

Een nieuwe toekomst voor Antwerpen-Berchem

Het huidige station van Antwerpen-Berchem werd gebouwd tussen 1968 en 1970. Belangrijkste aanleiding hiervoor was de bouw van de Antwerpse ring. De Kennedytunnel kreeg niet alleen kokers voor voetgangers, fietsers en wegverkeer, ook voor de spoorlijn Gent – Antwerpen werd er een voorzien. Naast de ring werd spoorlijn 59 verlengd tot station Berchem. Iedereen die van Gent en verder kwam, kon vanaf dan zonder overstap naar Antwerpen reizen. Ruim een halve eeuw later dringt een grondige vernieuwing zich op.

Een gewijzigd sporengebruik

Niet alleen lijn 59 uit Gent, maar ook lijn 52 uit Puurs was vanaf 1970 via het nieuwe station Antwerpen-Zuid – dat de gelijknamige halte aan het einde van de Leien verving – met Berchem verbonden. De aansluiting van de spoorlijnen 59 en 52 bepaalde in sterke mate de nieuwe sporenconfiguratie van het nieuwe station van Berchem.

In totaal werden er zelfs vier sporen aangesloten op lijn 59. De sporen 6 en 7 worden vandaag nog steeds gebruikt voor het personenverkeer. De sporen 2 en 3 waren voorzien voor goederenverkeer en daarom was het toen ook logisch om die met een dive under uit te rusten zodat ze netjes tussen de sporen 1 en 4 van goederenlijn 27A kwamen te liggen. Hierdoor verkreeg men een kruisingsvrije aansluiting op het goederenspoor van en naar de Antwerpse haven. Vandaag rijden er geen goederentreinen meer door de Kennedytunnel, waardoor de sporen 2 en 3 zo goed als niet meer gebruikt worden. Door het verschuiven van de internationale treinen naar spoorlijn 25 worden ook de perrons van de sporen 1 en 4 bijna niet meer gebruikt door reizigerstreinen.

Weer die Antwerpse ring

De spoorbruggen over de Singel en de Antwerpse ring zijn dringend aan vervanging toe.

Bovendien wil men in het kader van de Oosterweelwerken de Antwerpse ring een andere indeling geven waardoor de pijlers van de huidige spoorbruggen verplaatst zouden moeten worden. Ringland zag onmiddellijk in dat de vervanging van de spoorbruggen een uitgelezen moment was om station Antwerpen-Berchem op de agenda te zetten. En als men dan toch zeer complexe en dure werken plant voor de vervanging van de huidige spoorbruggen, dan zou het spijtig zijn dat de capaciteitsproblemen van het station niet onmiddellijk mee zouden worden aangepakt. De huidige bruggen gewoon vervangen, zou de te beperkte capaciteit van het station immers voor minstens vijftig jaar betonnen.

Station en omgeving

Wat er gaat gebeuren met het stationsgebouw zelf, is nog niet beslist. Men denkt aan een grondige renovatie, maar een volledig nieuw gebouw behoort ook nog tot de mogelijkheden.

Wat wel vaststaat, is dat de gang onder de sporen breder wordt en dat de toegankelijkheid fors verbeterd zal worden. Hiervoor worden liften, roltrappen en verhoogde perrons voorzien.

De NMBS liet in het voorjaar via de pers weten dat de werken aan het station ten vroegste na 2030 zullen starten. Dit lijkt slecht nieuws, maar er is een zeer goede reden om alvast wat meer tijd te nemen om goede plannen te maken. Het station van Berchem moet immers een toekomstgerichte sporenconfiguratie krijgen die voldoende garanties biedt voor een robuuste verwerking van veel meer treinen dan vandaag het geval is. Ook het stationsplein zal worden aangepakt, maar hierover zijn nog geen beslissingen genomen. De stad heeft de ambitie om de hele stationsomgeving beter te integreren in het stedelijk weefsel.



In Antwerpen-Berchem is meer nodig dan een likje verf, de perronoverkapping moet sinds kort gestut worden. Foto Peter Meukens

Toekomstige uitdagingen

Nu zestig jaar na de bouw van het huidige station rijden er op alle spoorlijnen naar en van Antwerpen meer personentreinen. Ook het aantal internationale treinen is sterk toegenomen, denk maar aan Eurostar en Eurocity Direct. Die toename wordt uitsluitend verwerkt op de sporen 5 tot en met 10. Bovendien worden er in de toekomst nog meer internationale treinen gepland die langs Antwerpen en dus ook Berchem zullen rijden. In tegenstelling tot Antwerpen-Centraal passeert al dit internationale verkeer samen met de binnenlandse intercitytreinen in Berchem slechts over twee sporen. Bij de vernieuwing van Antwerpen-Centraal heeft men daar gelukkig vier doorgaande sporen voorzien op het niveau -2. Het station van Berchem is nu een van de belangrijkste flessenhalzen die alle uitbreidingen op het noord-zuidverkeer in Antwerpen onmogelijk maakt.

Antwerpen droomt nog steeds van een volwaardig en broodnodig gewestelijk expresnet. Het Routeplan 2030 voorziet terecht in vier voorstadstreinen per uur op alle spoorlijnen naar en van Antwerpen. Alleen al de toename van het lokale en internationale verkeer vereist dus een grondige herziening van het station van Berchem. Maar ook wat extra capaciteit voor meer binnenlandse treinen is meer dan welkom, willen we de gewenste *modal shift* echt realiseren.

Tot slot is het belangrijk te beseffen dat er altijd goederenverkeer per spoor door het station van Berchem zal rijden, ook als een tweede havenaansluiting per spoor zou worden aangelegd.

Om deze nieuwe uitdagingen aan te kunnen stelt TreinTramBus de onderstaande aanpassingen aan de sporenconfiguratie van het station voor.

Goederenverkeer (lijn 27A)

Helemaal aan de oostelijke zijde van het station (waar nu spoor 1 ligt) worden twee doorgaande sporen voorzien zonder perrons voor de goederenspoorlijn 27A. Deze sporen lopen van Berchem door de spoorboog ter hoogte van de wijk Zurenborg naar het noorden over het ringspoor tot in de Haven.

Voorstadsverkeer op het ringspoor (L59 en L12)

Naast de twee sporen voor goederentreinen komen de sporen met perrons voor de treinen op het ringspoor. Naar het noorden toe worden deze sporen verbonden met spoorlijn 12. Naar het zuiden toe buigen deze sporen onder alle andere sporen van het station door naar spoorlijn 59. Deze sporen liggen dus niet meer tussen de sporen voor het goederenverkeer, maar er gewoon naast. Dit heeft als voordeel dat de voorstadstreinen nergens nog een spoortraject met de goederentreinen op lijn 27A moeten delen of kruisen.



Bestaande dive-under richting Gent

Foto Rudy De Ceunynck

De weinige goederentreinen die nog langs lijn 52 rijden, kunnen in het station ook deze sporen, verbonden met het ringspoor, gebruiken.

Van Antwerpen-Centraal naar Lier en verder

De volgende twee sporen worden voorzien voor al het treinverkeer tussen Antwerpen en Lier en verder. Deze sporen vervangen de huidige sporen 5 en 8.

Antwerpen – Brussel en Antwerpen – Gent

Antwerpen-Centraal heeft op niveau -2 vier sporen die op lijn 25 zijn aangesloten. Door in Berchem hetzelfde te doen, lossen we de capaciteitsproblemen op voor de treinen van en naar Brussel. Aan de westelijke zijde van het station worden twee sporen richting Antwerpen voorzien. Meer naar het oosten worden twee sporen richting Brussel voorzien.

Treinen van Antwerpen-Zuid naar Antwerpen-Centraal

Alle treinen die vandaag van het onderste niveau van Antwerpen-Centraal naar lijn 59 rijden moeten verschillende ondergrondse sporen kruisen. Dit beperkt de capaciteit van Antwerpen-Centraal aanzienlijk. Op het moment dat een trein die kruisbeweging uitvoert, kunnen er op de andere sporen immers geen treinen rijden. Daarom worden de sporen naar en van Antwerpen-Zuid (de huidige sporen 6 en 7) verschoven zodat ze tussen die van lijn 25 komen te liggen. Ze lopen enkel onder de twee sporen van lijn 25 richting Antwerpen-Centraal door. Daardoor ontstaat er een ongelijkvloerse kruising tussen de spoorlijnen 59 en 25 en moeten de treinen van Antwerpen-Zuid naar Antwerpen-Centraal geen complexe kruisbewegingen meer maken in de tunnels tussen deze stations.

Dit voorstel komt neer op 12 sporen (waarvan twee zonder perrons) in plaats van tien. Dit iets bredere station inpassen in de omgeving is niet evident, maar deze uitbreiding is onontbeerlijk willen we het Antwerpse spoornetwerk klaarmaken voor een grondige modal shift.

Dirk Wiesé