

De basis van mijn eindwerk in Architectuur aan St.-Lucas Brussel (in '98) situeerde zich rond de problematiek van de noordelijke treinverbinding met Antwerpen.

Basisidee voor mijn ontwerp was om na de bouw van de spoortunnel de vrijgekomen capaciteit op het ringspoor te benutten voor een echte ringspoorlijn. Bij TUCRAIL, de ontwikkelaar van de NMBS deden ze er trouwens toen niet geheimzinnig over - het ringspoor zou enkel nog door goederentreinen worden gebruikt.

Volgens mijn plan kwam er een nieuwe verbinding vanaf Kapellen, met stops in alle stations na Kapellen, via het ringspoor naar Berchem (en ev. Centraal) en dan verder via Antwerpen-Zuid naar Linkeroever. De IR vanuit Essen stopte na Kapellen enkel nog in Luchtbal, en dan de tunnel in naar Centraal, en zo via Berchem verder naar Brussel. De stoptrein ging ook door de tunnel, maar deed ook nog St.-Mariaburg en Ekeren aan. De ringlijn breidde ik in mijn voorstel uit met stops aan het Sportpaleis (Schijnpoort), De Turnhoutse poort en aan de Singel. Te rijden met een hoge frequentie, als een tram of metro.

Het nieuwe station Luchtbal (aan de Groenendaallaan- waar het nu is dus) zou een centrale rol spelen waar ook de treinen uit Breda/Brecht een stop hadden, en een soort Antwerpen-Noord worden, zoals Berchem in het zuiden. Die IC vanuit Breda zou volgens mijn plan een oost-west-as worden naar Gent/Oostende. In de omgeving van station Luchtbal heb je een aantal stedelijke functies als de remise van De Lijn, Metropolis/Decathlon, de politieschool, beschermde werkplaats WAG, en een hoge concentratie van wonen (appartementenblokken), en de opritten van de ring.

Bij treinvervoer zijn er altijd twee kanten. Enerzijds moet de reistijd zo kort mogelijk zijn, anderszijds moeten zoveel mogelijk mensen een halte hebben in hun buurt, wat die reistijd voor anderen doet toenemen. In dat opzicht is het voor de mensen in bv. Kalmthout & Kapellen een vooruitgang geweest toen de IC vanuit Essen werd vervangen door de IR. De reistijd vanuit Essen ging er echter wel op achteruit, met 16 minuten maar liefst.

Voordeel van mijn plannen was dat vanuit Essen en de andere stations tot Kapellen de reistijd naar Antwerpen-Centraal werd verkort, maar dat de andere tussenbestemmingen niet in de kou komen te staan. Nadeel is wel dat iemand uit Essen die werkt aan de Dam of Oost zal moeten overstappen in Kapellen of Luchtbal. Maar je kan natuurlijk niet iedereen van huis rechtstreeks op zijn werk brengen.

De initiële aanleiding voor mijn idee was het boek "Antwerpen, Herwonnen stad", over het globaal structuurplan Antwerpen. Ze spreken daar van "brugpoorten" over de ring die als toegangen tot de stad zouden fungeren. Net op de plaatsen die daar aangeduid waren als "brugpoorten" = knooppunten van openbaar vervoer & stedelijke functies had ik de extra stations op de ringlijn voorzien.

Bij deze wil ik wel duidelijk stellen dat dit geen diepgefundeerde denkplaatje is, die verder ook niet grondig onderzocht is ivm haalbaarheid, kosten of mogelijke uurregelingen. Wij moesten voor onze ontwerpen ook niet op kosten kijken, en de ringlijn werd in mijn plannen dan ook een soort light-rail als in de Londense Docklands, wat natuurlijk beter presenteert dan een duikbrilboemeltrein.

Misschien dat het basisidee van mijn toenmalig ontwerp aanleiding kan zijn tot een nader onderzoek omtrent het gebruik van de sporen van lijn 12 en de ringspoorlijn, vandaar dat ik het hier best wil publiceren.

Gunter Mertens