

Bezoek Commissie voor de Infrastructuur, voor het Verkeer en de Overheidsbedrijven aan de noordelijke tak van het hst-project

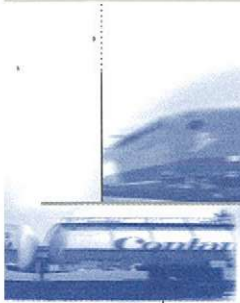
10 maart 1999

Sinds 1993 is de NMBS bezig met de aanleg van drie hogesnelheidslijnen in ons land. Vandaag, zes jaar later, is al één hogesnelheidslijn in dienst en wordt er volop gewerkt aan de noordelijke en oostelijke tak van ons hogesnelheidsnet.

De geografische ligging van België maakt ons land tot de draaischijf van het Europese hogesnelheidsnet. Het vormt de kern van een Europees project dat voorziet in verbindingen tussen Londen, Parijs, Rijsel, Brussel, Antwerpen, Amsterdam, Luik en Keulen.

De noordelijke tak van ons hogesnelheidsnet, van Brussel tot de Nederlandse grens, heeft een lengte van 87 km. De hogesnelheidstreinen zullen richting Nederland tegen 160 km/u over de bestaande gemoderniseerde spoorlijn Brussel - Antwerpen rijden. De stad Antwerpen kunnen de treinen doorkruisen via de noord-zuidverbinding, een spoortunnel tussen de Lange Leemstraat en het Damplein. Dit zal vooral voor het binnenlands verkeer heel wat voordelen opleveren.

Vanaf Antwerpen wordt een nieuwe hogesnelheidslijn van 35,2 km lengte aangelegd langs de autosnelweg E19 Antwerpen - Breda. Deze hsl zal zowel door hst's als door binnenlandse treinen gebruikt worden. De hst's kunnen er tegen 300 km/u rijden. Tegen 2005 moet de noordelijke tak voltooid zijn.



N M B S



NMBS - Frankrijkstraa 2 - Brussel - 7 ti: 0 / >4 2034 - HOZ/525 0+ 5

De drie takken van het hst-project in België

314 km hogesnelheidslijnen, waarvan 200 km in nieuwe bedding

Het Belgische hst-net bestaat uit drie grote assen: een westelijke, noordelijke en oostelijke tak.

1) De westelijke tak van Brussel tot de Franse grens (88 km)

Deze lijn, waarvoor de werken in 1993 begonnen, is sinds 14 december 1997 volledig in commerciële dienst.

2) De oostelijke tak van Brussel tot de Duitse grens (139 km)

De werken op deze lijn zijn sinds 1996 bezig. In 2005 moet de lijn volledig klaar zijn.

3) De noordelijke tak van Brussel tot de Nederlandse grens (87 km)

Sinds december 1998 wordt in Antwerpen volop gewerkt aan de aanleg van de noord-zuidverbinding. Voor het gedeelte langs de E19 (Antwerpen - Belgisch-Nederlandse grens) is in oktober 1998 een bouwaanvraag ingediend. In 2005 moet de lijn volledig klaar zijn.

De aanpassing van de spoorlijn tussen Brussel en Antwerpen (47 km)

De lijn 25 Antwerpen - Brussel is één van de drukst bereden lijnen van het land. Ook de hogesnelheidstreinen richting Nederland rijden over deze lijn.

Op de lijn 25 zijn al geruime tijd moderniseringswerken aan de gang. De houten dwarsliggers werden vervangen door nieuwe, betonnen dwarsliggers. Ook de spoorwegbedding, de bovenleiding en de seininrichting werden vernieuwd. De ruimte tussen de sporen werd verbreed van 2 meter tot 2,25 meter om zo de maximumsnelheid op de lijn te kunnen verhogen tot 160 km/u. De stations van Hove, Mortsel-Oude God en Mortsel-Deurnesteenweg hebben nieuwe, 350 meter lange perrons gekregen.

Al deze investeringen kaderen in het 'STAR 21'-plan voor de modernisering van het binnenlandse spoorwegnet.

De Antwerpse noord-zuidverbinding (3,8 km)

Sinds begin vorig jaar zijn de werken aan de gang voor de ombouw van het station Antwerpen-Centraal en de aanleg van de noord-zuidverbinding. Dankzij deze spoortunnel zal het Centraal Station binnen enkele jaren dubbel zoveel treinen als vandaag kunnen ontvangen.

Antwerpen-Centraal zal in 2005 over veertien in plaats van over tien perronsporen beschikken. Het treinverkeer zal vlotter verlopen en beter beantwoorden aan de groeiende behoeften. Vooral de binnenlandse treinreiziger zal van de noord-zuidverbinding profiteren. Dankzij de noord-zuidverbinding heeft hij meer en vlottere treinverbindingen.

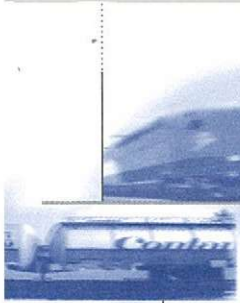
De belangrijkste infrastructuurwerken voor de totstandkoming van de noord-zuidverbinding zijn de bouw van twee enkelsporige tunnelkokers onder de stad, de herinrichting van het Centraal Station en de werken tussen de stations Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Berchem.

Die werken worden volledig binnen de huidige spoorwegberm uitgevoerd. De aanleg van de noord-zuidverbinding begint voorbij het station Antwerpen-Berchem. Vanaf daar worden de sporen binnen de huidige spoorwegberm heraangelegd en verdeeld over drie niveaus. De toegangshelling tot de tunnel begint vanaf de Lange Leemstraat en daalt dan tot ongeveer 20 meter onder het straatniveau.

De treinen zullen op drie niveaus in Antwerpen-Centraal toekomen. Het nieuwe station wordt tweemaal zo lang als het huidige. Aan de Lange Kievitstraat komt er een tweede toegang bij. Deze nieuwe ingang zal meer dan zomaar een achterdeur worden. Het wordt een volwaardig station met een eigen buffet, loketten, parking, enz.

Het Damplein

De spoortunnel komt boven aan het Damplein. Het plein en de hele omgeving worden opnieuw heringericht. De spoortunnel wordt volledig in het plein geïntegreerd.



N M B S



NMCS - Piers & Public M atio - Frankrijksto d - 1060 Brussel - > 0 3 4 Fx.O 2/525 40 45

De aanleg van de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Belgisch-Nederlandse grens (35,2 km)

Wanneer de hst's en de binnenlandse treinen de spoortunnel van de noord-zuidverbinding ter hoogte van het **Damplein** verlaten, zullen ze op een nieuwe spoorlijn richting Groenendaallaan rijden. Naast de bestaande spoorwegbruggen over de IJzerlaan, de Merksemsestraat en het Albertkanaal komt telkens een bijkomende brug voor de nieuwe lijn.

Station Groenendaallaan

Ter hoogte van de Groenendaallaan zal een nieuw station de halte Luchtbal vervangen. Het station Groenendaallaan moet een belangrijk verkeersknooppunt worden met een vlotte overstap op andere vervoermiddelen en een goede verbinding met het stadscentrum. Voorbij het sporencomplex van de Luchtbal begint een hsl-kokertunnel onder de Havanastraat. De hsl komt hier op 3 meter onder het maaiveldniveau.

Verkeerswisselaar E19/A12 (Antwerpen)

Nog steeds 3 meter onder het maaiveld kruist de hsl de drie bestaande wegen van de verkeerswisselaar E19/A12. Na deze drie kruisingen gaat de hsl zo snel mogelijk naar het niveau van het natuurlijk terrein, waarbij zij nauw aansluit met de buitenste arm van de verkeerswisselaar. De hsl kruist hierbij de vallei van de Laarse Beek, die moet heringericht worden. Verder zal de hsl de Laaglandlaan kruisen in een koker onder de toegangshelling.

Passage van het op- en afrittencomplex Kleine Barreel (Antwerpen)

De Kapelsesteenweg en de Bredabaan zullen gekruist worden door een viaduct met doorschijnende geluidsschermen. Ter optimalisatie van de verkeersstromen vanuit Brasschaat en richting Antwerpse Ring zal een verbindingsweg tussen de hsl en de E19 de Bredabaan met de bestaande oprit verbinden. Deze verbindingsweg zal ook met een viaduct de Kapelsesteenweg en de bestaande afrit kruisen.

Doortocht Peerdsbos (Schoten - Brasschaat)

Over de gehele lengte van het Peerdsbos komt de hsl vlak naast de E19 te liggen. Om te voorkomen dat eventueel omvallende bomen op de hsl zouden terechtkomen, wordt de hsl beschermd door een 'open koker'-constructie. Het dak van deze koker ligt een zestal meter boven de E19. In andere zones wordt geen open koker maar een verticale wand geplaatst. Zo komen er vanaf de Kleine Barree! tot aan de Bloso-Plassen zes meter hoge geluidsschermen. Dankzij die maatregel zal er in het Peerdsbos een stuk minder geluidsoverlast zijn, waardoor het recreatiegebied aangenamer wordt.

Brug over Bloso-Plassen (Schoten - Brasschaat)

Aangezien er op de gewestplannen een zone is gereserveerd voor de aanleg van het kanaal Oelegem-Zandvliet komt er een brug over het toekomstig kanaal.

De Mik (Brasschaat)

De brug over de Bloso-Plassen sluit verder aan op het gebied van de Mikse heide, ter hoogte van sanatorium 'De Mik' en verder de Rommersen Tremelheide in Brasschaat. Het tracé loopt op maaiveldniveau langsheen het sanatorium en doorheen de op- en afritarmen van de Beukenlei - Sint-Jobsesteenweg, die dienen heraangelegd te worden. Vervolgens volgt het tracé verder langs de westzijde van de E19.

Stopplaats Noorderkempen (Brecht)

Ter hoogte van de Oudaenstraat, aan de Bethovenstraat, komt de stopplaats Noorderkempen.

Bundeling aan de westzijde van de E19 (Brecht - Wuustwezel)

Ter hoogte van Brecht, Wuustwezel en Hoogstraten bundelt de hsl aan de westzijde van de E19. Tussen de Sint-Jobsesteenweg en de Hoge Mereyt komt de hsl dicht tegen de E19 te liggen. Over de eerste honderd meter worden geluidsschermen geplaatst. Aan het stuk tot aan de Andrélaan wordt een aarden wal voorzien tussen de omgeving en de hsl, om de recreatieve omgeving visueel te scheiden van de spoorweginfrastructuur. Tussen de Andrélaan en de Hoge Mereyt blijft de hsl strak bundelen met de E19. Voorbij de Hoge Mereyt loopt de hsl in open gebied met een aarden veiligheidsberm tussen de E19 en de hsl.



NMBS - Nijmegen - 0160 Brussel - Tel: 04524 > 1060 Brussel - Tel: 02/525 40 45

De servicezone Minderhout (Hoogstraten)

Ten behoeve van de zichtbaarheid van de servicezone wordt de hsl verlaagd aangelegd. De servicezone zelf wordt gedeeltelijk verhoogd en vergroot ter vervanging van de parking in Brecht die door de aanleg van de hsl moet verdwijnen. Het servicestation wordt herbouwd. Bovendien wordt de vrachtwagen- en autoparking vergroot. Aan het restaurant en de bijgebouwen wordt niet geraakt.

De transportzone in Meer (Hoogstraten)

De transportzone in Meer wordt gedomineerd door bedrijfsgebouwen. Om de onteigening van deze bedrijfsgebouwen te vermijden wordt de E19 een stuk opgeschoven om ruimte te maken voor de aanleg van de hogesnelheidslijn en een ontsluitingsweg. Die ontsluitingsweg zal zorgen voor een eenvoudige en veilige afwikkeling van het vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein. Die zal worden aangesloten op de op- en afrit van de J. Lijsenstraat, die daarvoor wordt aangepast. Aan de andere zijde wordt de ontsluitingsweg aangesloten op een op- en afrit in Nederland, enkele tientallen meters voorbij de Belgisch-Nederlandse grens. De hsl ligt op maaiveldniveau en tussen de hsl en de wegenis komt een veiligheidswand van slechts 1,25 meter hoogte zodat de bedrijven nog goed zichtbaar blijven. Ter hoogte van de Zwaluwenstraat en de Krochtenstraat worden geluidsschermen voorzien.

Kosten van de noordelijke tak

De kosten voor de aanleg van de noordelijke tak worden geraamd op **49,9 miljard frank** (werken van burgerlijke bouwkunde en spoorwerken).

De kosten kunnen als volgt worden onderverdeeld:

- Brussel-Noord - Antwerpen-Centraal: **21 miljard frank (*)**

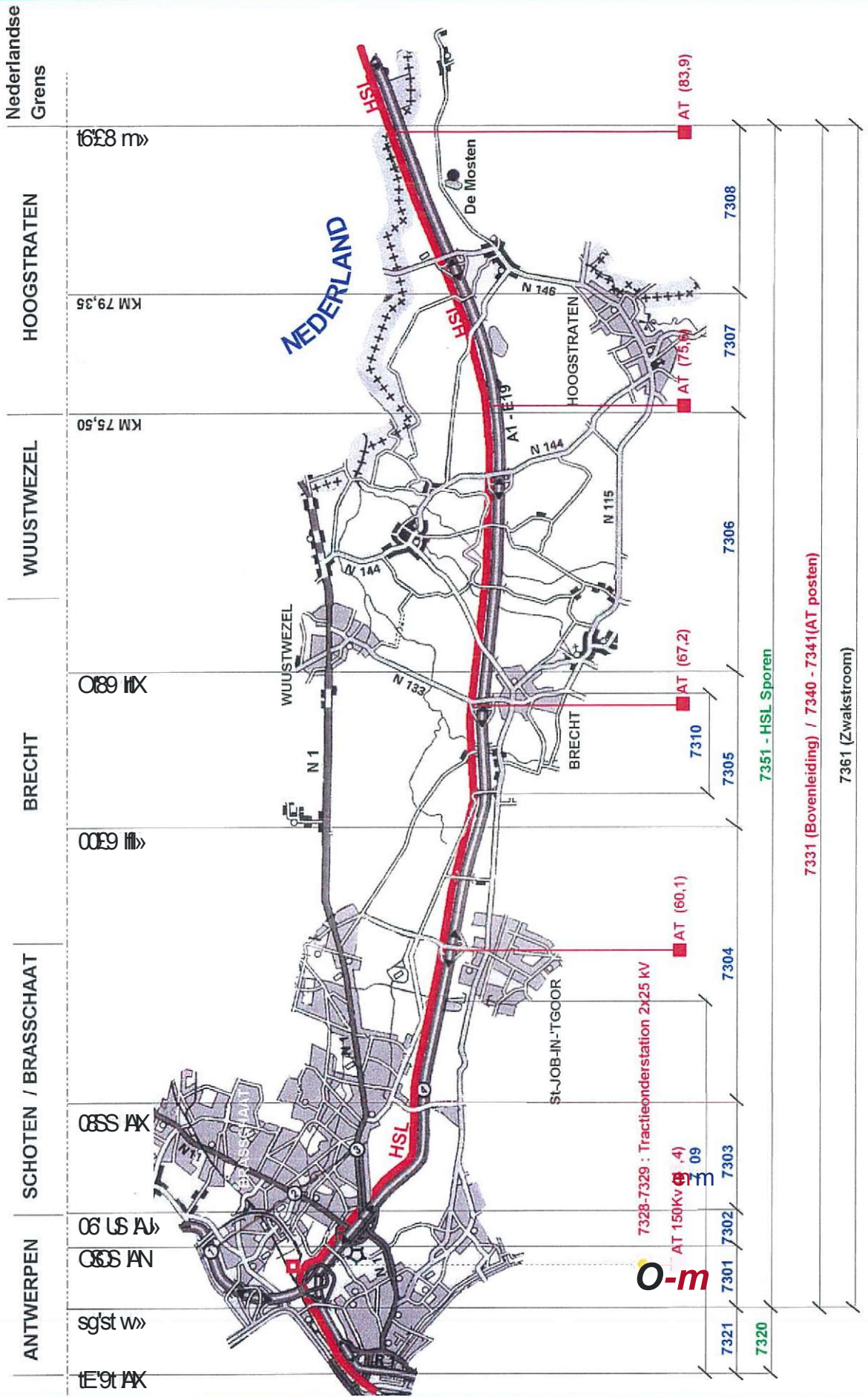
(*) inclusief de Antwerpse noord-zuidverbinding

- Antwerpen-Centraal - Nederlandse grens: **28,9 miljard frank (**)**

{**} De hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Nederland wordt medegefinancierd door Nederland. Ten gevolge van de keuze van het tracé, met een langer gedeelte op Belgisch grondgebied, is Nederland akkoord om tussen te komen in die werken, voor een totaal bedrag van 823 miljoen gulden.

Project P7 : ANTWERPEN - NEDERLANDSE GRENS





STOPPLAATS NOORDERKEMPEN

