

DE WERFEXPRES

Nr. 2 - april 2003 - gratis infomagazine over de hsl-werken tussen Antwerpen en de Nederlandse grens

2

Nieuwe stopplaats in Brecht

De Kleine Bareel krijgt een nieuw gezicht

Aanleg van werkspoor reeds halfweg

*Gezocht: ecoduikers, bermbruggen
en wildpassages*

Editoriaal



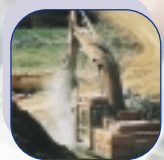
'Hsl noord' in een notendop
Aanleg van werkspoor reeds halfweg
Werken in uitvoering: een overzicht

p.4
p.5
p.6-7



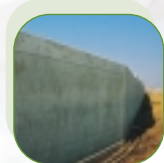
'Hsl noord' krijgt vorm
De Kleine Bareel krijgt een nieuw gezicht

p.8
p.9



In hst-tempo langs het Peerdsbos
Hsl kruist Bloso-plassen...
Nieuwe stopplaats in Brecht

p.10
p.11
p.12



Autosnelweg aan de Mosten schuift 40 meter op
Gezocht: ecoduikers, bermbruggen en wildpassages
Meer info

p.13
p.14-15
p.15

De werken voor de aanleg van de hogesnelheidslijn Antwerpen - Nederlandse grens (hsl noord) zijn ondertussen reeds meer dan 3 jaar volop aan de gang. We zijn dus al over de helft wat de aanleg betreft: in 2006 zijn de werken klaar en zullen er treinen aan 300 km/u over de nieuwe hsl rijden.

De werken zijn het beste zichtbaar wanneer je per auto op de E19 richting Antwerpen rijdt: in Brecht vallen vooral de grote steenpiramiden op die naast het terrein van de toekomstige stopplaats Noorderkempem liggen. Deze plaats doet voorlopig dienst als opslagruimte. Werfvrachtwagens rijden op en af.

Ook aan de Bloso-plassen is het één en al bedrijvigheid. Een stukje van de plassen is reeds opgevuld met een aarden dijk. Dit vormt de basis van de bedding van de nieuwe hogesnelheidslijn. Ter hoogte van het Peerdsbos is een groot stuk van de koker al gerealiseerd. Vooral de grote openingen langs de zijkant zijn opvallend. Deze zijn noodzakelijk voor de grote luchtverplaatsing die de treinen in de koker met zich zullen meebrengen.

Aan de Kleine Bareel zijn er de werven voor de bouw van een ultramodern viaduct. Bovendien wordt er naast de bestaande in- en uitritten een bijkomende oprit vanop de Bredabaan aangelegd. De werken voor de aanleg van het werkspoor in Ekeren zijn reeds halfweg. Volgend jaar zal het nieuwe werkspoor in dienst worden gesteld voor de aan- en afvoer van materiaal voor de uitrusting van de hogesnelheidslijn.

Van dit alles krijgt u in de Werfexpres nummer 2 uitgebreide achtergrondinformatie en nieuwe plannings. Kortom alle informatie die u verder op weg helpt om de werken zo goed mogelijk te doorstaan. De NMBS doet er in ieder geval alles aan om u van de evolutie van de werken op de hoogte te houden.

'Hsl noord' in een notendop

De benaming 'hsl noord' verwijst naar de nieuwe hogesnelheidslijn (hsl) die langs de autosnelweg E19 tussen Antwerpen en de Belgisch-Nederlandse grens wordt aangelegd. De werken voor deze 35,2 km lange spoorlijn zijn sinds oktober 2000 bezig. In 2006 zullen de hogesnelheidstreinen tegen 300 km/u naar Nederland sporen. Binnenlandse IC-treinen zullen met een snelheid van 200 km/u richting Kempen en Breda rijden.

De hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Belgisch-Nederlandse grens maakt deel uit van de noordelijke hsl-tak Brussel-Nederlandse grens. Sinds 1993 werkt de NMBS aan de aanleg van drie hogesnelheidslijnen in ons land. Vandaag zijn er reeds twee van de drie hogesnelheidslijnen in dienst: namelijk de lijn van Brussel tot de Franse grens (sinds 1997) en het gedeelte van de hsl oost tussen Leuven en Luik (sinds 2002). Dankzij de nieuwe hsl noord wordt de huidige reistijd tussen Antwerpen en Amsterdam gehalveerd tot één uur en acht minuten.

De noordelijke tak heeft een lengte van 87 km en bestaat uit 3 gedeelten: de lijn Brussel-Antwerpen die reeds werd gemoderniseerd, de 3,8 km lange Antwerpse noord-zuidverbinding waaraan momenteel nog volop wordt gewerkt én de hsl tussen Antwerpen en de Belgisch-Nederlandse grens.

Een kokertunnel onder de Havanastraat (Antwerpen-Luchtbal) vormt het begin van deze hogesnelheidslijn. De hsl kruist vervolgens de verkeersarmen van de verkeerswisselaar E19/A12 om dan ter hoogte van de Laaglandlaan opnieuw aansluiting te zoeken met de E19. Daarna blijft de nieuwe spoorlijn ten westen van de E19 en zoekt de trein verder richting Nederland via de gemeenten Merksem/Ekeren (Antwerpen), Schoten, Brasschaat, Brecht, Wuustwezel en Hoogstraten.

In de gemeente Brecht komt de nieuwe stopplaats 'Noorderkempen'. Op die manier krijgt het voorstadsverkeer in het noorden van Antwerpen een snelle treinverbinding met Antwerpen en Breda. De aanleg van de noordelijke hsl-tak is dus niet alleen een goede zaak voor de internationale verbindingen, ook het binnenlands treinverkeer zal van de nieuwe spoorlijn profiteren.



Ook binnenlandse IC-treinen zullen over de nieuwe hogesnelheidslijn rijden.



Vandaag zijn al twee van de drie hogesnelheidslijnen in dienst.

Aanleg van werkspoor reeds halfweg

De aan- en afvoer van materiaal voor de uitrusting (rails, ballast, dwarsliggers, bovenleidingen, enz.) van de nieuwe hogesnelheidslijn zal vooral met werktreinen gebeuren. Sinds augustus 2002 werkt de NMBS aan de aanleg van een nieuw werkspoor tussen het rangeerstation Antwerpen-Noord en de hsl. Een half jaar na het startschot van de werken zijn deze al ver gevorderd. In 2004 zal het nieuwe werkspoor in dienst worden gesteld.



- Sinds die geluidsmuren er staan, hebben we al veel minder last van de omwonenden.

Het vier kilometer lange tracé van het werkspoor bundelt maximaal met de bestaande goederenlijn Antwerpen-Noord – Berchem (lijn 27A) en komt op dezelfde hoogte te liggen. Daarvoor moet de huidige opgehoogde berm worden verbreed en een tiental nieuwe bruggen naast de bestaande bruggen worden gebouwd. De betonnen ophoging tussen de Statiestraat en de Bist en van de Bist zelf is reeds gebeurd. Ondertussen zijn de werken voor de paalfunderingen van de Driehoekstraat, de Notenschelp en de Statiestraat uitgevoerd. De funderingspalen voor de brug over

de Schijnen zijn ook geplaatst. Vanaf midden mei 2003 zullen de brugdekken voor de nieuwe bruggen worden geplaatst.

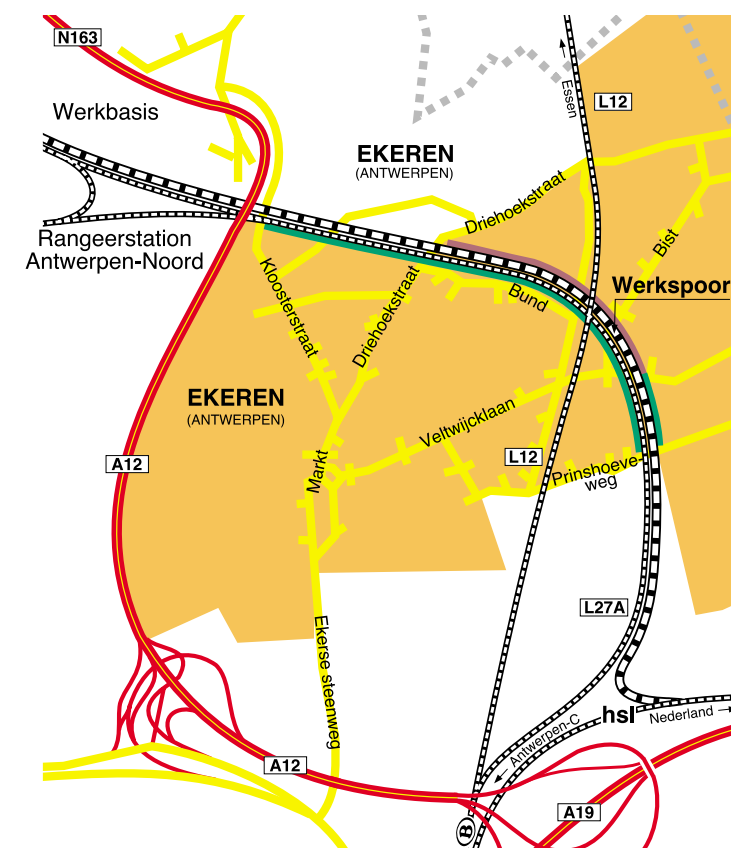
Tot aan de Veltwijcklaan vallen de tracés van het werkspoor en de later geplande tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven samen. Waar mogelijk wordt de bedding al definitief aangelegd voor de latere aanleg van een dubbelsporige goederenlijn. Vanaf de Veltwijcklaan tot aan de aansluiting met de hogesnelheidslijn komt een tijdelijk enkelspoor dat na de werken in 2006 zal worden afgebroken

Vooruitlopend op de realisatie van de tweede spoortoegang komen er geluidswanden langs beide zijden van het werkspoor. Oorspronkelijk waren voor de aanleg van het werkspoor enkel geluidsschermen

noodzakelijk langs de noordoostzijde van de bedding tussen de Driehoekstraat en de Veltwijcklaan. De NMBS heeft het initiatief genomen om de geluidsschermen die voor de latere tweede spoortoegang ook nodig zullen zijn aan de zuidzijde van de spoorwegberm, evenals deze aan de noordoostzijde tussen de Veltwijcklaan en Prinshoeweg, nu al op te richten. Begin december 2002 werd de bouwvergunning voor deze bijkomende geluidsschermen verleend en in februari 2003 zijn de werken gestart.

Ondanks de verwachte toename van het spoorgoederenverkeer zullen de betrokken woonzones door het plaatsen van deze geluidswanden in de toekomst minder geluidshinder ondervinden dan momenteel het geval is.

Tekening van tracé werkspoor.



Werken in uitvoering: een overzicht

In totaal moeten 21 bruggen en 6 op- en afritten worden aangepast om de doortocht van de hsl mogelijk te maken. Geen enkele brug verdwijnt, de bruggen worden enkel aangepast en verlengd tot over de hsl. De bruggen worden ook nooit allemaal tegelijkertijd onderbroken. Voetgangers en fietsers kunnen de E19 steeds over via tijdelijke loopbruggen. De op- en afritten worden aangelegd over de hsl. Bij elke op- en afrit wordt de hsl ingekokerd. Tijdens het ombouwen van de op- en afritten worden deze omgeleid zodat er steeds een alternatieve route wordt voorzien. Hierdoor wordt de verkeershinder beperkt. Enkel de afrit van Sint-Job vormt hierop een uitzondering. Gedurende de werken zal deze afrit tijdelijk ontoegankelijk zijn.



⊙ Ekeren/Merksem

- >> Brug van de Havanastraat: januari 2003 tot eind juli 2003. Omleiding via de Groenendaallaan.
- >> Brug van de Laaglandlaan: augustus 2003 tot eind januari 2004. Omleiding via het Laar en de Kleine Barel.
- >> Nieuwe oprit vanop de Bredabaan richting Antwerpen: september 2002 tot augustus 2004.

⊙ Schoten/Brasschaat

- >> Bruggen van de Peerdsbosbaan, de Hertendreef en de Elshoutbaan: aangepast
- >> Elzendreef-Blosoplas: maart 2002 tot midden 2004. Omleiding via de Sint-Jobsesteenweg of de Elshoutbaan

⊙ Brecht

- >> Brug van de Sint-Jobsesteenweg: juni 2003 tot eind 2003. Omleiding via de Mieksebaan en de Schotensesteenweg.
- >> Brug van de Hoge Mereyt: maart 2003 tot eind oktober 2003. Omleiding via de Andrélaan en de Kapelstraat.
- >> Brug van de Veldstraat: maart 2003 gestart tot begin september 2003. Omleiding via de St.-Lenaartseweg.
- >> Nieuwe brug over de Kapelstraat: najaar 2003. Omleiding via de Bethovenstraat (tijdens bepaalde fases van de werken).
- >> Afrit Sint-Job (komende vanuit Breda): vanaf oktober 2003 afgesloten. Nieuwe afrit vanaf eind 2003 in dienst.
- >> Nieuw op- en afrittencomplex vlak voor de Veldstraat: data nog te bepalen. Op- en afritten aan de Bethovenstraat: eerste helft van 2004 definitief afgesloten.

⊙ Wuustwezel

- >> Brug van de Sint-Lenaartseweg: aangepast.
- >> Brug van de Henxbroekweg: april 2003 tot eind augustus 2003. Omleiding via de Sint-Lenaartsbaan.
- >> Brug van de Hoogstraatsweg: augustus 2002 tot eind oktober 2003. De brug blijft toegankelijk.

⊙ Hoogstraten

- >> Bruggen van de Vlamingsstraat en de J. Lijzenstraat: aangepast
- >> Brug van de Terbeeksestraat: februari 2003 tot eind juli 2003. Omleiding via de Maxburgdreef en de Vlamingsstraat.
- >> Brug van de Maxburgdreef: augustus 2003 tot eind januari 2004. Omleiding via de Terbeeksestraat.
- >> Brug van De Mosten zal toegankelijk blijven. Vanaf najaar 2003: montage van nieuwe brug. In voorjaar 2004: afbraak van oude brug.



'Hsl noord' krijgt vorm

Eind oktober 2000 zijn de eerste voorbereidingswerken gestart voor de aanleg van de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Belgisch-Nederlandse grens. Ruim drie jaar na de start van de werken zien we langs de autosnelweg E19 dat de hsl stilaan vorm krijgt.



8 Ter hoogte van de Kleine Bareel wordt voor de hsl een viaduct gebouwd. De Laarsebeek werd voor de werken omgeleid.



Bij de werken aan de bruggen over de E19 wordt er steeds voor gezorgd dat voetgangers en fietsers via een tijdelijke constructie de werken kunnen oversteken.



Wegens de zwakke ondergrond moeten de pijlers van het viaduct aan de Kleine Bareel extra worden versterkt.



Peerdsbos - In de zijwanden van de koker worden openingen voorzien zodat de luchtdruk - die in de koker ontstaat wanneer er treinen doorrijden - vermindert.



Vanaf de Elshoutbaan gaat de koker van het Peerdsbos over in een betonnen geluidswand. In de geluidswanden bevinden zich gleufjes die ervoor moeten zorgen dat het geluid van de auto's op de E19 niet wordt weerkaatst.

De Kleine Bareel krijgt een nieuw gezicht

De werken voor de aanleg van de 'hsl noord' gaan de Kleine Bareel niet ongezien voorbij. De Kleine Bareel wordt tegen augustus 2004 in een nieuw kleedje gestoken. Voor de passage van het in- en uitrittencomplex wordt er een ultramodern viaduct gebouwd met doorzichtige geluidsschermen. De boogbruggen maken van de Kleine Bareel een toegangspoort tot de Metropool.

De werken aan de Kleine Bareel zijn al sinds september 2002 bezig. Tegen augustus 2004 zal het er volledig anders uitzien. Voor de passage van het in- en uitrittencomplex Kleine Bareel worden er twee boogbruggen over de Kapelsesteenweg en de Bredabaan gebouwd. Over de afrit komt een betonnen brug. De oprit zal via een koker onder de hsl worden geleid. De hele zone wordt uitgerust met doorzichtige geluidsschermen. De functie van de Kleine Bareel als toegangspoort voor de Metropool zal nog meer worden benadrukt door de imposante en toch sierlijke boogbruggen over de Bredabaan en de Kapelsesteenweg.

Dit najaar zullen de onderdelen van het viaduct met vrachtwagens als uitzonderlijk transport naar de werf van de Kleine Bareel worden vervoerd. Daar is een werfzone voorzien voor de montage van de nieuwe brug. Vervolgens wordt het viaduct over de weg geschoven en op de tijdelijke stellingen geplaatst. Deze methode van werken zorgt ervoor dat de verkeershinder tot een minimum beperkt zal blijven. De wegen blijven immers toegankelijk voor het verkeer.

De werken ter hoogte van de Kleine Bareel betekenen ook een verbetering voor de weggebruikers. Om de verkeersstromen vanuit Brasschaat en richting Antwerpse Ring te verbeteren, zal naast de bestaande in- en uitritten van de E19 een bijkomende oprit vanop de Bredabaan worden aangelegd. Hierdoor draagt de NMBS een steentje bij tot de mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen. De huidige oprit is verkeerstechnisch geen ideale oplossing en heeft zijn verzadigingspunt inzake capaciteit bereikt. De werken aan de nieuwe oprit zijn al begonnen en duren nog tot augustus 2004.



De Kleine Bareel krijgt een ultramodern viaduct met doorzichtige geluidsschermen.



Het nieuwe viaduct komt ter hoogte van de Bredabaan vlak naast de E19 te liggen.

In hst-tempo langs het Peerdsbos

Wie op de E19 rijdt, kan er niet naast kijken. Ter hoogte van het Peerdsbos is een enorme betonnen koker in aanbouw voor de nieuwe hogesnelheidslijn. Die koker is één van de vele maatregelen die de NMBS neemt om de hogesnelheidslijn optimaal in de omgeving in te passen.

Het Peerdsbos is één van de meest waardevolle natuurgebieden ten noorden van Antwerpen. Speciale maatregelen drongen zich dus op om de milieu-impact in te perken. De NMBS heeft er voor gekozen om de hogesnelheidslijn in een koker aan te leggen, waardoor de ingenomen ruimte tot een minimum wordt beperkt. Tussen de E19 en de koker ligt een afstand van slechts 8 meter. De betonnen koker moet beletten dat eventueel omvallende bomen op de hogesnelheidslijn terechtkomen. Daarnaast fungeert hij als geluidsscherm. Het geluidsniveau in het Peerdsbos zal dalen met ongeveer 10 dB omdat het lawaai van de E19 beter zal worden gedempt. Wie later door het recreatiegebied Peerdsbos zal wandelen of fietsen, zal er nog meer van kunnen genieten dan nu het geval is.

De koker is een gigantische constructie: 3,2 km lang, 17 meter breed en 9 meter hoog. Het ene uiteinde bevindt zich ongeveer 650 meter van de Kleine Bareel, het andere aan de Elshoutbaan in Schoten. Tussen de Elshoutbaan en de Bloso-plassen komt een betonnen muur van ongeveer 8 meter die ook dienst doet als geluidsscherm. Aan de kant van de Kleine Bareel ligt de hogesnelheidslijn in een U-vormige betonnen constructie.

Om de landschappelijke impact te beperken, ligt de hogesnelheidslijn lager dan de E19. Er is een hoogteverschil van 2,5 meter tussen het niveau van de sporen en dat van de autosnelweg. Aan de kant van de E19 beschikt de koker over grote

openingen. Dit zijn geen vensters maar openingen die er voor moeten zorgen dat de lucht die in de tunnel wordt gestuwd door de snelheid van de trein, naar buiten kan ontsnappen, wat een onaangenaam gevoel voor de reizigers vermijdt.

Tegen het najaar 2003 moet de koker klaar zijn. Na de bouw van de koker zal zowel aan de zijde van de E19 als aan de zijde van het Peerdsbos groen worden aangeplant, zodat hij optimaal wordt geïntegreerd in het landschap.



De koker doet dienst als geluidsscherm en zal het lawaai van de autosnelweg ter hoogte van het Peerdsbos met 10 decibel terugdringen.



Op plaatsen waar bomen op de spoorlijn kunnen terechtkomen, rijden de treinen in een koker met dakconstructie.

Hsl kruist Bloso-plassen

Waterskiërs kenden we er al langer, maar sinds kort zijn het vooral vrachtwagens die een ritje op de Bloso-plassen aandurven. Een deel van deze enorme waterplas is immers al een tijdje opgevuld met een aarden dijk. Die vormt de basis van de bedding van de nieuwe hogesnelheidslijn richting Nederland.

Aanvankelijk was het de bedoeling om de Bloso-plassen te kruisen met een brug. Er moest echter rekening worden gehouden met de doorvaartafmetingen van het vooropgestelde duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet. Aangezien deze plannen op politiek niveau werden geschrapt, kon de NMBS een nieuw ontwerp uitwerken. Een dure brugconstructie werd hierin overbodig. Het alternatief werd gevonden in een opgehoogde, aarden dijk doorheen de Bloso-plassen. Deze variant is niet alleen een stuk goedkoper, maar houdt bovendien minder hinder in voor de omwonenden.

Intussen zijn de dempingswerken al een tijdje achter de rug. Het gedeelte tussen de voormalige wandel- en fietsdijk (tussen de beide plassen) tot aan het E19-viaduct is opgevuld met aarde. De bouw van een aarden berm is de volgende stap. Uiteindelijk zal de trein op dezelfde hoogte rijden als de auto's op de E19.

Invloed op het landschap

De nieuwe hogesnelheidslijn zal langs beide zijden afgescheiden zijn van de omgeving. Tussen de autosnelweg en de spoorlijn komt een steunmuur van 2m50 hoogte, die tegelijkertijd dienst doet als veiligheidsmuur. Langs de andere zijde van de spoorlijn komt een geluidswand in polycarbonaat, een transparant materiaal. Samen met de nieuwe beplantingen zorgt deze wand ervoor dat het uitzicht van het landschap zo weinig mogelijk wordt beïnvloed door de hogesnelheidslijn.

De toekomst van de Elzendreef

Tot midden 2004 wordt de Elzendreef ingepalmd door zandstapels, kranen en ijverige bouwvakkers. Het verkeer tussen Schoten en Brasschaat werd in tussentijd omgeleid via de Sint-Jobsesteenweg of de Elshoutbaan.

Na de werken wordt de Elzendreef opnieuw opengesteld. Onder de spoorlijn is, net als bij de brug van de E19, een doorgang voorzien. Het maakt opnieuw lokaal verkeer tussen Schoten en Brasschaat via deze dreef mogelijk.

Een gedeelte van de Bloso-plassen wordt opgevuld met aarde zodat de treinen op een opgehoogde aarden dijk door de plassen kunnen sporen.



Stopplaats Brecht

Ter hoogte van de Bethovenstraat in Brecht komt de nieuwe stopplaats 'Noorderkempen'. Dankzij deze stopplaats krijgt de regio een snelle spoorwegverbinding met Antwerpen en Breda en een vlottere doorstroming naar Brussel. De nieuwe stopplaats kan ook bijdragen tot het oplossen van de fileproblemen op de E19.

De stopplaats Noorderkempen zal – via de nog aan te leggen ringweg rond Brecht – aansluiten op de E19. Er wordt een vlotte bereikbaarheid vanop de E19 en de regionale wegen voorzien. De perrons van de stopplaats zullen met elkaar worden verbonden door een onderdoorgang. Boven elk perron komt er een grote luifel die naast beschutting van de reizigers, tevens zal zorgen voor een visuele herkenbaarheid van de stopplaats. De perrons worden uitgerust met schuilhuisjes, zitplaatsen, sonorisatie, etc.

Knooppunt van openbaar vervoer

De nieuwe stopplaats Noorderkempen zal een knooppunt van openbaar vervoer worden. Zo worden de busperrons voor De Lijn vlakbij de hoofdtoegang van de stopplaats voorzien. Dit zorgt voor een maximaal comfort van de reizigers die met het openbaar vervoer reizen. De bussen zullen bovendien een eigen toegangsweg naar de stopplaats krijgen, zodat ze de dienstregeling maximaal kunnen respecteren.

Voor de reizigers die met de auto naar de nieuwe stopplaats komen, worden er in eerste instantie een 250-tal parkeerplaatsen aangelegd. Wanneer ze succesvol blijkt, zal er een zone van 250 bijkomende parkeerplaatsen worden voorzien. Daarnaast komt er ook een kiss- en ridestreek om reizigers aan de nieuwe stopplaats af te zetten of op te halen. Deze strook zal vlakbij de hoofdingang liggen.

Voor de fietsers komen er overdekte en veilige fietsenstallingen voor ongeveer 500 fietsen. Zij zullen de stopplaats vlot kunnen bereiken en dit zoveel mogelijk gescheiden van het autoverkeer. De 'koetunnel' onder de E19 blijft behouden. Deze zal als tweede toegang tot de stopplaats worden gebruikt.

De nieuwe stopplaats Noorderkempen aan de Bethovenstraat in Brecht zal een knooppunt van openbaar vervoer worden.



Autosnelweg aan de Mosten schuift 40 meter op

De laatste hindernis die de hogesnelheidslijn op Belgisch grondgebied moet nemen, is de transportzone in Meer. Dit gebied wordt gedomineerd door bedrijfsgebouwen die heel nauw aansluiten bij de E19. Om de aanleg van de hsl mogelijk te maken, dient de autosnelweg een 40-tal meter te worden verplaatst in oostelijke richting. De andere mogelijkheid, de onteigening van een deel van het bedrijventerrein, werd vanzelfsprekend niet weerhouden. Een autosnelweg opschuiven heeft natuurlijk wel wat gevolgen:

Nieuwe aansluitingen

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 de Metropool. 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 autosnelweg kan natuurlijk onmogelijk worden afgesloten tijdens deze werken. De NMBS streeft er dan ook naar om steeds twee rijstroken van de E19 open te houden. Enkel in het voorjaar 2004 zal de E19 gedurende 2 weekends onderbroken worden om een bestaande brug af te breken en een nieuwe te bouwen. Het verkeer zal dan worden omgeleid via de transportzone.

Parallelwegen

Evenwijdig met de E19 komen er nieuwe parallelwegen die de bedrijventerreinen op Belgisch en Nederlands grondgebied verbinden. Door deze wegen worden beide transportzones voor alle verkeer makkelijk bereikbaar.

Werken

J. Lijzenstraat

De op- en afrit aan de J. Lijzenstraat blijft behouden, maar wordt wel heraangelegd. Vooral lokaal autoverkeer zal gebruik maken van dit aansluitingscomplex. De lokale wegen van De Mosten worden immers aangepast zodat ze voortaan gescheiden zullen zijn van het vrachtverkeer.

Een precieze planning voor de verschuiving van de E19 en de bijhorende werken is er momenteel nog niet. De woningen en bedrijven zullen tijdens de werken steeds bereikbaar blijven.



Om de aanleg van de hsl aan de Mosten mogelijk te maken, dient de autosnelweg een 40-tal meter te worden verplaatst in oostelijke richting.

Gezocht: ecoduikers, bermbruggen en wildpassages

De hogesnelheidslijn en de zorg voor het milieu

De samenleving heeft meer dan vroeger oog voor de natuurlijke omgeving. Wie nog een bouwvergunning wil voor nieuwe infrastructuur, moet eerst een milieu-effectenrapport laten opstellen. Daarin zetten onafhankelijke deskundigen op een rij wat de gevolgen zijn van de inplanting van de hsl. Ze geven ook mogelijke maatregelen aan die de NMBS moet nemen. Daarna wordt in samenwerking met het Vlaamse Gewest concreter bestudeerd hoe de spoorwegen aan dat eisenpakket kunnen voldoen.

Bundelen is beter

Al in de studiefase kan de impact van een nieuwe lijn worden beperkt. Zo kiest de NMBS waar mogelijk voor een bundeling met de bestaande infrastructuur. Daarom ligt de hsl noord bijna over de volledige lengte van het tracé naast de E19. Het hoeft natuurlijk geen autoweg te zijn, spoorweg of kanaal kunnen evengoed. Niet bundelen betekent vaak hinder veroorzaken op plaatsen die vroeger geen problemen kenden. Nu kan de aanleg op sommige plaatsen de bestaande toestand zelfs verbeteren.

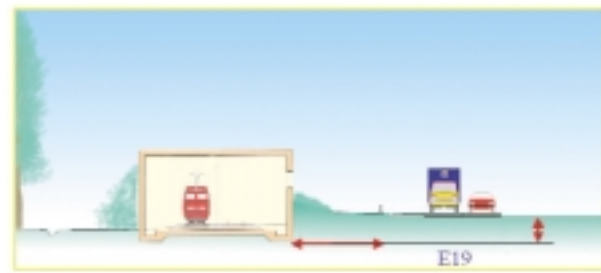
Tijdens de werken

Ook wanneer de aanleg aan de gang is, dringen bepaalde maatregelen zich op. Die hebben grotendeels te maken met grondwaterpeil en afvoer van water. Voor uitgravingen moet de aannemer aan bemaling doen om de grondwaterspiegel te verlagen. Daarbij moet hij verhinderen dat er vb. in de zomer op plaatsen in de buurt



ecoduct - bermbrug

van de werken een watertekort ontstaat. Ook de afloop moet hij controleren, want door de bemaling komt er meer water in het grachten- of rioleringsysteem dan normaal het geval is. De NMBS werkt daarvoor in nauw overleg met diverse overheden, die verantwoordelijk zijn voor de waterhuishouding.



Door strakke bundeling met de E19 kan de ruimte-inname worden beperkt.

Duurzame maatregelen

Het grootste pakket maatregelen behelst uiteraard de nieuwe situatie, wanneer de hsl er effectief ligt. Een eerste reeks maatregelen moet versnippering tegengaan. Als de spoorlijn een bos in twee stukken snijdt, verkleint de levensruimte van heel wat dieren of worden ze bijvoorbeeld afgesneden van hun drinkbekken. Soms wordt de biotoop te klein om nog levensvatbare populaties in stand te houden. Die problemen worden opgevangen door bijvoorbeeld een ecoduct te bouwen over de spoorlijn, dat is dus een viaduct enkel voor dieren. Voor kleine dieren zijn er ecoduikers en ecotunnels, die onder de spoorberm lopen. Ter hoogte van het Peerdsbos komt een bermbrug. Die is zowel voor personenverkeer als wild geschikt, met een rijweg en een begroeid gedeelte.

Over het hele traject van de hsl-noord tellen we 1 ecoduct, 1 bermbrug, 27 ecotunnels en 5 ecoduikers. Het ecoduct komt in Wuustwezel, terwijl de bermbrug eigenlijk een verbouwing is van de bestaande brug van de Peerdsboslaan in het Peerdsbos.

Doortocht van het Peerdsbos

Het Peerdsbos is één van de belangrijkste groene longen van de Noorderkempen. De NMBS heeft daar gekozen voor een zgn. strakke bundeling, of de aanleg van de hsl zo dicht mogelijk bij de autoweg. Zo wordt al bespaard op ruimtegebruik. Verder ligt de lijn volledig in een koker. Zo kunnen de bomen dicht bij de infrastructuur behouden blijven, omdat vallende bomen niet op de sporen kunnen terechtkomen. De koker houdt meteen ook het geluid van de trein tegen en biedt als bijkomend voordeel dat hij ook het geluid van de E19 dempt.

Het rooien van een strook bomen blijft uiteraard noodzakelijk, maar met voornoemde maatregelen minimaal. Bovendien gebeurt er een compensatiebebossing. In totaal verdwijnt er 24 ha bos langs de hsl. Na de werken plant de NMBS nabij het tracé opnieuw ongeveer 15 ha aan.

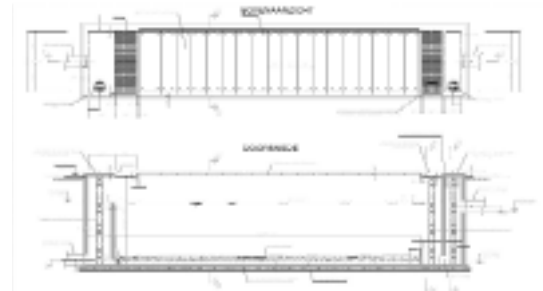
In samenspraak met het Vlaamse Gewest en de gemeentebesturen wordt de overige 9 ha elders aangeplant.

Waterhuishouding

Een spoorbedding vergt een goede drainage van het water, om de stabiliteit van de bedding te verzekeren. Zeker voor een hsl is dat aspect van bijzonder groot belang. In de NMBS-plannen is dan ook heel wat denkwerk verricht met betrekking tot de waterhuishouding.

De ingenieurs willen verhinderen dat het bestaande stelsel van grachten en riolen, opvangbekkens, enz. extra belast wordt.

Naast de E19 hebben ze daarvoor nieuwe oplossingen moeten uitwerken. Aangezien door de strakke bundeling onvoldoende ruimte rest om al het water via traditionele



Technische tekening van een bufferkamer.

infiltratiebekkens (eigenlijk een grote vijver) op te vangen, bouwen ze bufferkamers in. Die gelden als opslagruimte voor het water dat via de hsl versneld afloopt en verhinderen zo dat sloten en grachten in de omgeving plots met een te groot debiet zouden af te rekenen krijgen.

Meer info?

Infopaviljoen hsl noord

Communicatie over de aanleg hsl Antwerpen-Nederlandse grens

NMBS Communicatie
Infopaviljoen hsl noord
Ambachtslaan 11
2960 Brecht

Openingstijden:

Woensdag: 10u – 17u

Tel.: 03 231 62 36

Fax: 02 526 37 66

E-mail: hslnoord@nmbs.be



Infopaviljoen.

Infocentrum noord-zuidverbinding

Communicatie over het project van de Antwerpse noord-zuidverbinding

NMBS Communicatie
Infocentrum noord-zuidverbinding
Koningin Astridplein 27
2018 Antwerpen

Openingstijden:

Maandag: gesloten

Dinsdag: 10u – 12u30 / 13u30 – 17u

Woensdag: 10u – 12u30 / 13u30 – 17u

Donderdag: 13u – 17u

Vrijdag: 10u – 13u

Tel.: 03 204 20 34

Fax: 03 204 28 59

E-mail: noord-zuid@nmbs.be

