

# de **noord-zuidverbinding** Antwerpen



Een overzicht van het project





## een extra troef voor de **Metropool**

In de toekomst zal het station Antwerpen-Centraal beschikken over 14 perrons (verdeeld over drie verdiepingen) en een rechtstreekse tunnelverbinding met het noorden van de stad. Dat is, kort gezegd, de *noord-zuidverbinding*. Dankzij dit project zal het treinverkeer naar en van het centrum van de stad vlotter en efficiënter verlopen, en beter beantwoorden aan de groeiende behoeften.

Antwerpen-Centraal is één van de belangrijkste - en volgens velen één van de mooiste - stations van het land. Op een gemiddelde werkdag vertrekken er zo'n 25.000 reizigers. Het is strategisch gelegen in het stadshart, binnen loopafstand van werken, wonen, winkelen en ontspanning.

In de toekomst zal het personenverkeer alleen maar toenemen. Dat is een algemene trend die zich duidelijk aftekent. Het spoor, als veilig en milieuvriendelijk reisalternatief, moet blijven bij die ontwikkeling. Met de juiste maatregelen om het openbaar vervoer te stimuleren, biedt het spoor een antwoord op de huidige verkeersproblemen. Wat Antwerpen betreft, gaan sommige voorspellingen uit van een verdubbeling van het huidige aantal treinreizigers. Tegen 2010 zou Antwerpen-Centraal jaarlijks 20 miljoen reizigers over de vloer krijgen, waarvan 1,5 miljoen internationale reizigers. Op dat vlak zou het station dus even belangrijk worden als onze nationale luchthaven.

In 2005 zal het station klaar zijn om al die reizigers te ontvangen. Hiervoor dringen zich een aantal maatregelen op om de capaciteit van het station en de vlotheid van het verkeer naar en door Antwerpen te verhogen: meer treinen moeten in minder tijd van en naar het centrum van Antwerpen - en er doorheen - kunnen rijden.



# de **noord-zuidverbinding** in een notendop

De 'noord-zuidverbinding' is de naam van het project dat de capaciteit van Antwerpen-Centraal zal verdubbelen. De belangrijkste infrastructuurwerken zijn:

- een *spoortunnel* onder de stad;
- de *herinrichting van het station* Antwerpen-Centraal.

De aanleg van de noord-zuidverbinding begint voorbij het station Antwerpen-Berchem. Vanaf daar worden de sporen binnen de huidige spoorwegberm heraangelegd. De toegangshelling tot de tunnel begint vanaf de Lange Leemstraat. De sporen komen toe op drie verdiepingen in het Centraal Station. Op het onderste niveau leiden de sporen via twee tunnelkokers naar het noorden. De tunnel komt boven ter hoogte van het Damplein, dat wordt heraangelegd. De nieuwe lijn volgt ten westen de bestaande infrastructuur en geeft verderop toegang tot de lijn 12 naar Essen en tot de nog aan te leggen hogesnelheidslijn naar Nederland.

Aan de Groenendaallaan wil de NMBS een nieuw station bouwen. Het vervangt niet alleen de huidige stopplaats Luchtbal, maar wordt een heus verkeersknooppunt met vlotte overstap naar ander (openbaar) vervoer, goede verbindingen met het stadscentrum en voldoende parkeergelegenheid.





## het *station* herademt

Het huidige station Antwerpen-Centraal heeft te kampen met een capaciteitsprobleem. Het telt tien sporen. Omdat die sporen doodlopen en alle treinen dus rechtsomkeert moeten maken, is het treinaanbod beperkter dan het zou moeten - en kunnen - zijn. Treinen naar het noorden zijn verplicht een omweg te maken via het ringspoor rond de stad. Met dat alles beantwoordt het treinverkeer niet meer aan de groeiende behoeften. En dat heeft gevolgen voor de héle vastlopende verkeerssituatie in en rond de stad.

Tegen 2005 zal het plaatje er heel anders uitzien. Het vernieuwde station zal op vier extra sporen kunnen rekenen. Dankzij de aanleg van een tunnel wordt het bovendien - gedeeltelijk - een doorgaand station. Niet minder dan een verdubbeling van de capaciteit zal het gevolg zijn van de ingreep. Er kunnen meer treinen stoppen en het treinverkeer op de ingewikkelde sporenbundels voor het station verloopt vlotter. Het station krijgt weer ademruimte.

Dit alles wordt verwezenlijkt met respect voor de prachtige architectuur van het huidige station. Het nieuwe station, met zijn vier verschillende niveau's, is zoveel mogelijk opengewerkt, zodat een overzichtelijk geheel ontstaat, waar het licht vrij spel heeft. Modern en traditioneel met mekaar verzoend.







## voordelen

---

# binnenlands verkeer

De voordelen die eruit voortvloeien voor het binnenlandse verkeer zijn legio.

In de toekomst zullen er minder vertragingen worden veroorzaakt door de huidige beperkingen en wordt dus een *stiptere* treindienst mogelijk. Door een *frequentere* treindienst kan de bediening van de voorsteden vanuit Antwerpen-Centraal beter worden uitgebouwd. Er kan eindelijk een dienst worden uitgewerkt die voldoende marge biedt om de steeds *toenemende vraag* te kunnen opvangen. Een algemene *tijdwinst* voor alle treinen tussen het noorden en het zuiden van de stad.

Het station zal meer *comfort* bieden. Alle diensten die de moderne reiziger met recht hoopt te vinden in zijn station, zullen volop aanwezig zijn: ruime parkeermogelijkheden (1250 plaatsen, verdeeld over 2 ondergrondse parkeergarages), vlotte verbinding met andere vormen van openbaar vervoer, winkeltjes...

De perrons zullen breder zijn, maar ook langer (tot 400m). Langere perrons, dat betekent langere treinen, en dus... meer *zitplaatsen* per trein.



**hst**

Het tweede voordeel ligt in het *hogesnelheidsverkeer*. De tijd staat niet stil, het treinverkeer evolueert mee en wordt sneller, efficiënter,... Dankzij de tunnel wordt het belangrijke station van de Antwerpse metropool een volwaardige terminal voor snel, internationaal verkeer. De hogesnelheidstreinen verliezen geen kostbare tijd meer door het feit dat Antwerpen-Centraal een station met doodlopende sporen is. Er bestaat geen gevaar meer dat Antwerpen-Centraal noodgedwongen links blijft liggen en moet toekijken hoe het internationale verkeer uitwijkt naar een station dat wél een doorgaande verbinding biedt.

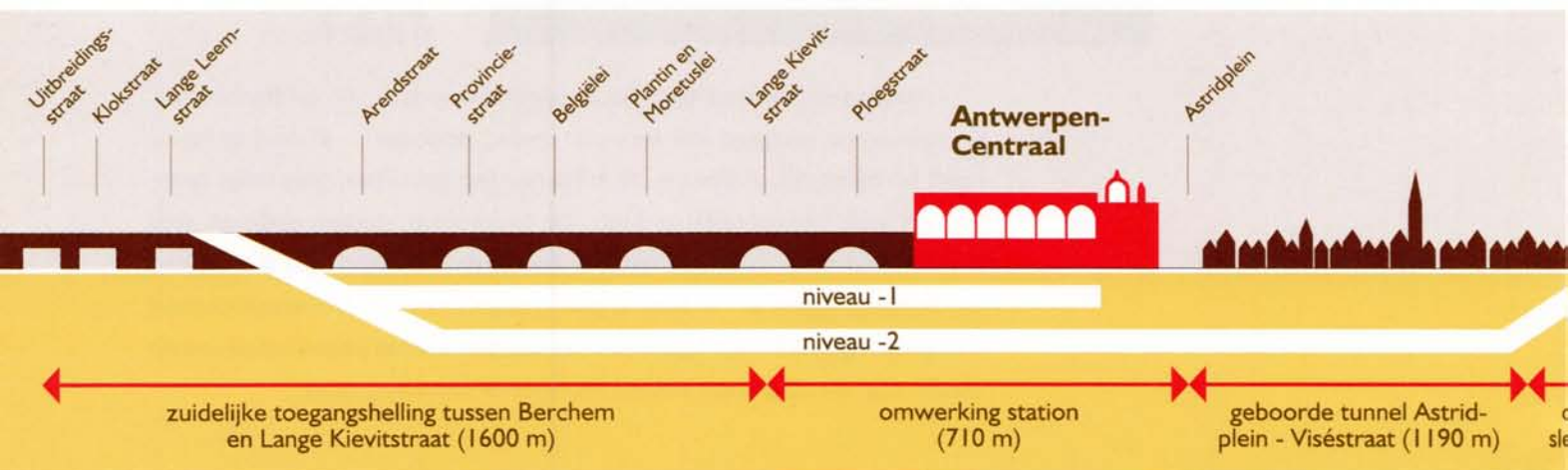


## ondergrondse verbinding

Halfweg tussen het station Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal, ter hoogte van de Lange Leemstraat, begint de aanzet van de ondergrondse verbinding. Daar gaan vier sporen naar beneden. Van die vier sporen leiden er twee naar het niveau -1 van het station. Ze splitsen zich net voor het station op in vier perronsporen. De twee andere sporen leiden naar het niveau -2 van het station en splitsen ook op in vier perronsporen. De perronsporen op de verdieping -2 geven toegang tot de tunnelverbinding met het noorden, onder de stad door. Die tunnel bestaat uit twee aparte kokers, één voor elke rijrichting, en komt boven aan het Damplein. Daar sluiten de sporen aan op het ringspoor.

De ondergrondse verbinding van Berchem tot Antwerpen-Centraal wordt volledig binnen de grenzen van de spoorwegberm uitgevoerd. Van Antwerpen-Centraal tot in de nabijheid van het Damplein gebeuren de graafwerken met behulp van een boorschild, op een diepte van ongeveer 20 meter. Door het gebruik van die methode, die in Antwerpen al gebruikt werd voor het graven van de premetro, blijven bovengrondse hinder en het aantal onteigeningen beperkt.

De hele verbinding, beide toegangshellingen inbegrepen, heeft een totale lengte van 3,8 km.





# bruggen



De aanleg van de ondergrondse verbinding heeft - vooral tijdens de werken - gevolgen voor enkele onderdoorgangen van het viaduct. In principe blijven ze toegankelijk voor het wegverkeer.

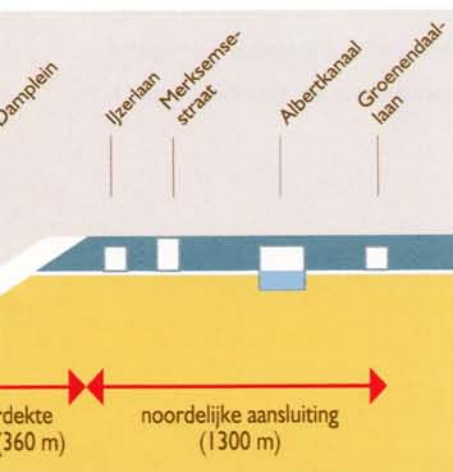
De spoorwegbrug over de *Klokstraat* moet breder worden om plaats te bieden aan extra sporen. De onderdoorgang van de *Lange Leemstraat* was wegens ouderdom aan vervanging toe.

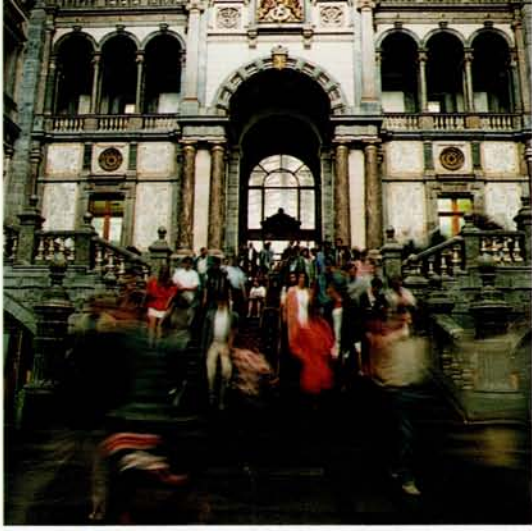
Een nieuwe onderdoorgang is momenteel in aanbouw, los van het project van de noord-zuidverbinding. Hij zal klaar zijn tegen de tijd dat de werken voor de noord-zuidverbinding beginnen.

Net voorbij de Lange Leemstraat begint de open toegangshelling tot de spoortunnel. Die bevindt zich in de *bundel 'Berchem'*, het spoorwegdomein in de driehoek gevormd door de Cuperusstraat, Grote Hondstraat en Transvaalstraat. De brug van de *Arendstraat* zal in de toekomst alleen nog doorgang bieden aan fietsers en voetgangers. De spoortunnel bevindt zich op die plaats immers nog niet diep genoeg om autoverkeer toe te laten. Het tramverkeer rijdt om via de Lange Leemstraat. Daartoe komt er een aansluiting langs de Cuperusstraat met de tramsporen van de Lange Leemstraat.

De brug van de *Provinciestraat* blijft behouden voor alle verkeer. Tijdens de werken zal het nodig zijn het wegdek tijdelijk op te breken om de graafwerken voor de spoortunnel te kunnen uitvoeren en om de fundamenten van de brug aan te passen. Hetzelfde geldt voor de brug van de *Belgiëlei*. Daar gebeurt het opbreken van het wegdek in twee fasen, zodat het wegverkeer ook tijdens de werken van de onderdoorgang gebruik kan blijven maken. Idem voor de onderdoorgang *Plantin en Moretuslei*.

De brug van de *Lange Kievitstraat* moet verbreed worden. De siergevel aan de kant van de Stoomstraat, die nu in een insprong ligt, schuift op; de gevel aan de kant Pelikaanstraat blijft waar hij is. De brug van de *Ploegstraat* valt in de nieuwe stationsinfrastructuur en zal niet meer door het verkeer kunnen worden gebruikt; de doorgang krijgt zijn oorspronkelijke functie terug van diensttoegang tot het station.





## flessenhals

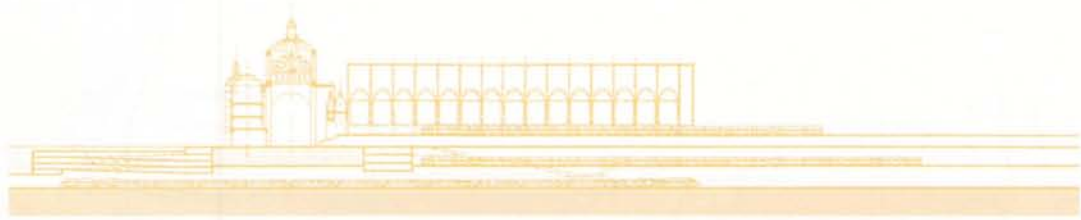
De noordelijke uitrit van het station Antwerpen-Berchem vormt een flessenhals voor het treinverkeer naar Antwerpen-Centraal. Een vlotte doorstroming van het verkeer vergt dan ook een verbreding van de spoorbedding op die plaats. Daartoe wordt de steunmuur langs de *Schelpstraat* een achttal meter verplaatst. Hiervoor worden enkele garages en een tiental huizen onteigend. Dit schept kansen voor een opwaardering van de woonzone: de ruimte langs de nieuwe steunmuur zou op een aantrekkelijke manier worden heringericht om de leefbaarheid van de wijk te verhogen, met aanplantingen en behoud van de doorgang voor voetgangers en wegverkeer.



## centers behouden en vernieuwd

De waardevolle architectuur van de spoorberm (met zijn 'centers') tussen de Arendstraat en de Lange Kievitstraat zal er na de werken opnieuw uitzien alsof ze pas is gebouwd. Het project van de noord-zuidverbinding houdt immers niet alleen het volledige behoud van de centers in, maar wil de gelegenheid aangrijpen om ze te herstellen en hun vroegere uitzicht terug te geven. De constructie van de tunnelkokers onder het spoorwegviaduct maakt wel de aanleg van nieuwe fundamenten voor de steunmuren nodig.





# Antwerpen-Centraal: doordachte vernieuwing

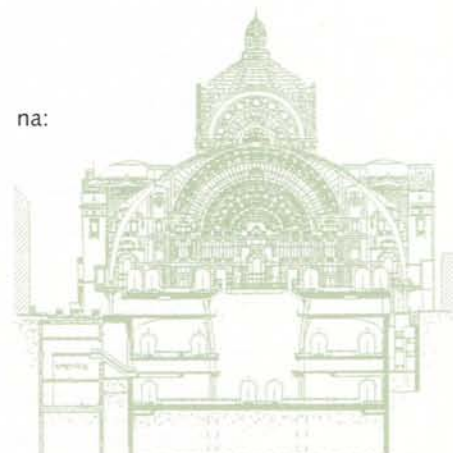
Het station krijgt vier verdiepingen: zes doodlopende sporen op hetzelfde niveau als de huidige sporen (niveau +1), daaronder een voetgangersniveau met winkels en diensten (gelijkvloers), dan vier doodlopende sporen op niveau -1, tenslotte vier doorgaande sporen op niveau -2, uitlopend op de twee enkelsporige tunnelkokers die de eigenlijke noord-zuidverbinding uitmaken. De hele constructie met zijn verschillende verdiepingen zal overzichtelijk blijven door het opengewerkte ontwerp.

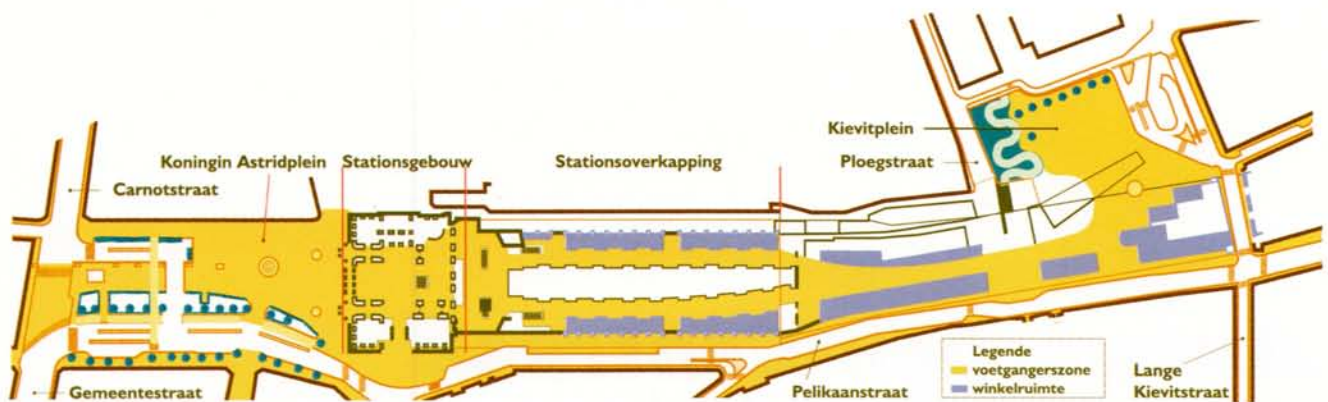
In de huidige situatie moeten de reizigers om van perron te veranderen eerst helemaal naar het voerperron en dan terug. Overstappen van één trein op een andere zal in de toekomst minder tijd vergen. Een uitgekiend systeem van liften, roltrappen en -paden brengt de reizigers vlugger van het ene perron naar het andere. Er is een bijkomende verbinding tussen de perrons aan de kant van Berchem.

Alle perrons zijn geschikt om lange binnenlandse treinen te ontvangen of zelfs twee gekoppelde hst-stellen (400 m). Ze zijn breder dan de bestaande perrons, wat een vlottere circulatie van de reizigers mogelijk maakt. De langere perrons steken een eind buiten de bestaande perronoverkapping. De reiziger zal beschutting vinden onder discrete glazen luifels.

De centrale hal van het ontvangstgebouw zal een tijdlang buiten gebruik zijn om de funderingen te verstevigen. Na herinrichting vindt dit gebouw zijn oorspronkelijke uitzicht terug. Het onderste gedeelte van de binnengevels wordt gerestaureerd en storende toevoegsels verdwijnen.

Langs de kant Korte Kievitstraat komt er een nieuwe toegang tot het station, met een rechtstreekse verbinding naar de spoorhal. Aan deze toegang vindt de reiziger voorzieningen zoals stationsloketten, bagageruimte, winkels, buffet,...





## stationsomgeving: interface met de stad

Het toekomstige 'Kievitplein' en de nieuwe stationstoegang zullen een belangrijk circulatieknooppunt vormen. Langs die kant van het station is immers de inplanting voorzien van een ondergrondse parking met 850 plaatsen. Voorts komt er een fietsenstalling met 400 plaatsen, een kiss 'n ride-strook en een zone waar autocars kunnen stilstaan om passagiers te laten uit- of opstappen. Daar vlakbij wordt een parkeerterrein voor autocars ingeplant onder het spoorwegviaduct. In de toekomst zou het verkeer van buiten de stad naar deze kant van het station worden omgeleid, via de Plantin en Moretuslei. Het wegverkeer binnen de stad en het grootste gedeelte van het openbaar vervoer zal meer rond het Astridplein geconcentreerd zijn.

Het *Kievitplein* zal er in de toekomst dus heel anders uitzien. De huizenrij aan de *Korte Kievitstraat* moet plaatsmaken voor de nieuwe constructies die hier zijn gepland. De vrijgekomen gevel zal ook plaats bieden aan nieuwe winkelruimtes. In ieder geval zal het nieuwe station meer winkelruimte herbergen dan nu het geval is.

De NMBS stelt voor om onder het *Astridplein* een ondergrondse parkeergarage met 400 plaatsen en een stalling voor 500 fietsen te bouwen. De parkeergarage kan dienen voor internationale reizigers, bezoekers van het nieuwe hotel, de Zoo of de Elizabethzaal. Het plein zelf is hertekend om haar taak als draaischijf voor openbaar vervoer beter te vervullen en om de leefbaarheid ervan te verhogen. Naast de functie die het plein heeft als knooppunt voor openbaar vervoer, moet het opnieuw een rustpunt worden, een plek om op adem te komen. Het concept van het plein maakt deel uit van een herinrichting van de hele zone errond.

Kievitplein en Astridplein staan met mekaar in verbinding doorheen het station via een aantrekkelijk ingerichte wandelzone, met gelegenheid te over voor winkelen. Er is ook een brede doorgang naar de Pelikaanstraat, zodat een eenheid ontstaat tussen beide pleinen en de Pelikaanstraat en de belemmerende werking van het stationsgebouw vermindert.

De Pelikaanstraat tussen de Vestingstraat en de De Keyserlei zou in het voorstel van de NMBS nog enkel door stadsbussen en taxi's gebruikt worden. Vermits over de heraanleg van het Astridplein en het Kievitplein nog geen consensus is bereikt, zal de NMBS samenwerken met de stad, De Lijn en het Vlaams Gewest om een globaal ontwerp op te stellen voor alle veranderingen in de buurt van het Centraal Station.





*het nieuwe Kievitplein zal een belangrijk circulatieknooppunt worden*



*het Koningin Astridplein wordt heringericht. Het krijgt rustige groenzones en zones voor (openbaar) vervoer*

## een oplossing voor het **Damplein**

Een aparte studie toont aan dat de stijgende tunnelkoker zich optimaal in de zone van het Damplein weet te integreren. Het vroegere stationsgebouw blijft behouden en er zijn geen onteigeningen. Met de stedenbouwkundige ingrepen die zijn voorgesteld, zal de wijk er zelfs op vooruitgaan. Het plein en de hele omgeving worden opnieuw aangekleed. Het plein wordt ruimer en zoveel mogelijk verkeersvrij gemaakt. De spoortunnel wordt in het plein geïntegreerd door een terrasvormige heraanleg.



De tunnel wordt geboord vanaf de NMBS-terreinen in de buurt. Het eerste gedeelte van de tunnel kan niet worden geboord; daarom zal in een open bouwput worden gewerkt, die reikt van de Viséstraat tot het meest noordelijke punt van het Damplein.

*het aangepaste Damplein, met het stationsgebouw en de 'boogpromenade'*



## ...en verder

Vorbij het Damplein komt de nieuwe lijn ten westen van de bestaande lijn te liggen, met een relatief beperkte grondinname. Het aantal nodige onteigeningen blijft zeer beperkt; zo is bijvoorbeeld een lichte ingreep nodig op de plaats waar de Bredastraat het spoorwegviaduct raakt. Naast de bestaande spoorwegbruggen over de IJzerlaan, de Merksemsestraat en het Albertkanaal komt telkens een bijkomende brug voor de nieuwe lijn.

Ter hoogte van de Groenendaallaan zal een nieuw station de halte Luchtbal vervangen. De opzet van dat station reikt veel verder dan de mogelijkheden van Luchtbal. Het wordt een belangrijk verkeersknooppunt met een vlotte overstap op andere vervoermiddelen en een goede verbinding naar het stadscentrum. Het biedt parkeergelegenheid en is ideaal gelegen in de onmiddellijke nabijheid van belangrijke invalswegen (de E19 en de Noorderlaan). Ter hoogte van de wijk Luchtbal worden de sporen opgeschoven in de richting van de E19. Zo komt er ruimte vrij aan de Argentiniëlaan.

## meer info ?

Wie meer inlichtingen wenst,  
kan contact opnemen met:

NMBS - infodienst HST/STAR 21  
Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel

Of telefoneer naar **078/15 48 04**  
(u betaalt alleen het zonetarief)

Le texte de cette brochure est également  
disponible en français.

## agenda

De eerste werken, zoals het slopen van de gebouwen aan de Korte Kievitstraat en de heraanleg van het Astridplein, gaan begin 1998 van start.

Scharnierdatum is *juni 1998*. Dan beginnen de werken die een weerslag hebben op het treinverkeer. In een eerste fase zijn immers maar 3 van de 10 huidige sporen van Antwerpen-Centraal beschikbaar voor het treinverkeer. Dat zal duren tot *augustus 2002*. Daarbij wordt eerst het oostelijke en vervolgens het westelijke gedeelte van het station aangepakt. Ondanks de beperkingen zullen toch nog 70 % van de reizigers rechtstreeks naar Antwerpen-Centraal kunnen sporen. De overige reizigers dienen over te stappen in Antwerpen-Berchem. In een tweede fase, van september 2002 tot maart 2005, zullen 6 sporen beschikbaar zijn.

Niet alle gedeeltes van de werken duren even lang, maar over het geheel genomen zijn ze afgelopen tegen *eind 2005*.