

# Extra spoorcapaciteit Antwerpse haven om doorstroming goederentreinen te optimaliseren

## Infrabel wil vergunning spoorproject Oude Landen aanvragen

EKEREN, woensdag 20 november 2019 – Infrastructuurbeheerder Infrabel zal bij het Vlaamse gewest een omgevingsaanvraag indienen om ter hoogte van het gebied Oude Landen in Ekeren de spoorcapaciteit te verhogen en de doorstroming van goederentreinen te verbeteren. Die extra capaciteit is noodzakelijk om een ambitieuze doelstelling te halen: tegen 2030 wil de haven van Antwerpen het aandeel van het goederenvervoer per spoor verdubbelen. Meer goederen op de trein, minder vrachtwagens op de weg en dus goed voor mobiliteit en milieu. In samenspraak met vele betrokkenen werd een plan van aanpak opgesteld. Dit project wordt nu in primeur en in alle transparantie voorgesteld aan de betrokken buurtbewoners.

### Nieuwe spoorvertakking een troef voor goederenvervoer

Infrastructuurbeheerder Infrabel en zijn dochteronderneming TUC RAIL willen actief de groei van de haven van Antwerpen steunen. Het vormingsstation van Antwerpen-Noord speelt een hoofdrol in dit plan. In een vormingsstation worden goederentreinen gesplitst en samengesteld. Zo'n 80% van alle goederentreinen rijdt via de toegang Antwerpen-Noord de haven binnen en buiten, het is dus een echte slagader. Maar de vlotte doorstroming wordt gehinderd door de zogenaamde "gelijkgrondse kruising Schijn". Aan deze toegangspoort van de haven snijden 2 cruciale goederenlijnen (L11 en L27A) mekaar op gelijke hoogte en dat is een knelpunt. Daarom stelt Infrabel voor om deze twee spoorlijnen op een verschillend niveau te bouwen zodat ze mekaar niet meer gelijkgronds kruisen. Zo kan het maximaal aantal treinpassages per uur stijgen. Dit nieuwe project is de spoorvertakking "Oude Landen". Deze optie is niet alleen veiliger, je krijgt ook meer capaciteit zodat een groter aantal treinen per dag verwerkt kan worden. Dit is een noodzakelijke voorwaarde om meer goederen per trein te kunnen vervoeren zodat er minder per vrachtwagen over de weg gaan. Dit zal resulteren in minder oponthoud waardoor treinen klokvaster kunnen rijden. Voor een logistieke keten is dit een belangrijk gegeven.

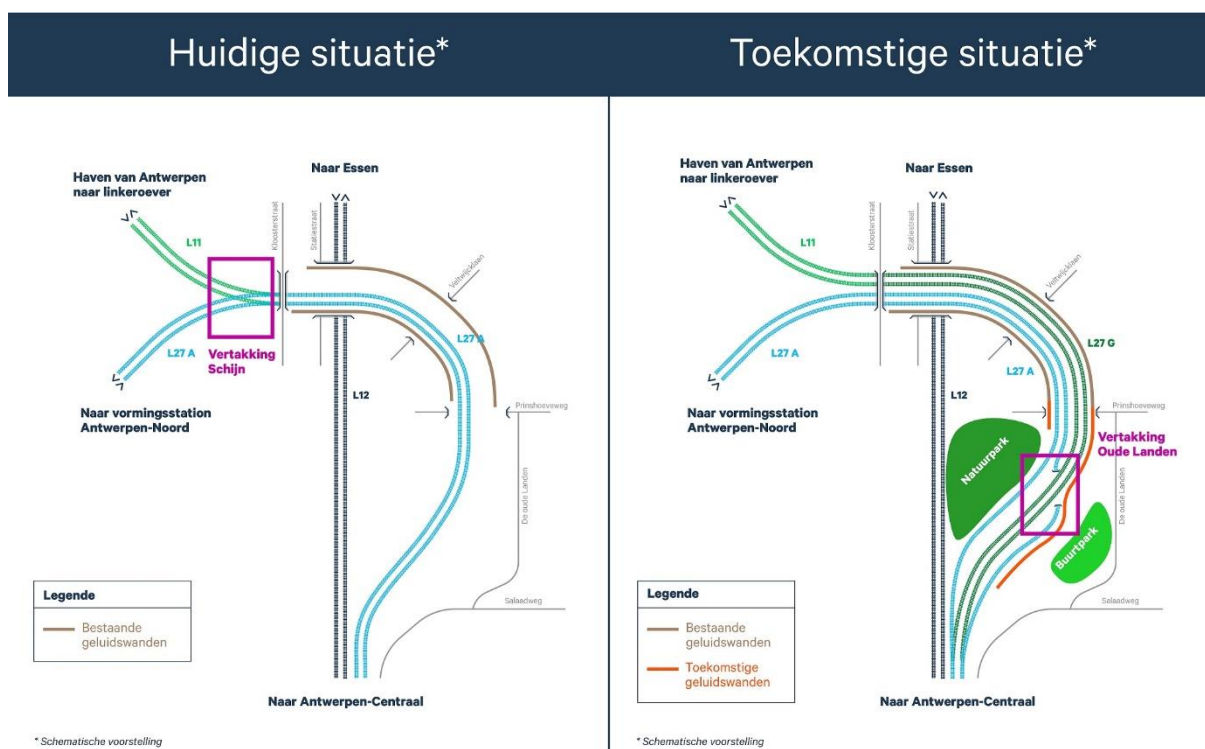
### Modal shift: minder vrachtwagens op de weg

Wie al eens op de ring van Antwerpen reed, weet dat het daar vaak aanschuiven is. De wegen slibben dicht. Een belangrijke manier om die files aan te pakken, is de modal shift, een omschakeling van het energieverblindende en luchtvervuilende transport over de weg naar het milieuvriendelijkere en energiezuinigere vervoer van goederen per spoor. Tegen 2030 wil de haven van Antwerpen het aandeel van het goederenvervoer verdubbelen van 7% naar 15%. Het project "Oude Landen" is een erg belangrijke en noodzakelijke stap om die ambitie te halen.

### Meer capaciteit en minder geluidshinder

Om dit belangrijke project te realiseren zijn verschillende infrastructuurwerken nodig. Waar de twee goederenlijnen mekaar nu gelijkgronds kruisen, is er onvoldoende plaats om het nieuwe spoorproject te bouwen. Daarom werd er gekozen om de toekomstige kruising verder aan te leggen, ter hoogte van De Oude Landen in Ekeren. Om dit te realiseren moet een aantal bruggen, tunnels en wegen vernieuwd, aangepast of (her)aangelegd worden. In de nieuwe spoorconfiguratie moet één spoorlijn (L11) doorgetrokken worden tot aan de nieuwe kruising "Oude Landen", waar het over 1 spoor van de andere spoorlijn (L27A) kruist. Hiervoor wil Infrabel de bestaande bedding op sommige plaatsen

aanpassen en op andere locaties zelfs volledig opnieuw aanleggen. Deze berm zal geleidelijk aan in hoogte stijgen. Om het hoogteverschil zo goed mogelijk in het landschap te integreren zullen de heuvels op verschillende plaatsen met groen beplant worden. Ter hoogte van de terreinen van voetbalclub KSK Donk komt een licht hellende berm met een speelbos. Tussen de Kloosterstraat en de Veltwijcklaan kunnen de nieuwe sporen op de bestaande bedding aangelegd worden. Tussen de Veltwijcklaan en net voorbij de Prinshoeweg komt de nieuwe bedding dichterbij de bewoning toe, om daarna verder weg van de woningen te liggen. Hier zal er dus minder hinder zijn voor de buurtbewoners. Na overleg met de stad en het district zal er fors geïnvesteerd worden in extra geluidsschermen (zie bijgevoegde, schematische kaart). Ook wordt de fietsroute die het district aanlegde van de Driehoekstraat tot de Bist verder doorgetrokken tot aan de Salaatweg/Laar en zal de onderdoorgang van de Prinshoeweg, verbreed worden om deze fietsweg naast de rijbaan aan te leggen.



Om de hinder van het werfverkeer naar de omwonenden te minimaliseren, heeft Infrabel gezocht naar alternatieven. In totaal is er voor het hele project 730.000m<sup>3</sup> grond nodig. In plaats van dit per vrachtwagen aan te voeren, zal dit per trein worden aangevoerd. Anders moesten er gedurende 2 jaar dagelijks 180 vrachtwagens door de woonwijken rijden. Ook wordt er vanaf de autosnelweg A12 een tijdelijke weg aangelegd voor het andere werfverkeer om de verkeersdrukte weg te houden bij de buurtbewoners.



### Natuur en recreatiemogelijkheden

Tussen de bestaande spoorlijn 12 (Antwerpen – Nederlandse grens), de Prinshoeweg en de nieuwe spoorberm, zal Infrabel een nieuw natuurpark aanleggen dat zal dienen als overstromingsgebied. De invulling ervan gebeurde in overleg met de toekomstige beheerder, Natuurpunt. Het park zal ook ingericht worden voor wandelaars. Samen met de stad werkt Infrabel ook mee aan een recreatief buurtpark. In een eerste fase zal ingezet worden op de aanleg van het avontuurlijk speelbos op de licht hellende spoorberm. Op vraag van de brandweer komt er naast het spoor ook een bijkomende weg zodat er een goed bereikbare toegang is voor de hulpdiensten. Deze weg wordt aangelegd als een tweerichtingsfietspad dat kan aansluiten op de bovenlokale fietsverbinding van de Kloosterstraat tot de Prinshoeweg.

### Leugenbergknoop

Voor de Leugenbergknoop, meer specifiek de Kloosterstraatbrug, zal in het bouwdoosier van Infrabel een brug voorzien worden. Deze zal ook op de infomarkt voorgesteld worden. Op de infomarkt zal het Agentschap Wegen en Verkeer ook de plannen toelichten over hoe de komende jaren de Leugenbergknoop zal herschikt worden naar een overzichtelijkere en verkeersveiligere knoop.

### Aanvraag vergunning

Het is de bedoeling om deze spoorinfrastructuurwerken maximaal te integreren in de omgeving om de leefbaarheid en de opwaardering van de buurt te garanderen. Hiervoor werd in overleg met verschillende belanghebbenden (zoals bv: Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap voor Natuur en Bos, Provincie en stad Antwerpen, Erfgoed en Natuurpunt) een aantal milderende maatregelen gedefinieerd en opgenomen in het ontwerp. Infrabel zal nu de omgevingsvergunning voor het project “Oude Landen” aanvragen bij het Vlaamse Gewest. Via het openbare onderzoek zal het nog mogelijk zijn om opmerkingen te formuleren. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar zal alles verzamelen en dan een onafhankelijke beslissing nemen.

