Spaanse architect Jordi Ferrando, die door de NMBS-Holding werd aangesteld, maakte van het Astridplein een autovrije zone. Voor de fietsers werden ruime overdekte stallingen gemaakt aan de toegang Astrid en Kievit.

Ook het openbaar vervoer krijgt voorrang op het privé autovervoer volgens het STOP-principe.



Bij de bouw van de noord-zuid-verbinding werd een rechtstreekse verbinding gemaakt van het treinperron naar het metroperron Diamant.

Op het Astridplein is bovengronds een tram- en bushalte terwijl auto's gebruik kunnen maken van de ondergrondse kiss&ride. Hier bevindt zich een private betaalparking voor auto's. De stationsparking bevindt zich aan de gemakkelijk bereikbare zijde van de Kievittoegang. Van hieruit kunnen autobestuurders snel van deze stationtoegang via de Van Immerseelstraat en de Plantin en Moretuslei naar Ring en Singel.

In deze parking, uitgebaat door B-Parking, is ook een standplaats voor huurauto's en Cambio voertuigen.

Vanzelfsprekend is Antwerpen-Centraal volledig toegankelijk voor reizigers met beperkte mobiliteit. Van autoparking tot perron, van voetpad tot lift: overal is rekening gehouden met reizigers met grote bagage of kinderwagens of een fysieke beperking.

In het station zijn ook de nodige voorzieningen aanwezig voor blinden en doven.

TWEE VOLWAARDIGE STATIONSTOEGANGEN

Bij het begin van het spoorwegtijdperk weigerden stadsbesturen en militaire overheden dat stations en spoorweglijnen binnen de stadswallen zouden worden aangelegd. Niet alleen het eerste Antwerpse station, maar ook het eerste station van Brussel werd daarom buiten de stadsmuren aan respectievelijk de Kipdorppoort en de Groendreef opgetrokken.

In 1905 lag Antwerpen-Centraal nog aan de stadsrand en werd met de spoortalud van de Centers een extra barrière gemaakt tussen twee stadsdelen. Gedurende de volgende honderd jaar is Antwerpen rond het station heen gegroeid maar de scheiding tussen de stadskern en Borgerhout is blijven bestaan en de relatie tussen de stadsdelen aan de beide zijden van het station is zwak. Met de aanleg van de noord-zuidverbinding en vooral met de bouw van de tweede



stationstoegang Kievit ontstond een kans om de twee gescheiden stadsdelen met een extra brede doorgang aan de Lange Kievitstraat terug met mekaar te verbinden. Antwerpen-Centraal kreeg twee volwaardige voordeuren en er is niet langer sprake van een verwaarloosde achterzijde.

De toegang Kievit werd opgevat als een ondergrondse spoorhal met een eigentijdse luifel van 900 ton staal en 6500 m² glas. Als waterdichting werd 10 kilometer silicone aangebracht. Alle reizigersfaciliteiten zoals loketten, toiletten en een opvallend

buffet zijn eronder te vinden. Onder de stalling voor 800 fietsen is de stationsparking voor 600 auto's. Rond het station vestigden zich grote bedrijven met 35.000 m² kantoorruimte.

De fysieke band tussen station en stad wordt in de architectuur van het gelijkvloerse stationsniveau extra onderstreept door de vele toegangsdeuren van de Centers naar het winkelcentrum aan de Pelikaansstraat. Reizigers kunnen aan deze zijde gebruik maken van drie ingangen om met liften, trappen of roltrappen naar de perronniveaus te gaan.

UNIEKE MIX VAN WINKELS EN DIENSTEN



Bij het ontwerp van het vernieuwde station werd optimaal rekening gehouden met het feit dat reizigers vlot van het ene vervoersmiddel op het andere moeten kunnen overstappen. Maar het station is veel meer dan een louter overstapplatform.

Het station biedt soelaas voor de reiziger die tijd wil winnen door mobiliteit te combineren met een snelle boodschap. In het station kan dat door even te winkelen in

de superette, een snack te kopen, geld af te halen of een bloemetje te kopen. Afspreken of kort vergaderen bij een kopje koffie of in het stationsrestaurant is slim gezien voor mobiele zakenlui.

Antwerpen-Centraal heeft een gevarieerd dienstenaanbod zoals een infokantoor van De Lijn en een jobwinkel. Op het gelijkvloerse niveau kunnen toeristen terecht in het informatiekantoor van Toerisme

Antwerpen. Het station investeert in een kwalitatief fietspunt dat toezicht houdt op de fietsenstallingen van het Astrid- en Kievitplein. Hier kunnen toeristen ook een fiets huren voor een ontdekkingstocht door Antwerpen.

Diamond Gallery

De goudwinkels onder de bogengang in de Pelikaansstraat zijn vergroeid met het Centraal Station. Ooit waren er 100 goudwinkeltjes rond het station.



Zelfs de gedwongen verhuizing naar de containers voor de tunnelwerkzaamheden konden het fenomeen niet uitdoven. Na de realisatie van het project noord-zuidverbinding hebben een 35-tal onderdak gevonden in het station. De goudhandelaars mochten hun intrek nemen in het winkelcentrum volgens het principe van de marktconsultatie. Zo heeft Antwerpen-Centraal als enige in de wereld een eigen diamond gallery.

Het station leeft

Het nieuwe Antwerpen-Centraal moet een dynamiek losmaken waaraan de hele stad zich kan optrekken. Het station en haar omgeving is een unieke ruimte voor evenementen. Zo ging de filmopname van de dansact in de stationshal 'Op zoek naar Maria' via Youtube de wereld rond. De Zoo organiseerde bij de geboorte van het olifantje Kai-Mook in 2009 een reuze babyborrel op het Astridplein.

In het station vinden bijna elke week culturele evenementen plaats. Zo hebben de bezoekers al gratis een sportinitiatie basket of rope skipping kunnen volgen of kunnen genieten van een tangosalon of salsademonstratie.

Er is ook congresruimte beschikbaar. De gemakkelijke bereikbaarheid en het unieke historische kader van Antwerpen-Centraal is voor organisatoren een pluspunt.

EEN NET EN VEILIG STATION



Omdat netheid voor het station belangrijk is, moeten elke dag 47.000 m² of het equivalent van 12 voetbalvelden worden schoon-gemaakt.

Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS-Holding, waakt dag en nacht over de veiligheid van de klanten. Vanuit de controlekamer worden een kleine driehonderd camera's in de gaten gehouden.

In het station zijn 48 roltrappen, 40 liften, 1.701 luidsprekers en 275 brandmelders die ook vanuit de controlekamer worden opgevolgd.

Bij een brand gebeurt de afvoer van rook en warmte door middel van een ingenieus ontrokkings- en ventilatiesysteem via afvoerkanalen en ventilatoren. Er hangen in het station 236 brandgordijnen met een lengte van 1,2 km om te vermijden

dat de rook zich verspreidt in heel het stationsgebouw. In de geboorde tunnels bevinden zich vluchtpaden, drie nood-uitgangen en twee dwarsverbindingen voor een evacuatie bij calamiteiten. De reizigers worden wegwijst gemaakt door verlichte pictogrammen.

Een korps van 40 veiligheidsagenten van Securail waakt samen met de Federale Spoorwegpolitie over de veiligheid in het station.

ANTWERPEN-CENTRAAL: KLOPPEND HART VAN DE STATIONSOMGEVING



Astridplein: poort naar de stad

Het Koningin Astridplein is het visitekaartje van Antwerpen voor al wie het Centraal Station verlaat. Hier vloeien station en stad in elkaar over. De monumentale lantaarnpalen en het autovrije plein geven aan dat dit nog spoorwegeigendom is waar ooit de houten voorloper van het huidige station stond. Straatnamen zoals de Rotterdamstraat en de Stoomstraat

verwijzen naar de toenmalige gelijkgrondse spoorverbinding Antwerpen-Rotterdam.

Na de bouw van de tunnelkoker onder de spoorwegkathedraal werd het plein heraangelegd naar een ontwerp van de architect J. Ferrando. Vierhonderd auto's kunnen terecht in de ondergrondse parking. Bovengronds ontstaat een ruim en autovrij plein met mogelijkheden tot evenementen.

In het ondergrondse fietspunt is een stalling voor 1500 fietsen. Het Astridplein is meer dan ooit een mobiliteitsknooppunt maar ook een aangenaam plein om te vertoeven.

In de bouwvergunning voor de nood-zuidverbinding en de heraanleg van het Astridplein werden garanties gevraagd voor het wegwerken van enkele pijnpunten:

Vroeger werd te veel ruimte gelaten voor autoverkeer en te weinig voor de voetgangers. Het groene perk was niet toegankelijk en vormde dus een obstakel voor de voetgangersstromen. Ook de inplanting van tram- en bushaltes was ongelukkig wat leidde tot een onevenwichtige verdeling van activiteiten aan de west- en de zuidkant.

Het hertekende Astridplein bestaat uit twee delen. Het zuidelijke deel beslaat één derde van het plein en werd volledig in blauwe hardsteen aangelegd als voetgangerszone waar ook ruimte is voor evenementen en bijeenkomsten.

Het noordelijke deel van het plein ademt als een groene long en is tegelijk een knooppunt voor openbaar vervoer. Nu is het mogelijk om te

wandelen tussen de gras- en plantenperken en zijn de tram- en bushalte symmetrisch rond het plein geweven.

Onder het bovengrondse plein bevindt zich nog een ondergronds plein. Met veel licht en ruimte wordt hier een droge verbinding gemaakt tussen de metrostations Astrid en Diamant. Hier kunnen auto's ook de lus maken om reizigers met beperkte mobiliteit te laten uitstappen.

De capaciteit in de ondergrondse commerciële autoparking is bewust beperkt omdat de omliggende straten een grotere toevloed niet aankunnen. De stationsparking aan de tweede stationstoegang Kievit is veel beter gesitueerd aan de uitvalsweg Plantin en Moretuslei naar Singel en Antwerpse Ring.

Zoo en Centraal Station vormen één geheel

De Antwerpse Zoo en het voormalige stationsgebouw op het Astridplein zijn tijdgenoten. Al sinds 1843 torente de dromedaris op de hoofdingang van de Zoo. Alhoewel de Zoo ingesloten zit tussen de stadsuitbreiding en het station, zijn beide burens samen groot geworden. De Antwerpse Zoo is de enige in de wereld die een internationale station aan zijn zijde heeft. Dat is een onbetaalbare mobiliteitstroefkaart. In haar masterplan wil de Zoo haar ticketcontrole aan de hoofdingang achteruit schuiven zodat een nieuw publiek pleintje ontstaat aan het grote Koningin Astridplein.

De Koninklijke Maatschappij heeft ook het Antwerpse congrescentrum onder zijn hoede. Met de renovatie van de Elisabethzaal en de uitbouw van de congresruimte voor 2500 deelnemers gaat het Astridplein een centrale rol spelen in Antwerpen Congresstad. Het station zal het congrescentrum aan bijkomende plaatsen helpen.

Verkeersluwe boulevard De Keyserlei en Pelikaansstraat

De stad wil door de heraanleg van De Keyserlei een wandelboulevard scheppen van station tot Schelde. Samen met de heraanleg van het Operaplein wil het stadsbestuur de oude lei heraanleggen en zijn grandeur van vroegere jaren teruggeven. Net zoals voor de andere stationsomgevingen, vertrekt de stad vanuit het STOP-principe. Dit laat toe om een autoluwe voetgangersas, vanuit het Centraal Station naar het historische centrum van de stad te creëren – een as die zijn historische achtergrond behoudt en die een verbinding maakt tussen de grandeur

van het station en de moderne toets van de Meir. Het resultaat van de ontwerper van de De Keyserlei, Manuel de Sola Morales is ten vroegste tegen de lente van 2012 klaar.

Aan de zijkant van het Centraal Station is de Pelikaansstraat volledig heraangelegd. De straat is, behalve voor fietsers en voetgangers, alleen nog maar toegankelijk voor het openbaar vervoer in beide richtingen. De Pelikaansstraat is het begin van een groene boulevard die langs de centers loopt en vlakbij het station Antwerpen-Berchem eindigt. Op grote delen van de drukke weg die tussen beide stations ligt, wordt ademruimte gecreëerd met een groene middenberm.





Kievitplein: trendy achterdeur van station

De Kievitwijk lag tot over enkele jaren verscholen aan de achterzijde van het Centraal Station en de Zoo. In de wijk werd vooral het Kievitplein bekend door het hotel Switel dat er afbrandde op oudejaarsnacht 1994. Nadien was het plein lange tijd een troosteloze plaats.

De blikvanger van de Kievitbuurt is ongetwijfeld de grote glazen kubus en het dito dak dat als het ware geplooid is tot in de ondergrondse spoorhal. De lijnen van deze rasterstructuur lopen parallel met de sporen en de bouwlijn van de kantoorstorens rond het Kievitplein. In de zwevende, met rood omlijnde 'bak' kreeg een restaurant/buffet onderdak. Spectaculair is ook het overstapniveau dat als een rode loper de verbinding maakt tussen

de parking en het Perronniveau. Deze plek groeide meteen uit tot een geëerde evenementenruimte. Zo was de expo "FC De Kampioenen" een groot succes.

De wijk werd een internationale toplocatie met de kantoorontwikkeling 'Kievit fase I' als resultaat. Onder meer Alcatel nv en de Vlaamse overheid zijn vandaag gehuisvest in deze eerste hoogbouw bij de nieuwe stationstoegang.

Na de realisatie van Kievit fase I besloot de stad een grotere rol te willen spelen bij de stadsvernieuwing in deze omgeving. Voor de ontwikkeling van de terreinen langs de spoorwegberm (o.m. het voormalig rangeerstation) werd in 2006 dan ook beslist de stad als projectleider aan te stellen. Het stadsontwerp 'Kievit fase II' is het resultaat van de stad die de regie voert in deze

buurt. Hierin zal de Van Immerseelstraat in de toekomst sterk verbreed worden en voorzien worden van een groenstructuur.

Nieuwe bouwblokken komen tot tegen de spoorwegberm aan en zullen minder hoog zijn dan de bebouwing van Kievit fase I. Het nieuwe programma voor het ganse plangebied is een mix van voorzieningen, kantoren en wonen. Deze mix is noodzakelijk om enerzijds de economische potentie van de locatie ten volle te benutten en anderzijds de levendigheid van de omgeving te garanderen.

Auto's zijn in de hele Kievitwijk enkel ondergronds toegelaten. De bovengrond is gereserveerd voor voetgangers en fietsers. Via een toegangshelling en een ondergrondse rotonde zijn de twee ondergrondse parkeergarages bereikbaar.

Ze bieden plaats aan 1200 wagens en 600 fietsen.

Een andere belangrijke realisatie voor de hele wijk is de creatie van een groene rotswand. Zo vloeit de Antwerpse Zoo vandaag over in het Kievitplein. Aan de achterzijde van deze rotswand zitten o.m. de pinguïns.

De Ploegstraat, de straat langs de rotswand, is volledig heringericht en 'vergroend'. Ook in het straatbeeld zijn rotsblokken terug te vinden. Door de aanwezigheid van levensgrote stalen giraffen naast de rotsblokken wordt er op ludieke wijze verwezen naar de dieren in de zoo. Beide projecten zijn realisaties van de stad op basis van het plan dat Studiegroep Omgeving voor het publiek domein in dit gebied maakte.

Foto- en filmlocatie

Bijna dagelijks komen trouwers en amateurfotografen vragen naar een toelating om op de marmeren trap of in de spoorhal een huwelijks- of fotoreportage te mogen maken. Maar ook filmploegen uit heel de wereld willen beelden van het station in hun reportage over Antwerpen.

Bekende tv series zoals Thuis, Familie, Langs de kade, Zonde van de zendtijd laten actiescènes afspelen in de stationsomgeving. Binnenlandse kaskrakers zoals De zaak Alzheimer laten acteurs zoals Jan Decler schitteren in de spoorhal. Ook heel veel buitenlandse cineasten zijn in Antwerpen-Centraal komen

filmen met de grootste sterren: Yves Montand, Michel Piccoli, Charlotte Rampling, Jean-Louis Trintignant...

Voor een aflevering van Poirot werd ook in de Antwerpse spoorwegkathedraal gefilmd. Dat moest dan wel het station van Brussel voorstellen, want de cineast had naamborden en al meegebracht.



HET STATION EN DE MUZE

Het station was ook een inspiratiebron voor dichters zoals Jan Van Nijlen (1884-1965). Deze man woonde vlakbij het station in de Carnotstraat.

Het was de wens van wijlen Johan Anthierens dat zijn gedicht 'bericht aan de reizigers' een plaats zou krijgen in Antwerpen-Centraal. Samen met Brigitte Raskin heeft de NMBS-Holding deze wens in vervulling laten gaan. Het gedicht prijkt in de gang aan de kant Zoo tussen de stationshal en de spoorhal.

Bericht aan de reizigers

*Bestijg den trein nooit zonder uw valies met dromen,
dan vindt ge in elke stad behoorlijk onderkomen.*

*Zit rustig en geduldig naast het open raam:
gij zijt een reiziger en niemand kent uw naam.*

*Zoek in 't verleden weer uw frisse kinderogen,
kijk nonchalant en scherp, droomrig en opgetogen.*

*Al wat ge groeien ziet op 't zwarte voorjaarsland,
wees overtuigd: het werd alleen voor u geplant.*

*Laat handelsreizigers over de filmcensuur
hun woordje zeggen: God glimlacht en kiest zijn uur.*

*Groet minzaam de stationschefs achter hun groen hekken,
want zonder hun signaal zou nooit één trein vertrekken.*

*En als de trein niet voort wil, zeer ten detrimente
van uwe lust en hoop en zuurbetaalde centen,*

*blijf kalm en open uw valies; put uit zijn voorraad
en ge ondervindt dat nooit een enkel uur te loor gaat.*

*En arriveert de trein in een vreemdsoortig oord,
waarvan ge in uw bestaan den naam nooit hebt gehoord,*

*Dan is het doel bereikt, dan leert gij eerst wat reizen
betekent voor de dolaards en de ware wijzen...*

*Wees vooral niet verbaasd dat, langs gewonen bomen,
een doodgewone trein u voert naar 't hart van Rome.*



MEER INFO

www.hetstation.be

Aanvraag gidsbeurten bij Antwerpse stadsgidsen: 03 203 95 39 of gidsenwerking@stad.antwerpen.be

Aanvraag voor de organisatie van een congresactiviteit, evenement of toelating tot filmen en fotograferen:
info op www.hetstation.be en aanvraag bij paul.vanaelst@b-holding.be.

REIZIGERSINFO

NMBS 02 528 28 28 www.nmbs.be

De Lijn 070 220 200 www.delijn.be

Brochure van de NMBS-Holding/2011

V.U. Erik Sclep, Communication manager NMBS-Holding

Frankrijkstraat 85 1060 Brussel

Illustraties: Leo Goossenaarts, Stan Wagemans

Met dank aan Gazet van Antwerpen en de stad Antwerpen voor het ter beschikking stellen van tekstmateriaal.