



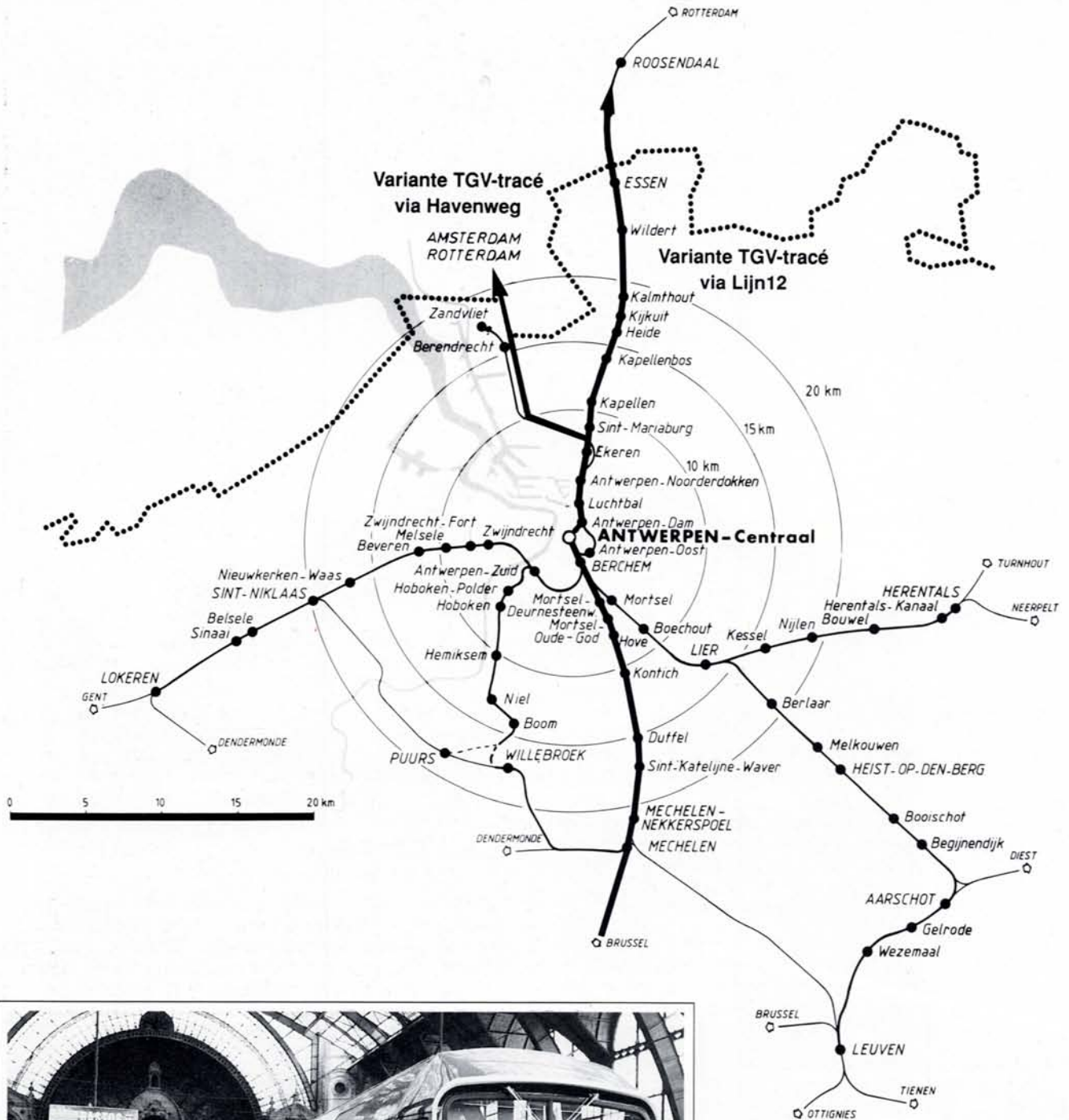
# De Antwerpse spoorwegkathedraal



Een honderdjarige  
maakt zich op  
voor de volgende eeuw







Met een noord-zuidspoorntunnel wordt het mogelijk een aantrekkelijk voorstadsnet uit te bouwen. De lijn Essen - Antwerpen kan dan aan zuidelijke lijnen geknoopt worden. De spoorntunnel lost bovendien het capaciteitsprobleem van het Centraal Station definitief op. Door gebrek aan capaciteit kunnen wij ons treinaanbod niet verder uitbreiden. En dit is nochtans nodig om een bijdrage te kunnen leveren aan de oplossing van de fileproblemen rond Antwerpen.





Met een boorschild kunnen tunnels zonder bovengrondse hinder gegraven worden. (Dia Bijzondere Studiedienst Premetro van MIVA. – Foto: GUIDO COOLENS).

## Spoortunnel bezorgt ons broodnodige capaciteit

8u15. Een trein van Regiolijn 3 Essen - Puurs rijdt het niveau 4 van Antwerpen-CS binnen. De vroege ochtendzon straalt doorheen de fraai gerestaureerde perronoverkapping. Forenzen laten zich met brede roltrappen naar boven brengen. De leuk ogende en klantvriendelijke lokettenhal is net een bijenkorf. Bij de koffietent staat men in de rij voor een kopje koffie met een croissant. Spoorslags een spoor ontbijt.

Via de luidsprekers kondigt een zachte stem de hogesnelheidstrein 98 "Louis Delacenserie" met bestemming Lyon aan. En op het laagste niveau is zopas de Intercity uit Oostende en Gent aangekomen met bestemming Nederland.

Vanaf 1997 zou dit een dagelijks beeld kunnen zijn in de Antwerpse spoorwegkathedraal. Tenminste als wij onze plannen kunnen verwezenlijken.

Het station Antwerpen-Centraal is uniek gelegen midden in het stadshart, op loopafstand van werken, wonen, winkelen en allerhande ontspanning.

In 1988 telde de NMBS op een werkdag 27 813 instappende reizigers. Dit aantal is een gemiddelde. Met uitstappende passagiers erbij komen wij op een totaal van ruim 50 000 reizigers op een werkdag.

Dit kunnen er meer worden. Met de dag wordt duidelijker dat de spoorwegen in de toekomst een grotere rol moeten krijgen in de groeiende mobiliteit van reizigers en goederen. Concreet betekent dit dat er meer treinen moeten rijden.

Antwerpen CS kan nauwelijks nog meer treinen verwerken. De grens van de capaciteit is bereikt en eigenlijk al overschreden. Op een werkdag komen er 303 treinen aan en vertrekken er 303. Daarbij komen nog eens 17 aankomende en 14 vertrekkende goederen- en posttreinen en 238 bewegingen van losse locomotieven, rangeerloos, treinstellen en lege ritten.

De grootste handicap is het feit dat Antwerpen CS een kopstation is. De treinen kunnen dus niet doorstromen. Een voorbeeld. Een Intercity uit Amsterdam met bestemming Brussel loopt binnen op spoor 10. Om na vertrek op het juiste spoor naar Brussel te komen, moet de trein bijna alle sporen dwarsen. Tijdens die periode kan er geen andere trein het station binnen of buiten.

Een ander probleem is dat er te weinig lange perrons beschikbaar zijn. Slechts de sporen 1 en 10 zijn geschikt voor lange treinen.

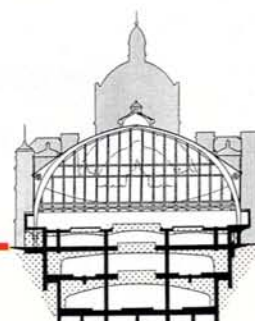
Om de broodnodige bijkomende capaciteit te creëren, plannen wij een spoortunnel onder Antwerpen, noem het noord-zuidverbinding. De lijnen uit Turnhout/Herentals, Aarschot, Mechelen, Puurs en Sint-Niklaas kunnen dan rechtstreeks verbonden worden met de lijn richting Essen en haven. Snelle doorverbindingen en koppelingen worden dan mogelijk.

Die stervormige structuur laat ons toe naar het voorbeeld van de S-Bahn in een aantal Duitse steden een voorstadsnet uit te bouwen waarop met hoge frequentie wordt gereden. Bovendien kunnen wij ook meer service bieden tijdens de spits. Snelle rechtstreekse P-treinen vanuit Essen, Kalmthout en Kapellen naar Brussel worden dan bijvoorbeeld een haalbare kaart.

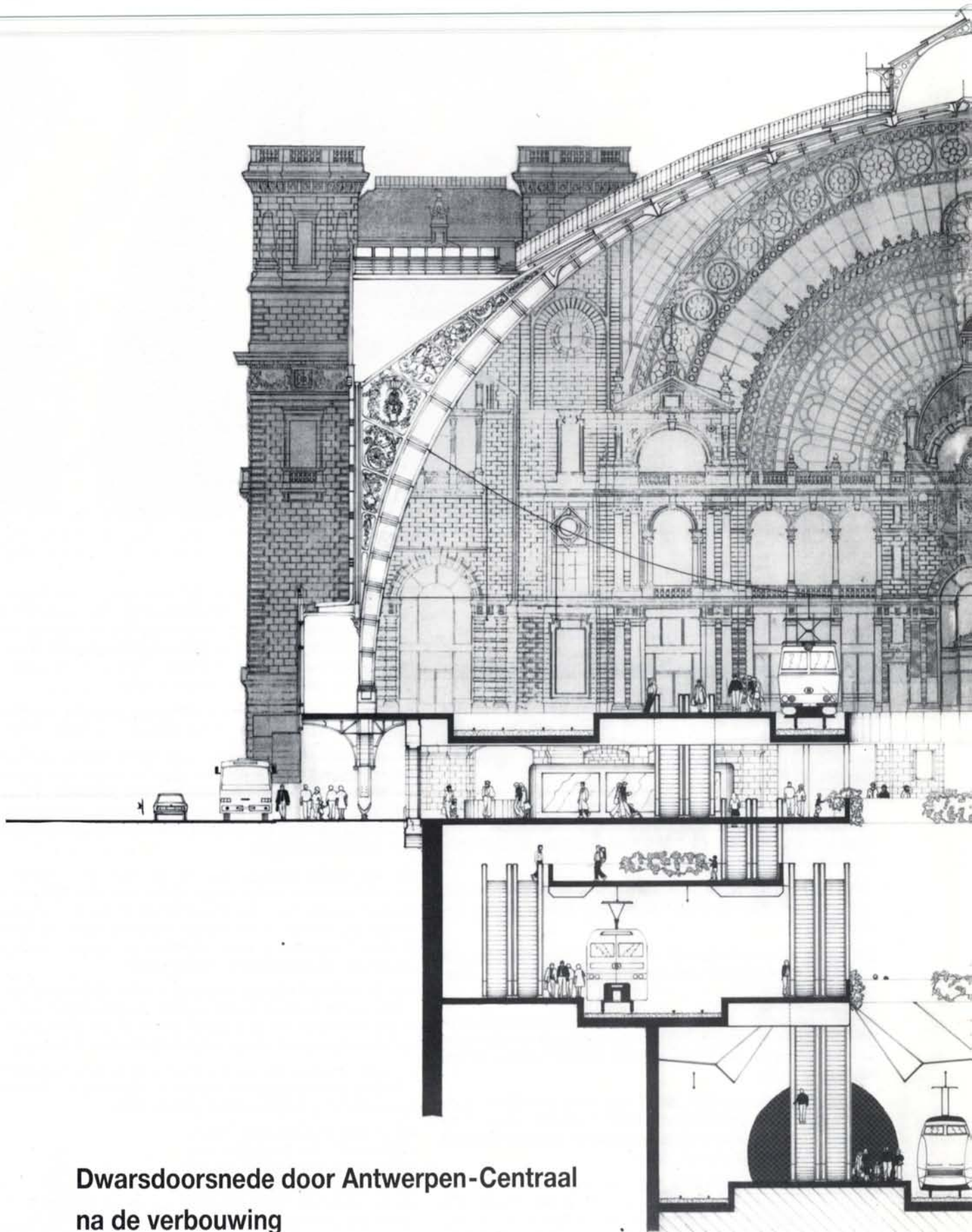
Met de spoortunnel onder Antwerpen en de aanpassing van het monumentale Centraal Station kunnen de spoorwegen een goed alternatief bieden voor de automobiliteit en zo een bijdrage leveren aan de oplossing van de dagelijkse fileproblemen in de regio.

Het spreekt vanzelf dat ook de Intercity's op de verbindingen België - Nederland en de hogesnelheidstreinen Amsterdam - Rotterdam - Parijs van de spoortunnel zullen gebruik maken.

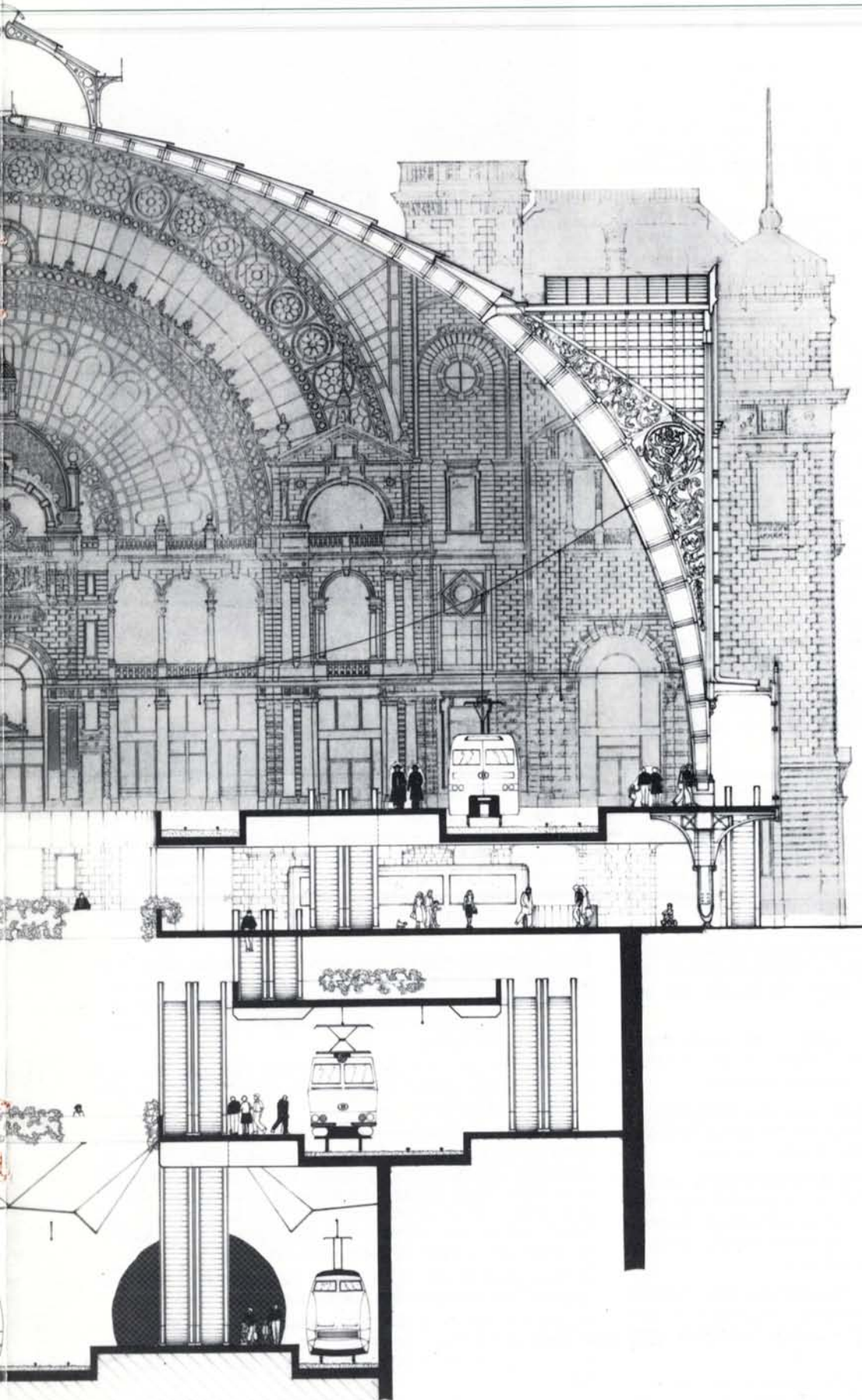
Dit is leuk meegenomen. Wij investeren echter in Antwerpen in de eerste plaats ten behoeve van het binnenlands en regionaal verkeer en de regelmaat. De noord-zuidverbinding komt voor vier vijfde ten goede aan de binnenlandse en voor slechts één vijfde aan de internationale treindienst.







Dwarsdoorsnede door Antwerpen-Centraal  
na de verbouwing



**1**  
Niveau huidige perrons

**2**  
Niveau  
Pelikaanstraat

**3**  
Niveau ondergronds  
kopstation

**4**  
Niveau doorgaande sporen



## Eind 1992 is het station volledig opgefrist

"Zo'n station vervult in de stad een werkelijke spilfunctie en is er gewoon niet weg te denken! Er straalt een waarachtig beeldschepend effect van af op onze belangrijke as die de Keyserlei en Meir vormen. Het vervult niet alleen een functie in de transportketen, het is eveneens een belangrijke ontmoetingsplaats. Hoeveel paartjes hebben in Antwerpen niet afgesproken in de statie onder d'horloge? Wij moeten "de statie" redden!"

Dit schreef de Antwerpse burgemeester Bob Cools eind juli 1986 in het voorwoord voor de knappe brochure "Het Centraal Station van Antwerpen, een levend monument". Die brochure "begeleidde" de tentoonstelling over Antwerpen CS in het Jordaenshuis in oktober van dat jaar.

Wij zijn het met de burgemeester van Antwerpen volkomen eens: het station moet behouden blijven! Een bijdrage leveren aan de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk en de aansluiting van Antwerpen op het in wording zijnde Europese net voor hogesnelheidstreinen liggen aan de basis van ons plan om de spoorwegkathedraal te herwaarderen en volledig te restaureren.

Sinds begin van de jaren tachtig is onze financiële armslag echter beperkt. Geld om het hele station – gebouw én perronoverkapping – op korte termijn te restaureren was en is er nog steeds niet.

Niettegenstaande ons krap jaarlijks investeringsbudget namen wij de in slechte staat verkerende perronoverkapping onder handen. De treinen moesten in veilige omstandigheden kunnen blijven rijden. De NMBS is immers in de eerste plaats een vervoerbedrijf.

Op 24 maart 1986 werd een begin gemaakt met de eerste fase van de restauratie van de perronoverkapping. Eind september 1989 kon een punt gezet worden achter de werken. Wij betaalden ongeveer 290 miljoen frank. Het resultaat mag gezien worden. Het glazen gordijn kant Berchem schittert weer. En u merkt waarschijnlijk niet dat er geen glas meer inzit maar lichte polycarbonaatplaten.

De twee boogfunderingen kant dierentuin werden versterkt, de eindboog kant Berchem werd volledig vernieuwd, het ijzerwerk van het gordijn werd vernieuwd of hersteld, de dakbedekkingen van zink, asbestcement en glas werden vervangen door koper en kunststof, de plafonds van gebakeliseerde multiplex werden vervangen door geëmailleerde staalplaat met marmermotief, stalen elementen werden vervangen en hersteld en alles werd gegritstraald en in onze wijnrode huisstijlkleur geschilderd.

De tweede fase van de restauratie van de spoorhal had normaal gezien in september jl. moeten beginnen. Vrijdag 23 februari 1990 vond de beperkte aanbesteding plaats. Het laagste bod was 1,31 miljard frank.

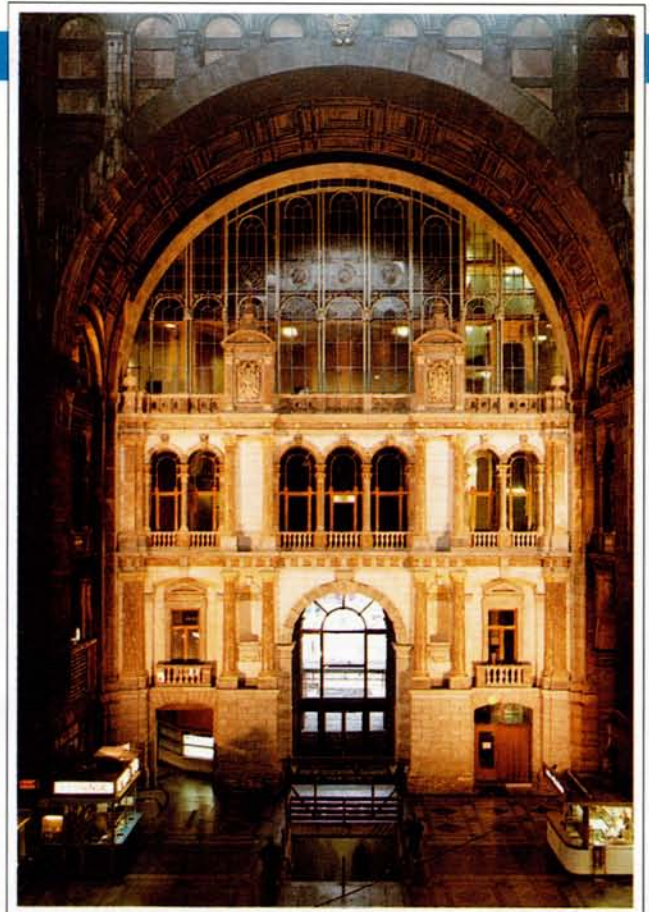
Momenteel bekijken wij of het niet mogelijk is die tweede fase te koppelen aan de ombouw van het Centraal Station. Dergelijke koppeling zou ook voor de reizigers voordeel opleveren.

De uitvoeringstermijn van de tweede fase was vastgesteld op 1460 werkdagen zodat, rekening houdend met weerverletdagen, de klus in het najaar 1994 had kunnen afgerond worden.

De tussen 1895 en 1899 gebouwde perronoverkapping werd bij koninklijk besluit van 14 oktober 1976 tot beschermd monument verklaard. De spoorhal bestaat uit 17 driescharnierbogen waarvan er 15 als "normale" bogen kunnen omschreven worden, terwijl de bogen 16 en 17 samen de eindboog vormen.

De door de Brugse architect Louis Delacenserie (1838 - 1909) op de tekenplank gezette spoorwegkathedraal – wij spreken nu over het stenen gebouw – werd op 11 augustus 1905 zonder enig feestvertoon geopend.

Vijftientig jaar later biedt "het hoogtepunt in de Belgische stationsarchitectuur" (architect Gaston De Smet) een niet zo'n feestelijke aanblik. Ook ons doet dit pijn. Stations behoren immers één van onze visitekaartjes te zijn.



De binnengevel kant de Keyserlei staat er weer in oude luister bij.

Op 29 mei 1985 besteedden wij de eerste fase van de restauratie van het gebouw aan. Prijskaartje: 95,30 miljoen frank. Al spoedig bleek dat wij dit bedrag onmogelijk konden vrijmaken.

In 1988 besloten wij bij wijze van proef een van de gevels van de wandelzaal een oprisbeurt te geven. De keuze viel op de gevel kant de Keyserlei. Een Wilrijkse firma, met jarenlange ervaring in het reinigen van vooral marmers, ging aan de slag.

Een dikke stoflaag moest eerst worden verwijderd vooraleer met de reiniging kon worden begonnen. Enkel door gebruik te maken van niet agressieve kleipasta's, en door het boenen met zuivere bijenwas kregen de tien verschillende soorten, hoofdzakelijk Belgische marmer en de kalkzandstenen hun vroegere kleur en glans terug. Sinds december 1988 staat die gevel er weer in oude luister bij.

Tegen eind 1992 moet de hele wandelzaal schitteren inclusief de prachtige gevel die de reizigers te zien krijgen als zij uit de trein stappen. Momenteel reinigen wij de overige binnengevels kant spoorhal. Die activiteiten brengen wel enige hinder mee. Wij vragen dan ook om wat begrip.

Niet alleen binnen ook buiten frissen wij het station op. Voor een echte restauratie hebben wij nog geen middelen. Restauratie blijft nochtans het streefdoel.

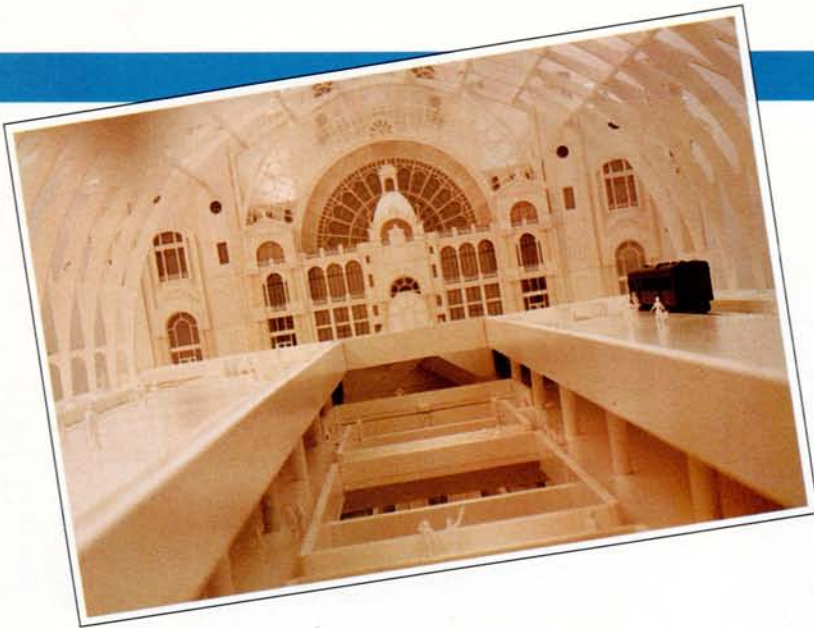
Na de reinigingsbeurt brengen wij wel alle gescheurde of gehavende stenen in kaart en herstellen of beveiligen die optimaal. De gevaarlijke, uitkragende delen worden weggenomen als blijkt dat ze in slechte staat verkeren. Maar u kunt op beide oren slapen, alles wordt weer in de oorspronkelijke vorm teruggeplaatst. Wij hebben eerbied voor het monument. Daar zijn wij door het koninklijk besluit van 12 maart 1975 aan gehouden.

De buitengevel kant de Keyserlei is af, de gevel kant Astridplein is "gegomd". De slechte stenen zullen worden beveiligd.

Het reinigen van de buitengevels gebeurt met de "gommage"-methode, een Franse vinding. Met heel fijn poeder wordt als het ware het vuil van de steen gegomd zonder de steen te beschadigen.

De ontsierende beveiligingssteigers en afsluitingen worden verwijderd en het station kan terug betreden worden via de normale toegangen, zonder kokers of onderdoorgangen.





## Een doorkijkstation

De door ons studie bureau van de gebouwen van het departement infrastructuur gemaakte maquette laat duidelijk zien dat onder de perronoverkapping een doorkijkstation met vier niveaus ontstaat.

### Niveau 1

Het huidige niveau met 6 in plaats van 10 sporen. Let op de zeer brede perrons. In het midden is een open sleuf die licht en lucht moet geven aan de onderliggende niveaus.

### Niveau 2

Op het niveau van de Pelikaanstraat komen allerhande dienstverlenende activiteiten zoals onder meer loketten. Vanaf dit niveau zijn er roltrappen naar alle niveaus waar treinen aankomen en vertrekken.

### Niveau 3

Hier bevindt zich een kopstation met vier sporen, twee aan iedere kant van het "kijkgat".



### Niveau 4

Hier komen vier sporen toe vanuit Berchem. Deze vier sporen lopen samen tot twee sporen, elk in een tunnel, richting Essen. Deze doorgaande sporen, die de noord-zuidverbinding vormen, lopen op een diepte van 18 m ten opzichte van het niveau Pelikaanstraat. Men moet immers onder het metrostation op het Astridplein doorgaan.

Door de open architectuur krijgen wij een overzichtelijk geheel in plaats van lange donkere gangen en catacomben. De bestaande perronoverkapping wordt het dak van het geheel en is net als de monumentale gevel van het gebouw, zichtbaar tot op het diepste niveau.

Het ondergrondse station wordt gebouwd met de slibwandtechniek en met beschoede sleuven. Hierbij is het de bedoeling om het Centraal Station in dienst te houden tijdens de werken, zij het met beperkte capaciteit. Voor de reizigers van treinen die voorlopig niet meer in Antwerpen CS komen, wordt een frequente pendeldienst van en naar Berchem voorzien.

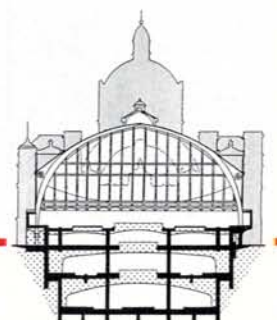
De boorschilden waarmee de twee enkelsporige tunnels die op het vierde niveau uitmonden gegraven worden, vertrekken vanuit een bouwput in de buurt van de stopplaats Luchtbal of het station Antwerpen-Dam.

Met de hedendaagse technieken en de ervaringen die men in Antwerpen heeft met de aanleg van tramtunnels met de schildmethode kunnen de twee enkelsporige tunnels aangelegd worden zonder noemenswaardige bovengrondse hinder.

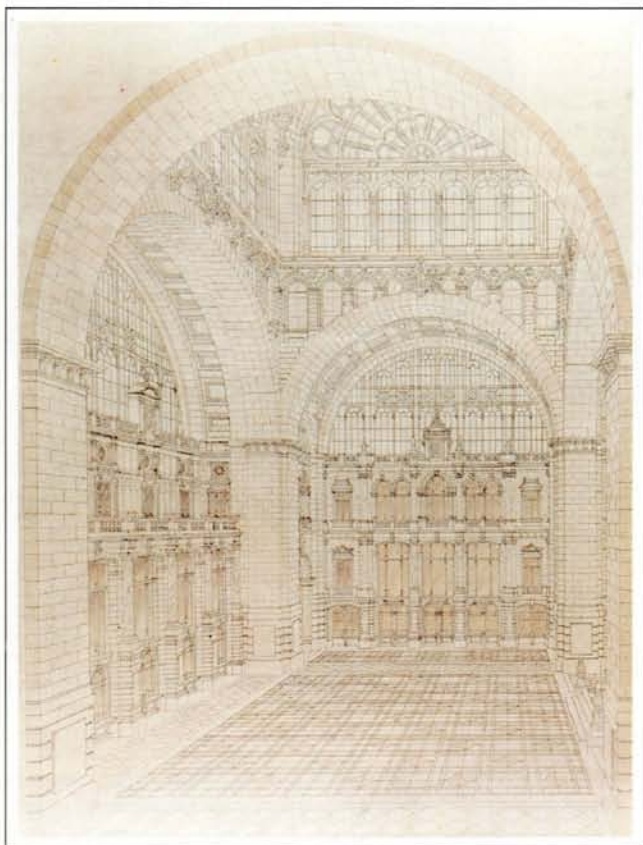
De verbinding van het ondergrondse station met Berchem wordt uitgevoerd in open sleuf. Deze werken situeren zich volledig op NMBS-terrein tussen de bestaande muren van het viaduct. Alle onderdoorgangen blijven behouden. De treinen happen terug lucht nabij de brug van de Lange Leemstraat.

De uit te graven gronden worden per spoor afgevoerd zodat de stad en de omgeving van het station geen hinder ondervinden van slieren vrachtwagens.

Op onze terreinen denken wij aan parkings: die parkings sluiten aan op de geplande invalswegen en houden rekening met het nieuwe Globale Structuurplan Antwerpen.







## Originele ontwerpplannen

Op deze pagina staan enkele van de originele ontwerpplannen van de Brugse architect Louis Delacenserie. Hij werd begin 1894 belast met het ontwerp van het huidige Centraal Station.

Links boven de wandelzaal met links de loketten.

Rechts boven de gevel kant diertuin, links onder de gevel kant perrons en rechts onder de gevel kant Astridplein. Het waaiervormige raam en de hoger gelegen bekroning tussen de torens van de gevel kant Astridplein werden in 1959 en 1960 uit veiligheidsoverwegingen vervangen door een strakke architectuur.

