





DE WERFEXPRES

Nr. 3 - november 2004 - gratis infomagazine over de hsl-werken tussen Antwerpen en de Nederlandse grens

*Twee grote boogbruggen
sieren de Kleine Bareel*

Werkspoor binnenkort in dienst

E19 in Meer maakt plaats voor hsl

Hsl legt Kempens verleden bloot



Werkspoor binnenkort in dienst

p.4

Twee grote boogbruggen sieren de Kleine Barel

p.5



Koker open voor het publiek

p.6

Op verkenning in de koker

p.7

Een kijkje achter de schermen

p.8-9



Sporen over het water

p.10

Werken stopplaats Noorderkempens vorderen

p.11

Hsl legt Kempens verleden bloot

p.12



E19 in Meer maakt plaats voor hsl

p.13

Wat staat er nog op de agenda?

p.14-15

Meer info

p.15



Editoriaal

Sinds oktober 2000 is het één en al bedrijvigheid langs de E19-autosnelweg. De NMBS is er bezig met de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn tussen Antwerpen-Luchtbal en de Nederlandse grens (hsl noord). De werken zijn ondertussen vier jaar aan de gang. Wie af en toe met de wagen langs het noordelijke gedeelte van de E19 rijdt, zal reeds hebben gemerkt dat de werken al ver gevorderd zijn. De grote lijnen van de nieuwe hsl zijn definitief getekend.

In de gemeenten ten noorden van Antwerpen gaat de doortocht van de nieuwe lijn niet ongezien voorbij. Ter hoogte van het kruispunt Merksem/Schoten/Brasschaat kenmerken twee reusachtige boogbruggen de Kleine Bareel. Deze boogbruggen zijn met veel technisch vernuft en precisie in het voorjaar van 2004 geplaatst. Ook de ruwbouw van de koker langs het Peerdsbos is volledig klaar. In Brasschaat zijn de Bloso-plassen gedeeltelijk opgevuld met een aarden dijk waarop de bedding van de sporen is aangelegd. Zo kan de trein de plassen doorkruisen. De werken voor de nieuwe stopplaats Noorderkempen in Brecht zijn ondertussen gestart. De nieuwe stopplaats zal eind 2006 in dienst gaan. Ter hoogte van Meer wordt de E19-autosnelweg 40 meter opgeschoven voor de doortocht van de nieuwe hsl. Dit en nog veel meer komt uitgebreid aan bod in deze Werfexpres 3.

Het grootste deel van de bouwwerken is klaar (aanpassen van bruggen, plaatsen van steunmuren, enz.). De eigenlijke aanleg van het spoor kan beginnen. Op dat moment zal ook het werkspoor tussen Antwerpen-Noord en de nieuwe hsl klaar zijn en kan al het materiaal (ballast, rails, enz.) met werktreinen worden aangevoerd. Het einde van de werken is dus in zicht.

Werken van zulke omvang gaan steeds gepaard met werfhinder. Toch konden we de voorbije jaren rekenen op veel geduld en begrip van de omwonenden. We willen de buurtbewoners daarvoor natuurlijk van harte danken. Die inspanningen zullen zeker vruchten afwerpen. Binnenkort kunnen we immers via de nieuwe lijn in sneltempo naar Nederland sporen. Bovendien krijgt de Noorderkempen dankzij de nieuwe hogesnelheidslijn een vlottere en snellere verbinding met Antwerpen.

Werkspoor binnenkort in dienst

Op zondag 23 mei kregen de omwonenden en geïnteresseerden de kans om de bedding van het werkspoor in te lopen. Er kwamen zo'n 600 wandelaars opdagen. De bedding is sinds mei 2004 klaar en de aanleg van de sporen is ondertussen begonnen. Via dit werkspoor worden werktreinen vanuit het rangeerstation Antwerpen-Noord ingezet voor de aan- en afvoer van het materiaal voor de uitrusting van de nieuwe hogesnelheidslijn.

De werken voor de aanleg van een nieuw werkspoor tussen Antwerpen-Noord en de hsl zijn in augustus 2002 gestart. Twee jaar later begon de aanleg van de sporen. In het najaar van 2004 zal dit werkspoor in dienst gaan. Dankzij de nieuwe spoorlijn wordt de omgeving en de E19 gespaard van intens vrachtwagenverkeer. Voor de aanleg van de nieuwe hogesnelheidslijn zijn er immers 1,7 miljoen ton ballast en 120.000 dwarsliggers nodig.

Het vier kilometer lange tracé bundelt maximaal met de bestaande goederenlijn en ligt op dezelfde hoogte. Hiervoor is de

bestaande verhoogde berm verbreed en zijn er een tiental nieuwe bruggen naast de bestaande bijgebouwd. De bestaande bruggen kregen een opknapbeurt. Na een grondige reiniging kregen ze ook nog een beschermlaag.

Tot aan de Veltwijcklaan vallen de tracés van het werkspoor en de later geplande tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven samen. Waar mogelijk is de bedding al definitief aangelegd voor een dubbelsporige goederenlijn. Vanaf de Veltwijcklaan tot aan de aansluiting met de hogesnelheidslijn ligt een tijdelijk

enkelspoor dat na de werken in 2006 zal worden afgebroken.

Vooruitlopend op de realisatie van de tweede spoortoegang zijn er geluidswanden langs beide zijden van het nieuwe spoor geplaatst. Oorspronkelijk waren er voor de aanleg van het werkspoor enkel geluidsschermen noodzakelijk langs de noordoostzijde van de bedding. De NMBS heeft het initiatief genomen om de geluidsschermen die voor de latere tweede spoortoegang ook nodig zullen zijn nu al op te richten. Dankzij deze maatregel zullen de betrokken woonzones minder geluidshinder ondervinden.



Het vier kilometer lange tracé van het werkspoor bundelt maximaal met de huidige goederenlijn.



Omwonenden kregen de kans om de bedding van het werkspoor in te lopen.

Twee grote boogbruggen sieren de Kleine Bareel



Twee boogbruggen kenmerken de Kleine Bareel. Samen vormen ze een elegant viaduct voor de hsl.

De Kleine Bareel in Merksem werd in een nieuw kleedje gestoken. Ter hoogte van het kruispunt van Schoten, Brasschaat en Merksem is een ultramodern viaduct gebouwd met doorschijnende schermen. De twee grote boogbruggen van 60 meter lengte over de Bredabaan en de Kapelsesteenweg maken van de Kleine Bareel een heuse toegangspoort tot de Metropool.

Wie voorbij de Kleine Bareel rijdt, kan er niet naast zien. Twee gigantische boogbruggen kenmerken vanaf nu het kruispunt van Schoten, Brasschaat en Merksem. Begin oktober 2003 is de eerste van de twee boogbruggen met veel precisie over de Kapelsesteenweg geschoven. Twee weken later volgde de verschuiving van de tweede boogbrug op identieke wijze. Samen vormen de boogbruggen een elegant viaduct met doorschijnende schermen voor de hsl.

Het spreekt voor zich dat het plaatsen van een boogbrug met zulke omvang veel techniek en vakkennis vereist. In een eerste fase werden de brugonderdelen met speciale vrachtwagens naar de werf gebracht. Daar lasten arbeiders deze onderdelen aan elkaar. Na de montage en afwerking van de boogbrug volgde de tweede fase: de eigenlijke plaatsing van de brug. Om de verkeershinder tot een minimum te beperken werd het ijzeren

gevaarte van 530 ton gedurende één nacht over de weg gerold. Onder de brug werden vier computergestuurde rolwagens geschoven. Elk van de 24 wielen onder deze wagens kon hydraulisch in de gewenste richting en hoogte worden gestuurd. Zo werd de stalen brug op de betonnen brugpijlers gelegd.

Naast de bestaande in- en uitritten van de E19 is er een extra verbindingsweg vanop de Bredabaan naar Antwerpen aangelegd. Dit zal een verbetering zijn voor het autoverkeer. De verkeersstromen vanuit Brasschaat naar de Antwerpse Ring zullen immers vlotter verlopen. Hierdoor draagt de NMBS een steentje bij tot de verbetering van de Antwerpse mobiliteit.



Gedurende één nacht werd de ijzeren boogbrug over de weg gerold.

Koker open voor het publiek

Op 25 oktober 2003 werd de koker langs het Peerdsbos opengesteld voor het publiek. Dit was een buitenkans waar zo'n 3000 omwonenden en geïnteresseerden gebruik van maakten. De koker heeft gigantische afmetingen: 3,2 km lang, 9 meter hoog en 16 meter breed.

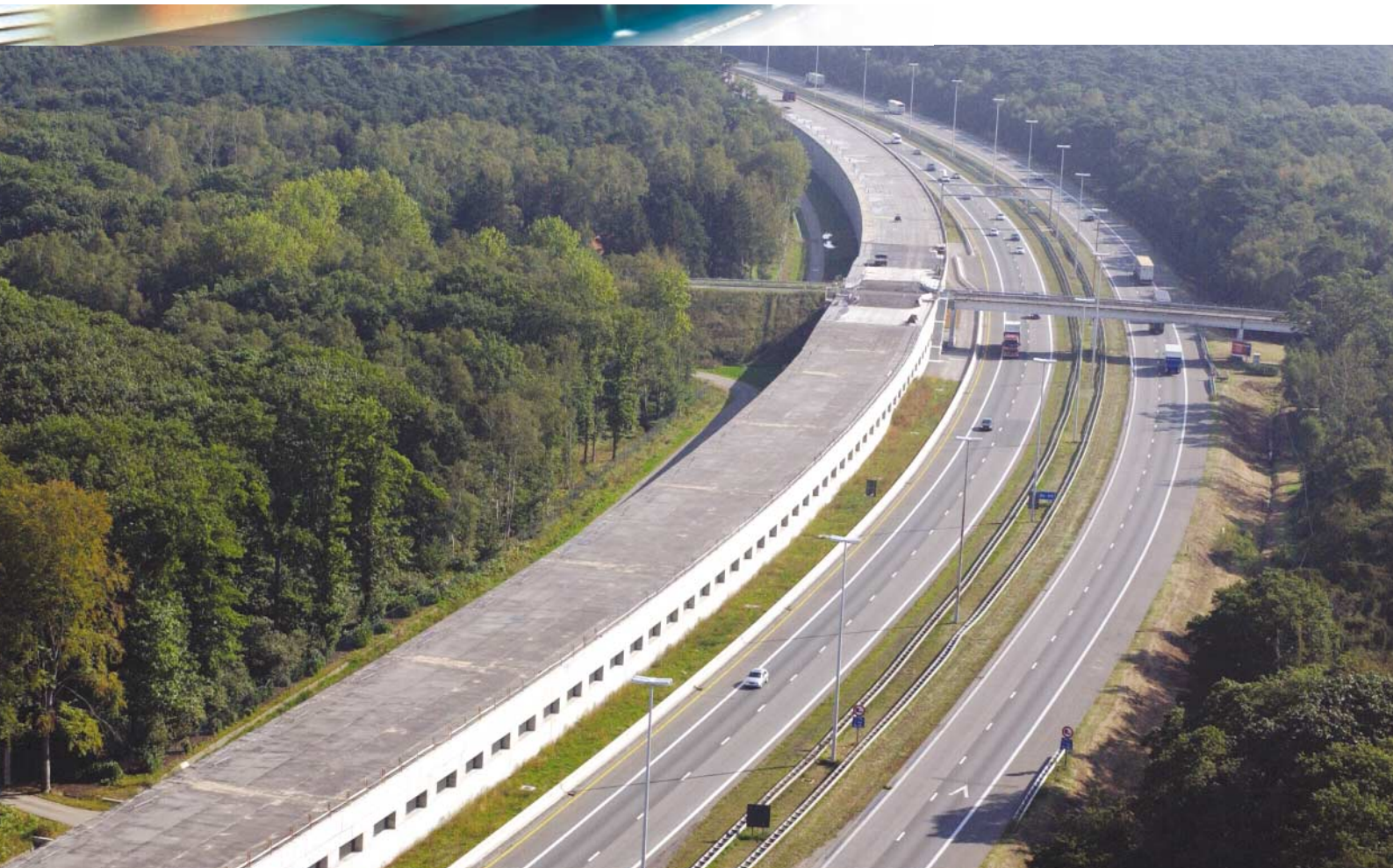
De koker strekt zich uit van de Kleine Bareel in Brasschaat tot de Elshoutbaan in Schoten. Om te voorkomen dat eventueel omvallende bomen op de hsl zouden terechtkomen, ligt de spoorlijn beschermd in een koker met dakconstructie. Hierdoor wordt het bomenverlies beperkt. Bovendien doet de koker dienst als geluidsscherm en vermindert het lawaai van de autosnelweg in het Peerdsbos met tien decibel. Dankzij die maatregel zal er in het bos een stuk minder geluidsoverlast zijn, waardoor het recreatiegebied aangenamer wordt. Tegen de koker wordt langs beide zijden groen aangeplant zodat hij optimaal wordt geïntegreerd in het landschap.

De ruwbouw van de koker is klaar. In een volgende fase zullen de sporen worden aangelegd. Vanaf eind 2006 is de koker rijklaar en zullen de hogesnelheidsstreinen, komende van Antwerpen, de koker kunnen binnenrijden aan een snelheid van 180 km/u. In de koker versnelt de trein zodat bij het verlaten van de koker de snelheid 260 km/u bedraagt. Een hst komende van Nederland rijdt de koker binnen aan een snelheid van 260 km/u en verlaat de koker aan 180 km/u. De doorrit van de trein bedraagt, in beide gevallen, minder dan 1 minuut.

Kenmerkend aan de koker zijn de grote openingen aan de kant van de E19. Dit zijn

geen vensters, maar de openingen zorgen dat de lucht - die in de tunnel wordt gestuwd door de snelheid van de trein - naar buiten kan ontsnappen. Dat vermijdt een onaangenaam gevoel in de oren van de reizigers. Deze openingen zijn voorzien van fijnmazige roosters om indringing te voorkomen.

Over de ganse lengte van de koker zijn er in totaal 12 nooduitgangen. Langs de kant van het Peerdsbos zijn de nooduitgangen bereikbaar via parallel gelegen openbare wegen en dienstwegen. Langs de E19 zijn de nooduitgangen bereikbaar vanop de pechstrook van de E19 via openingen doorheen de betonnen blokken.



Op verkenning in de koker



Omwonenden en geïnteresseerden kregen de kans om zelf de koker te komen ontdekken.

Openwerfdag in de koker van het Peerdsbos was een groot succes. Ruim 3000 bezoekers kwamen een kijkje nemen. Een dag lang kon er door de 3,2 km lange koker langs het Peerdsbos worden gewandeld. Het was een eenmalige kans, want vanaf eind 2006 zal de koker rijklaar zijn en kunnen er zowel binnenlandse als hogesnelheidstreinen doorrijden.

7



Ook de allerkleinsten werden tijdens de openwerfdag in de bloemetjes gezet.

Via expopanelen werd het project 'hsl noord' aan de buurtbewoners toegelicht.



Clowns zorgden voor een ludieke sfeer in de koker.

Een kijkje achter de schermen

Grote infrastructuurwerken zoals de aanleg van de nieuwe hsl tussen Antwerpen en de Nederlandse grens vergen heel wat werk dat niet meteen zichtbaar is. We nemen je daarom mee voor een kijkje achter de schermen...



Het 35 km lange traject van de nieuwe hsl werd onderverdeeld in een achttal werven. Per werf is een leidende ambtenaar met zijn team bevoegd voor het dagelijks beheer en werftoezicht. Gerrit Ceulemans en Geert Dewaele waren twee van die leidende ambtenaren.

Gerrit Ceulemans stond in voor de bouw van de koker langs het Peerdsbos.

Interview met Gerrit Ceulemans

Voor welk deel van het project was je verantwoordelijk?

Voor het traject aan het Peerdsbos. Dit begint voorbij de bruggen aan de Kleine Bareel en eindigt net voorbij de brug van de Elshoutbaan. Het traject is 3,9 km lang waarvan 3,2 km 'open koker'. Hiermee bedoel ik een tunnel die gedeeltelijk boven de grond ligt met raamopeningen aan de kant van de E19.

Een grote betonnen koker bouwen, waarom niet kiezen voor een gemakkelijkere oplossing?

Het Peerdsbos is één van de belangrijkste natuurgebieden ten noorden van Antwerpen. Bovendien is het gebied relatief klein. Om de nieuwe hogesnelheidslijn zeker vrij te houden van omvallende bomen en grote afgewaaiide takken, zou een zone van minstens 20 meter ontbost moeten worden. Bovendien was het nodig om een veiligheidsmuur te plaatsen tussen de hsl en de autosnelweg en een geluidsscherm aan de andere zijde van de lijn. Een dakplaat op de voorziene muren zorgde voor een keurige oplossing: minder ontbossing, betere bescherming tegen geluidshinder en een goede veiligheid naar de autosnelweg toe.

Heel arbeidsintensief om zulk een koker te bouwen, hoeveel medewerkers telde jouw werf? Hoe hield je alles onder controle?

De koker is inderdaad een gigantische constructie: 16 meter breed, 9 meter hoog en een lengte van 3,2 km. Hiervoor was er maar liefst 100.000 m³ beton nodig en 10 miljoen kg bewapeningstaal. In de piekperiode werkten er ongeveer 200 arbeiders en 15 bedienden aan het project. Het werd mogelijk om alles onder controle te houden door een goede relatie op te bouwen tussen het bestuur (TUC RAIL) en de aannemers en zo ieders ervaring te bundelen. En ook door voldoende ervaren personeel in te zetten.

Wat vind je zelf van het project?

Ik vind de aanleg van de nieuwe hogesnelheidslijn een zeer goed project. Een degelijk uitgebouwd spoorwegnet is absoluut nodig voor de toekomst. De trein biedt immers een alternatief voor het groeiend autoverkeer: snel, milieuvriendelijk en veilig.

Interview met Geert Dewaele

Voor welk deel van het project stond je in?

Ik was leidende ambtenaar op verschillende werven. In Merksem volgde ik de infrastructuurwerken op tussen de Havanastraat en de Laaglandlaan. Het gaat hier om de bouw van een tunnelkoker onder de Havanastraat en de aanpassing van de verkeerswisselaar A12/E19. In Ekeren stond ik in voor de aanleg van het 4 km lange werkspoor tussen de werkbasis Antwerpen-Noord en de hsl.

Heb je problemen gekend tijdens de uitvoering van de werken?

Iedere werf kent zijn problemen. Naast de technische aspecten van de uitvoering, heb je ook te maken met onvoorziene omstandigheden zoals de ondergrond, het weer, enz. De werf aan de verkeerswisselaar A12/E19 heeft een vijftal keren onder water gestaan met lokale verzakkingen van een gedeelte van het bouwwerk tot gevolg. Tegelijkertijd stelde er zich in Ekeren het probleem van stofhinder bij de grondwerken naar de omwonenden toe.

Het werkspoor loopt door Ekeren, onvermijdelijk kom je in contact met verschillende woonwijken. Heb je dan ook veel vragen gekregen?

Naast de gebundelde vragen die we via de dienst communicatie kregen, hadden wij ook veel rechtstreeks contact met omwonenden. Veel van hen hebben de werken goed gevolgd, sommige hadden we misschien beter ingehuurd als werftoezichter. Ze wisten immers van 's morgens tot 's avonds exact te vertellen wat de aannemers die dag juist hadden uitgevoerd. Dit wijst op een ruime interesse onder de omwonenden, wat bovendien zeer terecht is. De werken speelden zich immers af in hun achtertuin. Doorheen de jaren heb ik een goed contact met de buurt kunnen uitbouwen.

Je hebt dag in, dag uit de werken op de voet gevolgd en deze ook zien vorderen. Is het moeilijk afscheid te nemen van de werven?

In het begin van de werken denk je telkens "nog zoveel werk voor de boeg". Maar eens de aannemer op kruissnelheid draait, gaan de werken snel vooruit en voor je het beseft zijn ze beëindigd. Ik werk nu reeds ruim tien jaar voor het hst-project. Zo heb ik ook meegewerkt aan de aanleg van de hsl richting Duitsland. Binnenkort komt hier een einde aan en moet ik niet alleen afscheid nemen van de hsl-werken, maar ook van heel wat collega's en vrienden.

Ga je zelf de hsl gebruiken om naar Nederland te sporen?

Gezien ik jarenlang de files heb moeten trotseren, zal ik zeker gebruik maken van de nieuwe lijn wanneer ik richting Nederland moet!

Geert Dewaele heeft gedurende vier jaar de werken van de hsl noord op de voet gevolgd.



Sporen over het water

Ter hoogte van Schoten/Brasschaat moet de hsl de Bloso-plassen doorkruisen. Dit gebeurt via een opgehoogde aarden dijk. Op die manier komt de hsl op dezelfde hoogte te liggen als de E19. Aan de kant van de Bloso-plassen zijn er doorzichtige geluidsschermen voorzien die de hinder voor de buurt moeten beperken. Die zorgen er ook voor dat de trein wordt geïntegreerd in de omgeving.

In december 2003 kreeg de NMBS groen licht voor het bouwen van een aarden wal. In de oorspronkelijke plannen was het de bedoeling de Bloso-plassen te kruisen met een brug en werd rekening gehouden met de doorvaartafmetingen van het vooropgestelde duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet. Aangezien deze plannen op Vlaams beleidsniveau werden geschrapt, werd er een alternatief uitgewerkt. Een dure brugconstructie werd hierdoor overbodig. Het alternatief werd gevonden in een opgehoogde, aarden dijk doorheen de Bloso-plassen.

De bouw van deze aarden dijk gebeurde in verschillende stappen. Een eerste stap

bestond uit de dempingswerken. Het gedeelte tussen de voormalige wandel- en fietsdijk werd tot aan het E19-viaduct opgevuld met grond. Een tweede stap bestond uit de verdere ophogingen met de aanleg van een aarden dijk. Hiervoor was er 26.000 kubieke meter zand nodig. Tenslotte volgden de beddingswerken: op de ophoging werd de bedding aangelegd. Uiteindelijk zal de trein op dezelfde hoogte rijden als de auto's op de E19. De nieuwe hogesnelheidslijn is langs beide zijden afgeschermd van de omgeving: tussen de autosnelweg en de hsl bevindt zich een steunmuur van 2m50 hoogte die ook dienst doet als veiligheidsmuur

en aan de andere zijde van de hsl is er een doorzichtig geluidsscherm. Aan weerszijden wordt groen aangeplant zodat het uitzicht van het landschap behouden blijft.

Onder de spoorlijn zijn er twee onderdoorgangen voorzien. Een doorgang waardoor het verkeer vanuit de Elzendreef de andere zijde van de autosnelweg kan bereiken. Aan de noordzijde van de Bloso-plassen een doorgang speciaal bestemd voor fietsers. Een wandel- en fietspad verbindt de beide onderdoorgangen. Op die manier zal ook met de doortocht van de hsl het lokaal verkeer tussen Schoten en Brasschaat gegarandeerd blijven.



Werken stopplaats Noorderkempen vorderen

Brecht wordt een stopplaats rijker. De ruwbouw van de stopplaats aan de Bethovenstraat is volledig klaar. De verdere inrichting van de stationsomgeving gebeurt in de loop van 2006. Eind 2006 gaat de stopplaats in dienst en zal de regio beschikken over een snelle verbinding met Antwerpen en een vlottere doorstroming naar Brussel.



De nieuwe stopplaats Noorderkempen aan de Bethovenstraat in Brecht wordt een knooppunt van openbaar vervoer. De NMBS streeft naar een maximaal comfort van de reizigers.

11

In de toekomst zal de regio beschikken over een vlotte verbinding naar het centrum van Antwerpen.

De nieuwe stopplaats is uitsluitend bestemd voor binnenlandse treinen. De aanleg van de hsl noord is dus niet alleen een goede zaak voor de internationale verbindingen, maar ook voor het binnenlands treinverkeer. De mobiliteit in het algemeen zal van de nieuwe spoorlijn profiteren. Op die manier wordt het voorstadsverkeer in het noorden van Antwerpen verder uitgebouwd en kan de treinreiziger op twintig minuten vanuit de Kempen naar het centrum van Antwerpen sporen.

In het ontwerp van de nieuwe stopplaats streeft de NMBS naar een maximaal comfort van de reizigers. De perrons worden via een onderdoorgang met elkaar verbonden en zijn vlot bereikbaar voor reizigers met beperkte mobiliteit. Boven de perrontoegangen komt een luifel die naast beschutting ook zal zorgen voor visuele herkenbaarheid

van de stopplaats. De perrons worden ook uitgerust met schuilhuisjes, zitplaatsen, omroepinstallatie, etc. De stopplaats zal vlot bereikbaar zijn via de E19 en de regionale wegen.

De nieuwe stopplaats wordt uitgebouwd tot een verkeersknooppunt dat voor iedereen makkelijk toegankelijk zal zijn. Centraal staat de optimale bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Zo worden de bushaltes aan de hoofdtoegang geplaatst en krijgen de bussen een eigen weg naar de stopplaats. Voor de reizigers die met de auto komen, wordt er voldoende parkeergelegenheid voorzien. Daarnaast wordt er een kiss- en ridestroom vlakbij de hoofdingang aangelegd. Voor de fietsers komt er een overdekte fietsenstalling voor ongeveer 500 fietsen. Zij kunnen de stopplaats vlot en veilig bereiken, zoveel mogelijk gescheiden van het autoverkeer.

Hsl legt Kempens verleden bloot

Dat we in de toekomst via de nieuwe hogesnelheidslijn naar Nederland kunnen sporen, is geen geheim meer. Maar dat de nieuwe lijn ons ook naar het verleden doet sporen, komt voor velen als een verrassing. Langs het traject van de lijn hebben archeologen resten en sporen ontdekt van menselijke aanwezigheid van in de steentijd tot in de 19de eeuw.

Grote infrastructuurwerken, zoals de aanleg van een hogesnelheidslijn, bieden archeologen een uitgesproken kans om te sporen naar het verleden. Tijdens de aanleg van de nieuwe hogesnelheidslijn Antwerpen-Nederland heeft de NMBS ook de kans gegeven voor archeologische opgravingen. De NMBS maakte hiervoor ruim 1 miljoen euro vrij. Daartoe werd er een overeenkomst gesloten met de Provincie Antwerpen.

Het voormalige Instituut voor het Archeologisch Patrimonium (IAP), nu opgenomen in het kenniscentrum van het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed (VIOE), stond in voor de wetenschappelijke begeleiding.

In maart 1999 startte de eerste fase van het project. Er werden zoveel mogelijk gegevens verzameld die wijzen op activiteiten uit het verleden. Vervolgens vonden de boorwerken plaats op alle toegankelijke terreinen. Op basis van deze gegevens werd

een archeologische kaart van het hsl-traject opgesteld. In een tweede fase werden proefsleuven gegraven op archeologisch gevoelige terreinen. Als er bij de proefsleuven archeologisch relevante grondsporen aan het licht kwamen, volgde een systematische opgraving. Eind 2003 tenslotte volgde 'na het terreinonderzoek' de laatste fase: de verwerking en bestudering van het materiaal.

De opgravingen legden een verborgen geschiedenis van de regio bloot, vanaf de vroegste menselijke aanwezigheid in de steentijd tot in de 19de eeuw. Langs het traject van 35 kilometer vonden archeologen op zeven sites voorwerpen uit verschillende tijdperken. Zo werden in Brecht voorwerpen gevonden van groepen jagers uit de midden-steentijd én sporen van een Romeinse en een grote middeleeuwse nederzetting. In Meer stootten ze op een grafkuil met de resten van een volwassen man. Onderzoek van kledingsresten wees

uit dat het vermoedelijk om het lichaam van een Pruisisch ruiter gaat, die in 1814 omkwam bij de slag om Hoogstraten, een confrontatie tussen de Pruisen en de troepen van Napoleon. Daarnaast werden vuurstenen werktuigen gevonden uit de steentijd, metalen en houten voorwerpen uit de ijzertijd en de middeleeuwen én ringen en armbanden uit de Romeinse tijd.

Deze resultaten zijn verwerkt in een mooie tentoonstelling en een ruim geïllustreerd boek. Zij bieden een overzicht van het archeologisch onderzoek en trachten een beeld te schetsen van de bewonings- en ontginningsgeschiedenis van de Kempen van in de steentijden tot in de middeleeuwen. De rondreizende tentoonstelling is gratis te bezoeken en zal in 2005 nog halt houden in Hoogstraten, Wuustwezel en Grobbendonk.

Voor meer info: tel.: 03/240.64.17
joke.bungeneers@admin.provant.be



Deze zilveren ring uit de Romeinse periode werd tijdens de archeologische opgravingen in Brecht gevonden. Het is één van de archeologische vondsten opgegraven langs het traject van hsl noord.

E19 in Meer maakt plaats voor de hsl

De omgeving van de transportzone aan de grensovergang in Meer is voorlopig nog één grote bouwwerf. Voor de doortocht van de hogesnelheidslijn wordt de autosnelweg E19 er 40 meter naar het oosten verplaatst. Dat gebeurt over een afstand van 2 km

Momenteel is het één en al bedrijvigheid naast de autosnelweg E19 ter hoogte van de transportzone in Meer. Dit gebied wordt gedomineerd door bedrijfsgebouwen die nauw aansluiten bij de E19. Om de onteigening van deze gebouwen te vermijden, wordt de E19 een 40-tal meter in oostelijke richting opgeschoven. Op die manier wordt ruimte gecreëerd voor de aanleg van de hsl tussen de transportzone en de E19. De hsl wordt zo in de huidige E19-bedding aangelegd.

In februari 2004 werd er een nieuwe brug over de E19 en de hsl gebouwd van maar

lieft 88 meter lengte en ongeveer 2.000 ton zwaar. Vervolgens werd de oude brug aan de Mosten afgebroken. De nieuwe brug moet het zware transportverkeer scheiden van het lokale verkeer. Aan weerszijden van de brug zijn er rotondes aangelegd voor de nieuwe parallelwegen. Deze wegen liggen evenwijdig met de E19 en verbinden de bedrijventerreinen op Belgisch en Nederlands grondgebied. Dankzij de parallelwegen worden beide transportzones voor alle verkeer vlotter bereikbaar en zal het verkeer niet langer over de E19 hoeven te passeren.

Op Belgisch grondgebied komt ter hoogte van het industrieterrein De Mosten een aansluiting met de E19. Aan de oostzijde van de autosnelweg komt een afrit vanuit Antwerpen, aan de westzijde een oprit richting Antwerpen. Op Nederlands grondgebied komt ter hoogte van het industrieterrein Rietvelden een afrit vanuit Breda aan de westzijde en een oprit naar deze stad aan de oostzijde. De nieuwe rijstroken richting Nederland zijn al klaar. Begin 2005 zullen de stroken richting Antwerpen op de huidige middenberm aangelegd zijn.

Aan de transportzone in Meer wordt de autosnelweg een 40-tal meter in oostelijke richting opgeschoven.



Wat staat er nog op de agenda?

De werken zijn al ver gevorderd. Voor de doortocht van de hogesnelheidslijn was het nodig om een twintigtal bruggen en zes op- en afritten aan te passen. Deze werken zijn ondertussen achter de rug. Geen enkele brug werd gesloopt, één voor één werden ze aangepast en verlengd over de hsl. De brug van de Mosten vormt de enige uitzondering op deze regel: de oude brug werd afgebroken en vervangen. De op- en afritten werden aangelegd over de hsl, bij elke op- en afrit werd de hsl ingekokerd.

De werkzaamheden op de verschillende werven langs de nieuwe lijn lopen stilaan ten einde. Het grootste deel van de bouwwerken is klaar (bruggen, steunmuren, etc.). Enkel op de werf ter hoogte van Meer zijn de werken nog volop bezig. Deze zullen nog tot midden 2005 duren.

In het najaar van 2004 zal het werkspoor tussen Antwerpen-Noord en de nieuwe hsl klaar zijn en kan al het materiaal (zoals ballast, rails, etc.) met werktreinen worden aangevoerd.



Bij elke op- en afrit werd de hsl ingekokerd.

In totaal zijn er een 20-tal bruggen aangepast voor de doortocht van de hsl.

De omgeving van de transportzone in Meer is voorlopig nog één grote bouwwerf.



Werktreinen zullen vanuit het rangeerstation Antwerpen-Noord via het werkspoor materiaal aanvoeren.





Sinds december 1997 rijdt de Thalys op de westtak van het hogesnelheidsnet.

Begin 2005 begint de afwerking van de omgeving en groenaanleg. Waar mogelijk wordt de nieuwe lijn optimaal geïntegreerd in de omgeving.

Begin 2005 start ook de eigenlijke aanleg van de sporen. Tegelijkertijd worden

de spooruitrusting, de seininrichting en communicatiesystemen geïnstalleerd.

Daarna volgen nog een volledig jaar testen, de homologatieproeven en de opleiding van de treinbestuurders.

Vanaf eind 2006 zal de nieuwe hogesnelheidslijn rijklaar zijn. In de toekomst zullen de hogesnelheidstreinen tegen max. 300 km/u naar Nederland sporen. Binnenlandse IC-treinen zullen dan met een snelheid van 200 km/u richting Kempen rijden.



Communicatie over de aanleg van de hsl Antwerpen-Nederlandse grens

**NMBS Communicatie hsl noord
C0.012 – sectie 26/2
Frankrijkstraat 85
1060 Brussel**

Tel. 02/526.37.69
Fax 02/526.37.76
E-mail hslnoord@nmbs.be

Meer info?

Communicatie over het project van de Antwerpse noord-zuidverbinding

**NMBS Communicatie
Infocentrum projecten
Koningin Astridplein 27
2018 Antwerpen**

Openingstijden:

Maandag 13u – 16u30
Woensdag 13u – 16u30
Vrijdag 10u – 13u

Tel. 03/204.20.34
02/526.37.69
Fax 03/204.28.59
E-mail noord-zuid@nmbs.be