

Antwerpen-Centraal

en de noord-zuidverbinding



www.nmbs.be

nmbs



een overzicht van het project



het project

van de noord-zuidverbinding

De NMBS is sinds mei 1998 bezig met de aanleg van de noord-zuidverbinding. Dankzij deze spoortunnel van 3,8 km lengte tussen Antwerpen-Berchem en het Damplein kunnen vanaf begin 2006 de treinen rechtstreeks onder de stad sporen richting noorden van Antwerpen en omgekeerd.



Antwerpen-Centraal werd gebouwd door de Brugse architect Louis De la Censerie in de periode 1898-1905 en was vóór de werken een kopstation met 10 doodlopende sporen.

De Antwerpse noord-zuidverbinding moet een oplossing bieden voor de beperkte capaciteit van het Centraal Station. Antwerpen-Centraal was voor de werken immers een kopstation met 10 doodlopende sporen. Bovendien zal er via de spoortunnel rechtstreeks treinverkeer onder de stad mogelijk zijn. Momenteel maken alle treinen richting noorden van Antwerpen gebruik van het ringspoor.

14 sporen verdeeld over drie niveaus

De aanleg van de noord-zuidverbinding en de verbouwing van Antwerpen-Centraal gebeurt in verschillende fasen om ervoor te zorgen dat het station tijdens de duur van de werken continu bereikbaar blijft voor de treinreizigers.

Momenteel is er in het Centraal Station treinverkeer mogelijk op drie sporen. Midden 2003 zal heel het +1 niveau voltooid zijn en kunnen de treinen het station op zes sporen binnenrijden.

Eind 2004 zal het winkel-wandelplateau op het gelijkvloers tussen de niveaus +1 en -1 klaar zijn. Het wordt een voetgangerszone tussen de grote stationshal en de toekomstige tweede stationstoegang.

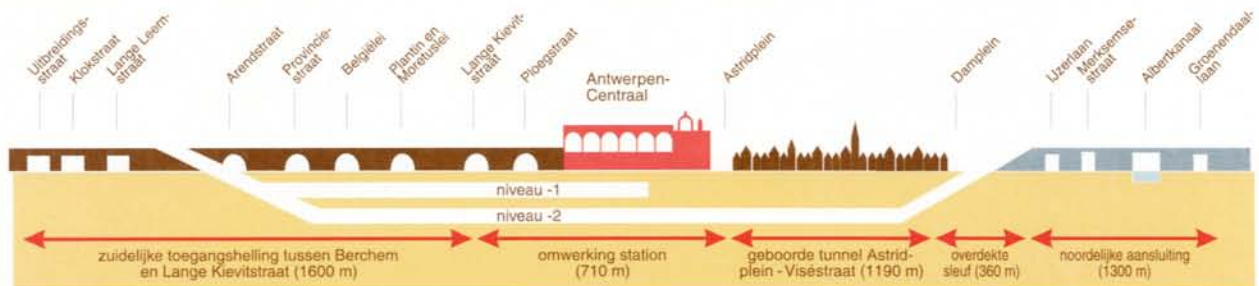
Wanneer het project van de noord-zuidverbinding begin 2006 voltooid is, worden de onderste sporen (niveaus -1 en -2) in gebruik genomen en vanaf dan beschikt het nieuwe Antwerpen-Centraal over 14 sporen verdeeld over drie niveaus.

Tweede stationstoegang

Niet alleen het aantal sporen vermeerderd, ook de perrons worden langer (375 tot 425 meter) waardoor de NMBS langere treinen kan inzetten. Door al deze maatregelen wordt het huidige station tweemaal zo lang en verdubbelt de capaciteit. Deze ingreep laat toe om een tweede stationstoegang aan de Lange Kievitstraat te creëren.

Van de aanleg van de noord-zuidverbinding wordt ook gebruik gemaakt om het Koningin Astridplein opnieuw aan te leggen. Onder het Astridplein rijden de treinen via twee enkelsporige tunnelkokers op een diepte van 20 meter richting Damplein.

De noord-zuidverbinding is een spoortunnel van 3,8 km lengte tussen Antwerpen-Berchem en het Damplein waardoor er begin 2006 rechtstreeks treinverkeer mogelijk is van noord naar zuid en omgekeerd.



Nieuwe hogesnelheidslijn Antwerpen – Nederlandse grens

Wanneer de treinen de spoortunnel ter hoogte van het Damplein verlaten, rijden ze op een nieuwe spoorlijn richting Groenendaallaan waar het nieuwe station Antwerpen-Luchtbal komt.

Vanaf Antwerpen wordt een nieuwe hogesnelheidslijn van 35,2 km aangelegd langs de autosnelweg E19 Antwerpen-Breda. De hsl tussen Antwerpen en de Nederlandse grens maakt deel uit van de noordelijke tak van het Belgische hst-net. Het Belgische hst-project bestaat uit drie grote assen: een westelijke, oostelijke en noordelijke tak.

Verbetering van de Antwerpse mobiliteit

De aanleg van de noord-zuidverbinding past binnen het moderniseringsproject 'STAR 21' van de Belgische spoorwegen. De totale kostprijs van de noord-zuidverbinding bedraagt 28 miljard BEF. Met het project van de noord-zuidverbinding wil de NMBS haar steentje bijdragen tot het verbeteren van de mobiliteit in en rond Antwerpen.

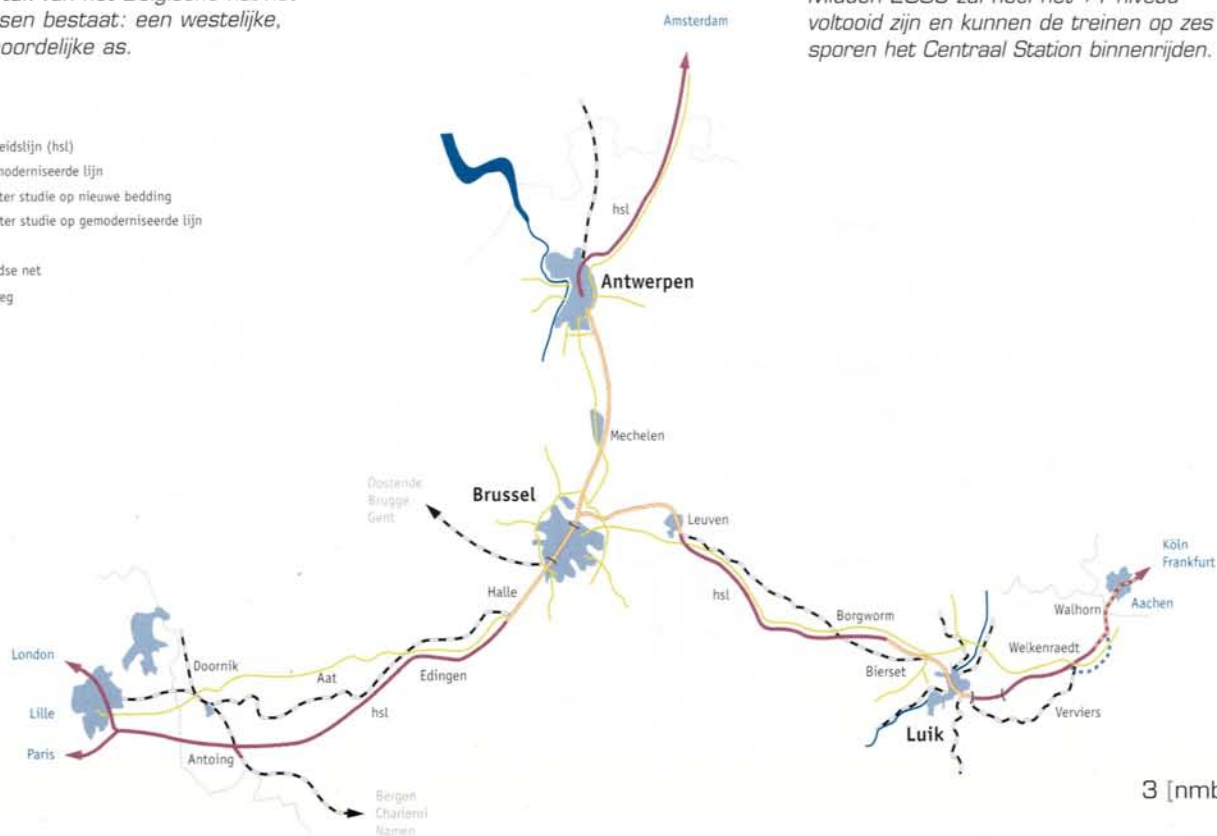
Het project van de Antwerpse noord-zuidverbinding is immers een zegen voor het treinverkeer. Binnenlandse maar ook internationale treinen en hst's zullen gebruik maken van deze spoortunnel. Zo zal je in 2006 met de trein vanuit Antwerpen op 1u08 tot in Amsterdam kunnen sporen in plaats van de huidige 2u03.



Midden 2003 zal heel het +1 niveau voltooid zijn en kunnen de treinen op zes sporen het Centraal Station binnenrijden.

De noord-zuidverbinding maakt deel uit van de noordelijke tak van het Belgische hst-net dat uit drie assen bestaat: een westelijke, oostelijke en noordelijke as.

- Legende**
- Hogesnelheidslijn (hsl)
 - Hsl op gemoderniseerde lijn
 - Varianten ter studie op nieuwe bedding
 - Varianten ter studie op gemoderniseerde lijn
 - Tunnel
 - Binnenlandse net
 - Autosnelweg
 - Grens



voorstadsverkeer rond Antwerpen

Met de aanleg van de noord-zuidverbinding en de werken aan de hsl tussen Antwerpen en de Nederlandse grens investeert de NMBS flink in de Antwerpse spoorinfrastructuur. Ook de aanleg van een tweede spoortoegang tot de haven is gepland. Wanneer deze en een aantal andere infrastructuurwerken klaar zijn, zal er rond Antwerpen een heus voorstadsnet worden uitgebouwd.



In de gemeente Brecht komt er een nieuwe stopplaats waar uitsluitend binnenlandse treinen zullen stoppen.

Het basisprincipe van dit voorstadsnet bestaat erin dat op de verschillende spoorlijnen rond Antwerpen (tot een straal van ongeveer 30 km) een extra stoptrein wordt ingelegd.

Daarnaast is het de bedoeling om in de toekomst een aantal nieuwe IC/IR-verbindingen naar Antwerpen aan te bieden op de trajecten Antwerpen – Roosendaal en Antwerpen – Turnhout.

Nieuwe stations op Luchtbal en in Brecht

Vanuit het nieuwe station Antwerpen-Luchtbal aan de Groenendaallaan zullen de reizigers op enkele minuten rechtstreeks naar het centrum van Antwerpen kunnen sporen.

Wanneer de nieuwe hsl tussen Antwerpen en de Nederlandse grens voltooid is, zullen de internationale treinen en de hst's gebruik maken van deze spoorlijn, evenals de nieuwe IC-verbinding (Brussel) – Antwerpen – Breda die het nieuwe station in Brecht zal bedienen.

Andere gewenste verbindingen als Antwerpen – Brussel-Nationaal-Luchthaven en Antwerpen – Brussel-Schuman zijn nog ter studie. Zij vergen een aantal belangrijke infrastructuurwerken rond Brussel.

Verbetering van de Antwerpse mobiliteit

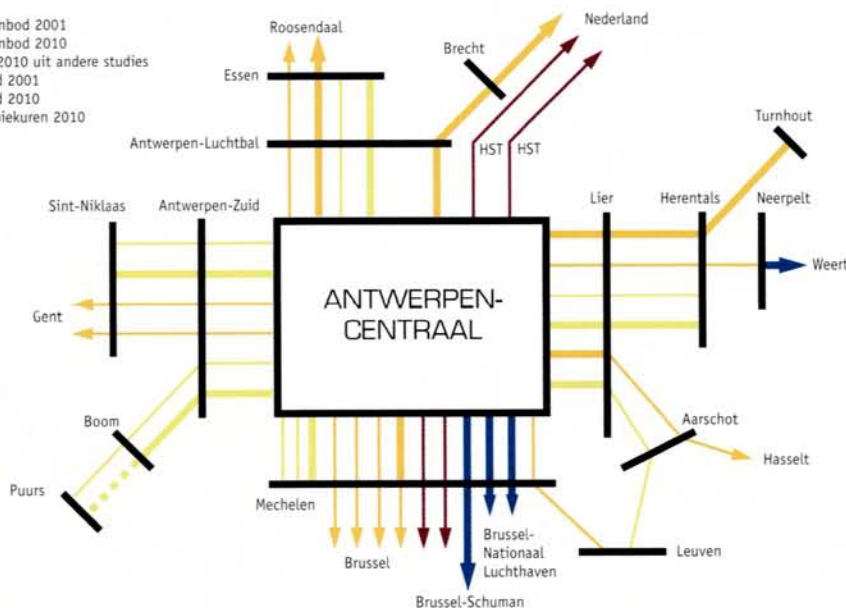
Het voorstadsnet rond Antwerpen kan ook niet los worden gezien van de voorstadsbediening rond andere grote steden. Bovendien past de uitbreiding van het treinaanbod in een geheel van mobiliteitsverbeterende maatregelen: een duidelijk parkeerbeleid, betere fiets- en wandelroutes naar het station en goede overstapmogelijkheden op tram en bus.

Dankzij de stelselmatige uitbouw van het voorstadsnet rond Antwerpen zullen de reizigers kunnen profiteren van een zeer uitgebreid treinaanbod en het comfort van een goed openbaar vervoersnet.

Momenteel en ook de komende jaren wordt er door de NMBS flink geïnvesteerd in de Antwerpse spoorinfrastructuur.

Legende

- IC/IR-aanbod 2001
- IC/IR-aanbod 2010
- Aanbod 2010 uit andere studies
- L-aanbod 2001
- L-aanbod 2010
- Tijdens piekuren 2010



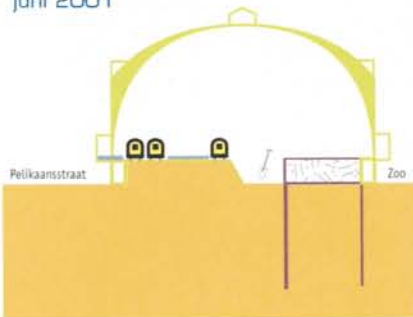
verbouwing Antwerpen-Centraal verloopt in fasen

Om ervoor te zorgen dat er altijd treinverkeer mogelijk is tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal én dat het Centraal Station continu in dienst blijft tijdens de werken, gebeurt de aanleg van de Antwerpse noord-zuidverbinding en de verbouwing van Antwerpen-Centraal in verschillende fasen.

Fase 1

In een eerste fase zijn er aan de kant Pelikaansstraat (westelijke kant) drie sporen in dienst terwijl aan de kant Zoo (oostelijke kant) het nieuwe +1 niveau wordt afgewerkt.

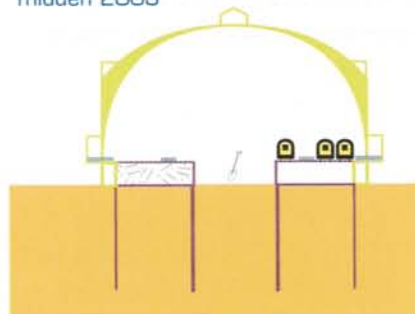
oktober 1998 - juni 2001
werf oost - exploitatie west



Fase 2

In juni 2001 zijn de drie nieuwe perronsporen kant Zoo klaar en rijden de treinen aan de oostelijke kant het station binnen. De kant Pelikaansstraat wordt dan een werfzone waar de nodige funderingswerken zullen plaatsvinden.

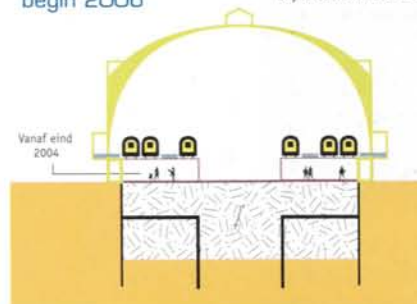
juni 2001 - midden 2003
werf west - exploitatie oost



Fase 3

Midden 2003 is het volledige +1 niveau afgewerkt en kunnen de treinen op zes sporen het Centraal Station binnenrijden. Eind 2004 zal het winkel-wandelplateau op het gelijkvloers klaar zijn waarbij de winkels overal vanuit de Pelikaansstraat bereikbaar zullen zijn.

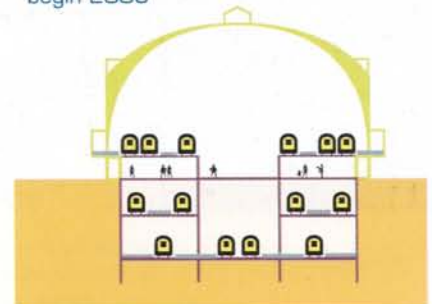
midden 2003 - begin 2006
ondergrondse werf exploitatie niveau +1



Fase 4

Wanneer het project van de noord-zuidverbinding begin 2006 voltooid is, worden de ondergrondse sporen (niveaus -1 en -2) in gebruik genomen. Antwerpen-Centraal beschikt dan over veertien sporen verdeeld over drie treinniveaus.

eindsituatie begin 2006
4 niveaus, 14 sporen, 2 doorgaande



het nieuwe Antwerpen-Centraal

› Onder de spoorhal van Antwerpen-Centraal en ook aan de Lange Kievitstraat begint het nieuwe station langzaam vorm te krijgen. Twee belangrijke aspecten waar het nieuwe Antwerpen-Centraal rekening mee moet houden, zijn het respect voor de architectuur van het beschermde monument én de vrijheid van het daglicht.



Het nieuwe ondergrondse gedeelte van Antwerpen-Centraal zal zo naadloos mogelijk aansluiten bij het oude, bestaande stationsgebouw.

Antwerpen-Centraal is geklasseerd als beschermd monument zodat de werken moeten gebeuren met voldoende respect voor de bestaande architectuur. Opvallend zijn vooral de boogelementen die men ook in het bestaande stationsgebouw tegenkomt. Later zullen deze met natuursteen bekleed worden zodat er geen stijlbreuk met het monumentale station ontstaat. Begin 2006 zal de vernieuwde Antwerpse spoorwegkathedraal klaar zijn.

Atrium laat daglicht toe tot op -2 niveau

Het middengedeelte onder de spoorhal wordt volledig opengewerkt zodat de reizigers zelfs op de onderste niveaus volop van het daglicht kunnen genieten. Het daglicht bereikt de mensen via een atrium of open structuur en creëert een aangenaam en veilig gevoel voor de reiziger en bezoeker van Antwerpen-Centraal. Deze methode wordt steeds vaker toegepast door architecten in monumentale gebouwen over gans de wereld.



Via roltrappen, liften en vaste trappen kunnen de reizigers begin 2006 vlot de verschillende niveaus van het nieuwe Centraal Station bereiken.



Vanaf begin 2006 zullen hogesnelheidstreinen maar ook binnenlandse treinen gebruik kunnen maken van de Antwerpse noord-zuidverbinding.

tweede stationstoegang

Ter hoogte van de Lange Kievitstraat krijgt Antwerpen-Centraal er in de toekomst een tweede stationstoegang bij. Het wordt een volwaardig station dat de achterkant van de spoorwegkathedraal meer allure zal geven en de basis vormt voor de uitbouw van een nieuw en aangenaam plein.

De nieuwe ingang is meer dan zomaar een achterdeur. Via een atrium of ondergrondse spoorhal is er niet alleen veel licht maar ook voldoende lucht aanwezig. Ondergronds vormt het atrium de draaischijf voor vertrekkende en aankomende reizigers.

Het bovengrondse niveau van het stationsgebouw bundelt de stationsactiviteiten. Onder en rond het nieuwe stationsgebouw komen er fietsenstallingen en een parkeergarage voor in totaal 600 wagens.

Stedenbouwkundige ontwikkelingen

De komst van de tweede stationstoegang wordt aangegrepen om de omgeving Lange Kievitstraat – Van Immerseelstraat aangenamer te maken en een nieuwe impuls te geven. Het Rotterdamse studie bureau MVRDV werd aangesteld om hierover een visie uit te werken en de stationstoegang te integreren in een nieuw stedenbouwkundig geheel. Op basis hiervan zal een stuurgroep een voorontwerp van bijzonder plan van aanleg ontwikkelen. Het plan kan dienen als leidraad voor de uitbouw van het stedenbouwkundig project.



De nieuwe ingang wordt een volwaardig stationsgebouw met loketten, buffet en allerlei diensten voor reizigers en bezoekers.

De werken voor de bouw van de tweede stationstoegang starten in augustus 2002. Midden 2006 zal het nieuwe station aan de Lange Kievitstraat klaar zijn.



Het Moretuspark, midden in het drukke stadscentrum, kan een oase van rust worden met mogelijkheid voor allerlei activiteiten.

nieuw Astridplein

Van de aanleg van de noord-zuidverbinding wordt geprofitteerd om ook het Koningin Astridplein opnieuw aan te leggen. Tegen mei 2005 wordt het plein in een volledig nieuw kleedje gestoken. Zowel boven- als ondergronds ondergaat het Astridplein een volledige metamorfose. Voor het ontwerp tekende de Spaanse architect en pleinontwerper Jordi Farrando.

Ondanks de verschillende aantrekkelijke elementen is het Astridplein slechts gedeeltelijk een levendig plein. Er is teveel ruimte voor auto, bus- en tramverkeer en te weinig voor voetgangers. Hierbij komt nog dat de groene zone niet toegankelijk is en een obstakel vormt voor voetgangersstromen.

Boven- en ondergrondse heraanleg

Bovengronds wordt het plein in twee delen gesneden. Het zuidelijk deel voor het stationsgebouw is volledig bestemd voor voetgangers met toegangen naar de liften en trappen van het ondergrondse plein. Het noordelijk deel van het plein wordt een groene zone toegankelijk voor het publiek en een knooppunt voor openbaar vervoer (bussen en trams). Doorgaand autoverkeer op het plein wordt geweerd.

Ondergronds komen er vier verdiepingen bij. Een zone voor voetgangers en fietsenstallingen, een kiss-and-ride zone waar mensen vlot in en uit de wagen kunnen stappen én twee verdiepingen die ingericht worden als parkeergarage voor ongeveer 400 wagens. De metrostations Diamant en Astrid worden met elkaar verbonden en er komen vlotte verbindingen met het Centraal Station.

Timing van de werken

De voorbereidende werken voor het nieuwe plein starten midden 2001. Begin 2002 verhuizen de bus- en tramhaltes naar de andere kant van het plein. Van augustus 2001 tot december 2003 wordt de ondergrondse parking aangelegd. In het voorjaar 2002 begint men met de bouw van het ondergrondse aankomstcomplex waar de verbinding wordt gemaakt met de latere tunnelkokers.

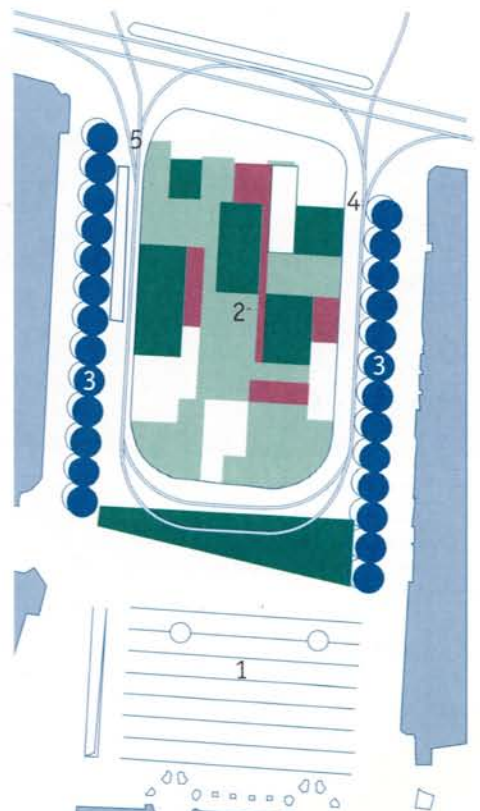
Vanaf het najaar van 2003 wordt ook bovengronds aan het nieuwe Astridplein gewerkt. Tegen mei 2005 zou het nieuwe Astridplein klaar moeten zijn. Het Koningin Astridplein wordt samen met de Rooseveltplaats één van de belangrijkste mobiliteitsknooppunten voor het openbaar vervoer in Antwerpen.



Het Astridplein wordt bovengronds heraangelegd en krijgt er ondergronds vier verdiepingen bij.

1. Voetgangerszone en fietsenstalling
2. Kiss-and-ride zone
3. Parking
4. Spoortunnel
5. Metrokoker

- Plattegrond van het vernieuwde Astridplein
1. Het zuidelijk deel, kant station
 2. Het noordelijk deel, kant Gemeentestraat - Carnotstraat
 3. Een bomenrij die het voetpad scheidt van de wachtruimte voor tram en bus
 4. De oostzijde, waar de tram stopt
 5. De westzijde, waar de bus stopt



spoortunnel Astridplein – Damplein

De tunnel onder het stationsgebouw Antwerpen-Centraal zal in oktober 2001 klaar zijn maar de echte ondertunnelingswerken tussen het Koningin Astridplein en het Damplein moeten nog beginnen.



De aanleg van een spoortunnel heeft heel wat voordelen in vergelijking met de constructie van een bovengrondse spoorlijn. Zo gebeuren de onteigeningen ondergronds behalve twee woningen aan de Nachtegaalstraat waar er een evacuatie-uitgang komt.

De werken spelen zich bovendien af onder de grond waardoor de werfhinder beperkt blijft. Een systeem van maatregelen zorgt ervoor dat eventuele trillingen en geluidshinder zoveel mogelijk ingeperkt worden.

Twee enkelsporige tunnelkokers

De geboorde tunnels vertrekken aan het metrostation Astrid en lopen verder naar het noorden van de stad richting Damplein. De treinen komen bovengronds net voorbij het Damplein. De spoortunnel wordt volledig in het plein geïntegreerd en het Damplein wordt opnieuw aangelegd. De nadruk ligt op een groene zone en verkeersvriendelijke oplossingen.

Midden 2001 starten de voorbereidende werken voor de aanleg van de tunnel Astridplein – Damplein. Vanuit een Vertrekschacht aan de Viséstraat (noorden van Antwerpen) zullen vanaf eind 2002 met een boorschild twee enkelsporige tunnelkokers worden geboord richting Astridplein. De tunnels van 1200 meter lengte zullen zowel gebruikt worden voor binnenlands als voor internationaal treinverkeer, maar nooit voor goedertransport.

De treinen komen bovengronds en verlaten de noord-zuidverbinding ter hoogte van het Damplein. De spoortunnel wordt geïntegreerd in het Damplein dat volledig wordt heraangelegd.



De geboorde tunnelkokers vertrekken aan het metrostation Astrid en lopen parallel met de Dampbrugstraat verder naar het noorden van de stad richting Damplein.

Antwerpen-Luchtbal

› Het concept van het nieuwe station Antwerpen-Luchtbal aan de Groenendaallaan wordt momenteel nog volop bestudeerd. De basistructuur is echter wel al vastgesteld. Zo zal het nieuwe station beschikken over zes perrons van elk 350 meter lengte, een ruime parking en alle nodige voorzieningen.

Andere belangrijke aandachtspunten zijn de bereikbaarheid voor reizigers met beperkte mobiliteit en het comfortniveau dat moet voldoen aan de hedendaagse normen. Het nieuwe station komt vanaf april 2003 in dienst en zal de huidige stopplaats Luchtbal vervangen.

Dankzij de noord-zuidverbinding en het station Antwerpen-Luchtbal bouwt de NMBS een echt voorstadsnet uit waardoor de reiziger vanuit Luchtbal op enkele minuten rechtstreeks naar het centrum van Antwerpen kan sporen. Het station moet een verkeersknooppunt worden met vlotte overstap naar ander vervoer en goede verbindingen met het stadscentrum.

Werken in zone Luchtbal

De sporen van de noord-zuidverbinding worden op Luchtbal verbonden met de spoorlijn Antwerpen – Essen en met de toekomstige hogesnelheidslijn naar Nederland. Dat gebeurt door de bouw van een groot sporen- en wisselcomplex dat eveneens toelaat dat het treinverkeer van de hsl en de lijn Antwerpen – Essen aansluit op het ring-spoor en omgekeerd.

Andere grote infrastructuurwerken in de omgeving van Luchtbal zijn de werken voor een nieuwe spoorbrug over het Albertkanaal, de bouw van een steunmuur en een viaduct en de inplanting van het nieuwe station. De werken op Luchtbal zijn in december 1999 begonnen en zouden eind 2004 voltooid moeten zijn.

Op de gigantische bouwwerf in de zone Luchtbal wordt er gewerkt aan de bouw van een groot sporen- en wisselcomplex voor de kruising van de hsl en de andere sporen.



Het nieuwe station Antwerpen-Luchtbal aan de Groenendaallaan moet de draaischijf worden van een voorstadsnet met vlotte verbindingen met het stadscentrum.



nieuwe hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Nederlandse grens

› Sinds oktober 2000 zijn de werken gestart voor de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn (hsl) langs de autosnelweg E19 tussen Antwerpen en de Belgisch-Nederlandse grens. Via deze spoorlijn zullen in 2005 hogesnelheidstreinen (hst's) en internationale treinen naar Nederland én binnenlandse IC-treinen richting Kempen en Breda sporen.



De werken voor de aanleg van de hsl tussen Antwerpen en de Nederlandse grens zijn in oktober 2000 gestart. Eind 2005 zal de nieuwe spoorlijn voltooid zijn.

De hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Belgisch-Nederlandse grens maakt deel uit van de noordelijke hsl-tak Brussel-Nederlandse grens. De noordelijke tak heeft een lengte van 87 km waarbij we de lijn Brussel-Antwerpen, de Antwerpse noord-zuidverbinding én de hsl tussen Antwerpen en de Belgisch-Nederlandse grens onderscheiden.

Vanaf Antwerpen wordt een nieuwe hsl van 35,2 km aangelegd langs de autosnelweg E19 Antwerpen-Breda. Een kokertunnel onder de Havanastraat (Antwerpen-Luchtbal) vormt het begin van deze hogesnelheidslijn. Voorbij de verkeerswisselaar E19/A12 volgt de nieuwe spoorlijn de E19 aan de westzijde via de gemeenten Merksem/Ekeren (Antwerpen), Schoten, Brasschaat, Brecht, Wuustwezel en Hoogstraten.

Nieuwe stopplaats in Brecht

In de gemeente Brecht komt er een nieuwe stopplaats waar uitsluitend binnenlandse treinen zullen stoppen. Op die manier kan het voorstadsverkeer in het noorden van Antwerpen verder uitgebouwd worden en kan de treinreiziger op twintig minuten vanuit de Kempen naar het centrum van Antwerpen sporen.

De afstand tussen Antwerpen en Amsterdam wordt dankzij de Antwerpse noord-zuidverbinding en de hsl langs de E19 beperkt tot één uur en acht minuten (maar liefst een uur sneller dan vandaag). De aanleg van de noordelijke hsl-tak is dus een zegen voor de internationale verbindingen maar ook het binnenlands treinverkeer zal van de nieuwe spoorlijn profiteren.

De 35,2 km lange hogesnelheidslijn loopt evenwijdig met de autosnelweg E19 Antwerpen-Breda en spoort door zeven gemeenten richting Nederlandse grens.



Meer info?

Heeft u nog vragen of bent u geïnteresseerd in het project van de noord-zuidverbinding,
dan kunt u terecht op het nummer **03 204 20 34**
of op de project-infolijn van de NMBS op **078 15 48 04**.

Bijkomende informatie over de werken vindt u ook terug op de
NMBS-website (**www.nmbs.be**) of op de site van TUC RAIL (**www.tucrail.com**).
E-mailen is mogelijk naar **frederic.petit@nmbs.be** of **geert.dierckx@nmbs.be**.
Brieven kunnen worden verstuurd naar **NMBS Communicatie,**
Infolokaal noord-zuidverbinding, Koningin Astridplein 27, 2018 Antwerpen.

*Gratis infobrochure van de Belgische spoorwegen
v.u. Louis Gillieaux, NMBS Communicatie, Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel
redactie Dienst Communicatie NMBS – foto's Leo Goossenaerts – druk NMBS – design Image Plus – juli 2001*