

Tweede stationstoegang aan de Lange Kievitstraat

Met de aanleg van de noord-zuidverbinding wordt het vernieuwde Antwerpen-Centraal in de toekomst een stuk groter. Niet alleen het aantal perrons neemt toe, ze worden ook aanzienlijk langer (350 tot 400 meter). Daardoor wordt het huidige station tweemaal zo lang. Deze ingreep laat toe om een tweede stationstoegang aan de Lange Kievitstraat te creëren. De nieuwe ingang is echter meer dan zomaar een achterdeur. Het wordt een volwaardig station met een eigen buffet, loketten, enzovoort.

Het concept van de tweede stationstoegang is het resultaat van een evolutief denkwerk en houdt rekening met de reacties die er op vorige ontwerpen gekomen zijn. Een eerste aanzet werd in mei vorig jaar voorgesteld op het stadhuis van Antwerpen, in aanwezigheid van de schepen van Ruimtelijke Ordening, de schepen van Cultuur, de Vlaamse Bouwmeester, vertegenwoordigers van de Stedelijke Diensten en het Rotterdams studiebureau MVRDV. De reacties waren positief en zijn terug te vinden in een bouwadvies van de stad Antwerpen aan AROHM.

Het resultaat van verder denkwerk werd in december 1999 op analoge wijze op het stadhuis toegelicht aan dezelfde partijen met eveneens vertegenwoordigers van AROHM. Uit twee voorgestelde varianten werd het huidige ontwerp geschikt voor bouwaanvraag bevonden. De bouwaanvraag voor de tweede stationstoegang werd op 23 juni 2000 dan ook ingediend.

Ondergronds atrium en stationsgebouw

De tweede stationstoegang is opgevat als een ondergrondse stationshal of atrium. Er is niet alleen veel licht, maar ook voldoende lucht en ruimte aanwezig is. Rond het atrium komen er fietsenstallingen (500 à 600 plaatsen) en een ondergrondse autoparking (534 plaatsen). Het verkeer dat bij latere stedenbouwkundige ontwikkelingen ondergronds tot in de kern van de Kievitbuurt zal kunnen doordringen, kan nauw aansluiten op het station: de reiziger kan dan, zonder van niveau te veranderen, het station via het atrium binnenstappen.

Ondergronds vormt het lichtgevende atrium de draaischijf van waaruit reizigers vertrekken of aankomen. Het atrium is, als zijdelings "venster" naar de ondergrond van het station, ontstaan als een "natuurlijk" gevolg van het constructieconcept van het station. Via dit venster wordt alle grond van onder de nieuwe spoorconstructies - die reeds in dienst zijn - bovengehaald en ontstaat er een zeer diepe bouwput van waaruit het station ondergronds verder kan uitgebouwd worden.

Het nieuwe bovengrondse niveau van het stationsgebouw, met een dak over de sporen, bundelt de stationsactiviteiten. De tweede stationstoegang krijgt op die manier ook een signaalfunctie. Later, wanneer de geplande stedenbouwkundige ontwikkelingen verder gevorderd zijn, wordt het station een contrasterend herkenningspunt tegenover de omliggende hogere gebouwen.

Het dak van het nieuwe stationsgebouw is een zwevend vlak waaruit, waar nodig, openingen gesneden zijn. Het dak is vlak en licht hellend voor de afwatering. Het dakvlak is geknikt en gaat over in een gevelwand. Het geknikte vlak bestaat uit een tweezijdig met wit mat glas beklede staalstructuur waarvan de contouren doorheen het witte glas zichtbaar blijven. Overdag, licht het glas door de lichtindringing op. 's Nachts wordt de dakstructuur inwendig belicht zodat een wazige lichtheid ontstaat.

De tweede stationstoegang wordt dankzij al deze factoren dé ontmoetingsplaats bij uitstek. Het atrium is makkelijk bereikbaar. Het buffet en de wachtzaal vormen een uitstekende uitkijkpost over de rest van het station. De wanden van het atrium kunnen als projectiescherm dienen om activiteiten in het Antwerpse aan te kondigen. De zijgevels van het stationsgebouw zijn opgevat als enorme poorten. In de winter kan men in het gebouw beschutting vinden en de omgeving ervaren. Op een warme zomerdag kan men met de haren in de wind door de openstaande poorten de stationshal binnen- of buiten wandelen.

Verkeerscirculatie

Om een keuze te kunnen maken uit een aantal aanvoerroutes naar het vernieuwde Antwerpen-Centraal en de tweede stationstoegang, werden door een stuurgroep waarin de stad en het Vlaams Gewest zetelen verkeersstudies opgezet.

Hieruit blijkt dat de Van Immerseelstraat de meest voor de hand liggende keuze is om het verkeer naar het vernieuwde station te leiden. Om het verkeer vlot te kunnen laten doorstromen moet de Van Immerseelstraat wel verbreed worden. Op die manier wordt het verkeer gelijkmatig verdeeld over de kruispunten Provinciestraat, Van Immerseelstraat en Simonsstraat.

Het verkeer zal via de Van Immerseelstraat naar de ondergrondse parkeergarage en naar de omgeving geleid worden. Naast de parkeerplaatsen is er ook ruimte voor autocarstopplaatsen, een kiss-and-ride-zone, een taxistopplaats, fietsstallingen, enzovoort.

Toegang via de Pelikaansstraat

Buiten een discrete trap naar het bovenste buitenperron, gebeurt er niets aan de kant van de Pelikaansstraat. Er zal in de hoogte boven de sporen enkel een zwevend dak zichtbaar zijn. De geklasseerde gevel wordt op geen enkele plaats verstoord. Met zijn 400 meter lengte wordt het één grote stationsingang.

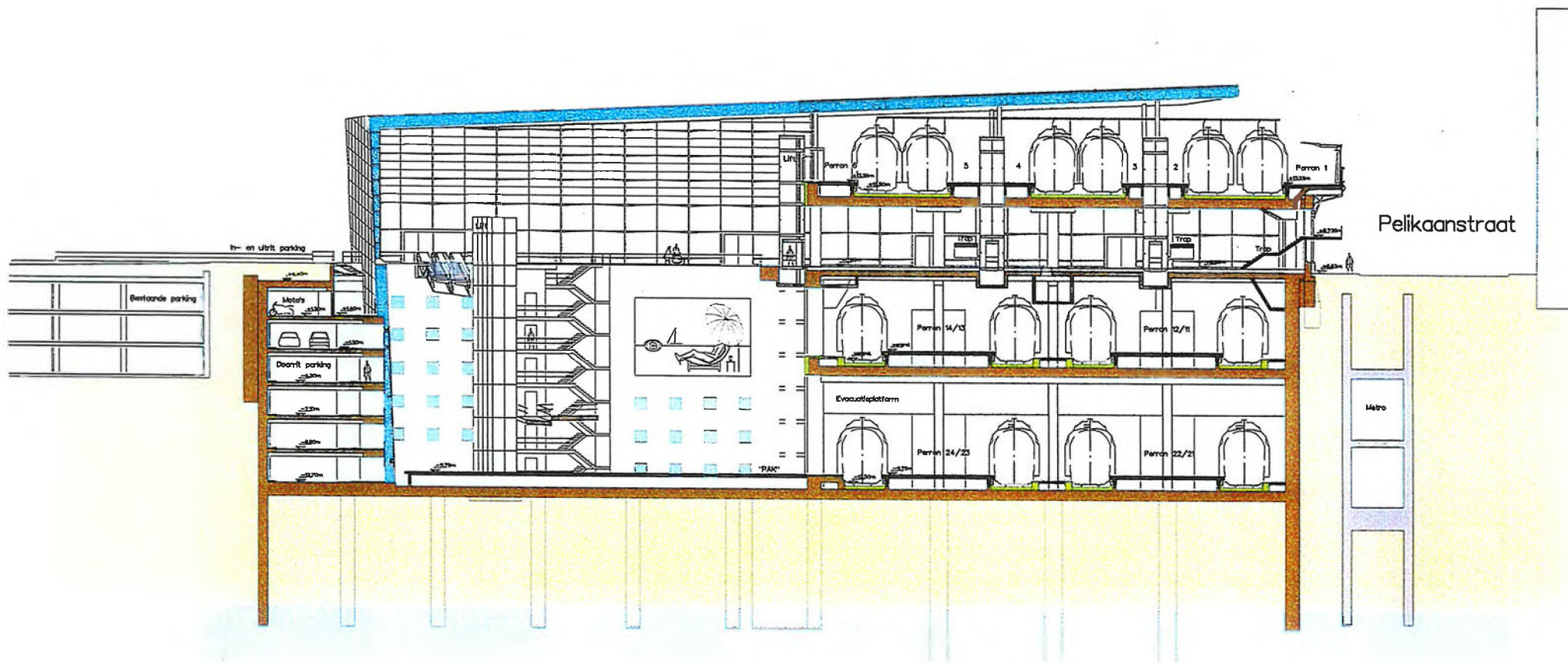
Dienstgebouw Ploegstraat

Om alle noodzakelijke stationsfuncties in onder te brengen, komt er ter hoogte van de Ploegstraat een nieuw dienstgebouw. In afwachting van verdere stedenbouwkundige plannen, wordt er langs de Ploegstraat een bomenrij voorzien die een groene link vormt met de erboven gelegen zichtbare begroeiing van de daktuin van de Zoo.

Stationsbuurt krijgt nieuwe impuls

De komst van het nieuwe stationsgebouw wordt aangegrepen om de omgeving Lange Kievitstraat/Van Immerseelstraat aangenamer te maken en een nieuwe impuls te geven. De NMBS gaf het Rotterdams studiebureau MVRDV de opdracht om een visie hierover uit te werken. In hun ontwerp streven ze ernaar de bestaande buurt van het imago "achterkant station" af te helpen en een volledig eigen dynamische uitstraling te geven. Nu er een impuls is gegeven, is het aan de projectontwikkelaars en de stad om de stationsomgeving verder uit te bouwen. Het project zal verder gestalte krijgen in de vorm van een bijzonder plan voor aanleg.





ZOO

