



INFRABEL

Ongelijkgrondse kruising **Oude Landen**

Nieuwe aanvraag tot omgevingsvergunning

Eind 2020 heeft Infrabel het project MER en de omgevingsvergunningsaanvraag voor het project van de Ongelijkgrondse Kruising in Oude Landen opnieuw ingediend.

Ten opzichte van het dossier van begin 2020 zijn de effecten van het project op de omgeving voor bepaalde disciplines (geluidshinder, effect van calamiteit op alle disciplines, bodem en biodiversiteit) verder onderzocht in het project-MER.

Het openbaar onderzoek zal binnenkort opstarten, dan zal ook het project-MER en de omgevingsvergunningsaanvraag in te kijken zijn. In deze brochure vindt u een samenvatting van het project en de grootste aanpassingen t.o.v. de vorige aanvraag tot omgevingsvergunning.

Hieronder alvast een beknopte opsomming van de grootste aanpassingen:

• Wat betreft waterhuishouding

- o In de vertraagde afvoer van de infiltratie/bufferbekkens moet een infiltratieoppervlakte van minstens 4 m²/100 m² voorzien worden. De infiltratiebekkens zijn aangepast zodat aan deze eis voldaan kan worden. Het nodige buffervolume (250 m³/ha) blijft gerespecteerd.
- o In zone 3 tussen Veltwijcklaan en Prinshoeveeweg worden de schotten in de gracht verhoogd, zodat er meer ter plaatse kan geïnfiltreerd worden.
- o De stuw in de Donkse beek wordt mee opgenomen in dit project.
- o Wijzigingen aan de oevers van de Oudelandse beek (flauwer talud, inbuizingen), zodat de Provincie deze beken gemakkelijker kan onderhouden.
- o De hydrodynamische modelstudie van IMDC is geüpdatet.



• Biodiversiteit

- o Er komt een vistrap in het natuurpark aan de stuw van de Oudelandse beek.
- o Er komt een vleermuishuisvesting in het natuurpark.
- o Voor het verleggen van de Laarse beek gaan we bomen vellen. Deze worden gecompenseerd.
- o De ecopassage onder de L12 komt naast de KW09 (koker onder L12).

• Geluid/mens

- o Er komen hogere geluidswanden ter hoogte van de Poorthoflaan.

• Veiligheid

- o Er worden bijkomende maatregelen voorzien om ontsporing te voorkomen.
- o Er worden bijkomende maatregelen voorzien om bij een calamiteit de giftige stoffen te isoleren (schotten en buffering ter plaatse).
- o Er wordt bij het ontwerp vrij liggend fietspad parallel aan Prinshoeveeweg rekening gehouden met eventuele toekomstige opportuniteiten voor lokale aansluitingen op Poorthoflaan en Leerhoeklaan.
- o De fietssnelweg wordt 4m breed tussen de boordstenen.

• Advies Brandweer

- o Er worden in de geluidschermen om de 300m een deur en diensttrap voorzien.
- o De hydranten in de buurt van de tunnel zijn toegevoegd op het plan.
- o De wijze van werken ivm calamiteit is met hen besproken (bediening schotten en op te nemen in het ANIP INFRABEL alsook op te laden op het digitaal platform).

• **Bijkomende dossierstukken**

- o Door het agentschap Natuur en Bos is een passende beoordeling gevraagd voor de tijdelijke werfinrichting aan de haven (transportband). Deze is toegevoegd bij de dossierstukken.
- o Boscompensatieformulier
- o Door de ingreep op de Donkse beek in het natuurreservaat Oude Landen, moet een VEN-ontheffing toegevoegd worden.
- o De rooilijn-plannen zijn aangepast aan de hand van de opmerkingen van de Stad Antwerpen.



Opgelet!

De gebruikte **visuals** in deze brochure hebben slechts als doel de nieuwe situatie zo goed mogelijk visueel voor te stellen aan de lezer. **Dit kan afwijken van de (toekomstige) realiteit.**

Voor meer info en updates over het project kan u ook steeds terecht op: www.infrabel.be

Projectvoorstelling

Om de ongelijkgrondse kruising Oude Landen te realiseren zijn heel wat **werken** noodzakelijk. Dit gaat dan onder meer over de bouw van **bruggen, tunnels** en de **spoorbedding**, maar ook spoorwerken en **milderende maatregelen**. We splitsen het gebied op in 5 verschillende zones waarvoor telkens de specifieke voorziene werken worden opgelijst.



1. Kloosterstraat - Statiestraat	p. 8
2. Veltwijcklaan tot Prinshoeveweg	p. 10
3. Prinshoeveweg - Oudelandse Beek	p. 13
4. Oudelandse Beek - Noorderdokken	p. 15
5. Natuurpark	p. 18



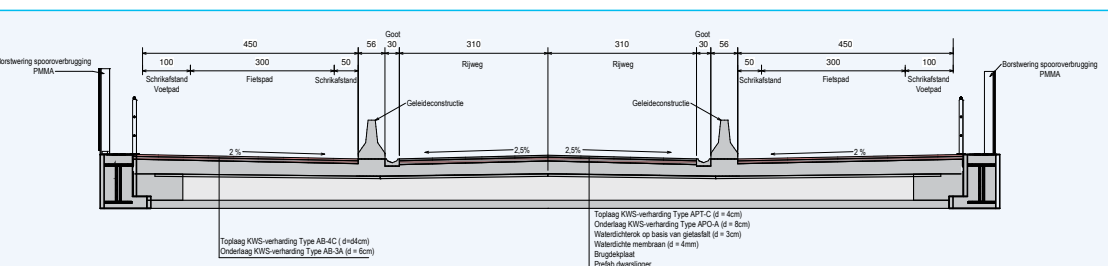
Zone 1: Kloosterstraat tot Statiestraat

KLOOSTERSTRAAT

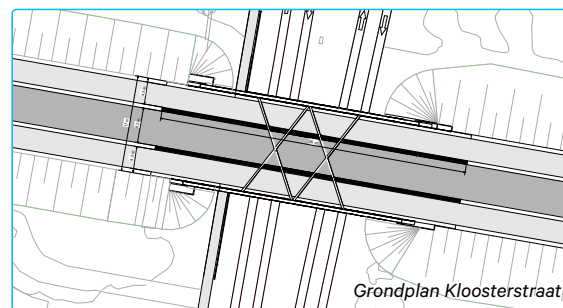
De bestaande **brug** in de Kloosterstraat is niet voldoende breed voor 4 sporen daarom moet deze vervangen worden door een nieuw exemplaar. De **wegenis** op de brug wordt **aangepast**: de rijweg wordt 6,8 m breed, de fietspaden 4,5 m (waarvan 1m schrikafstand). Onder de brug is een 6m brede ruimte vrijgehouden om de latere onderdoorgang van de fietsostrade mogelijk te maken.



Er worden ook **bovenleidings- en seininrichtingswerken** gerealiseerd in de zone tussen de Kloosterstraat en de Statiestraat.



Snede door de Kloosterstraat



Grondplan Kloosterstraat

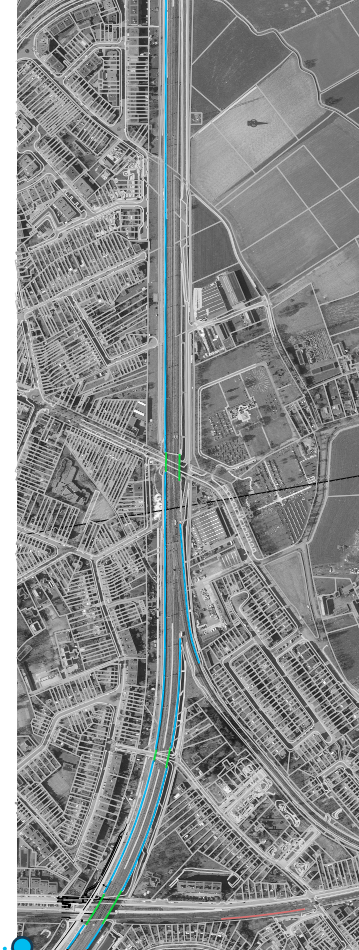
Indien het project Leugenberg van AWV gerealiseerd wordt, wordt de nieuwe brug **niet gerealiseerd**. In dit project is immers voorzien om de Kloosterstraat grotendeels te supprimeren, zodat als gevolg ook de spoorbrug niet meer nodig is.

Legende

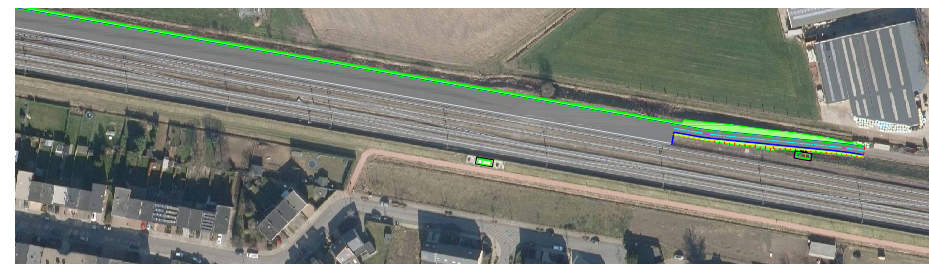
Bestaande geluidswanden te behouden:

- Transparant
- Houtvezelbeton

Geluidswanden >



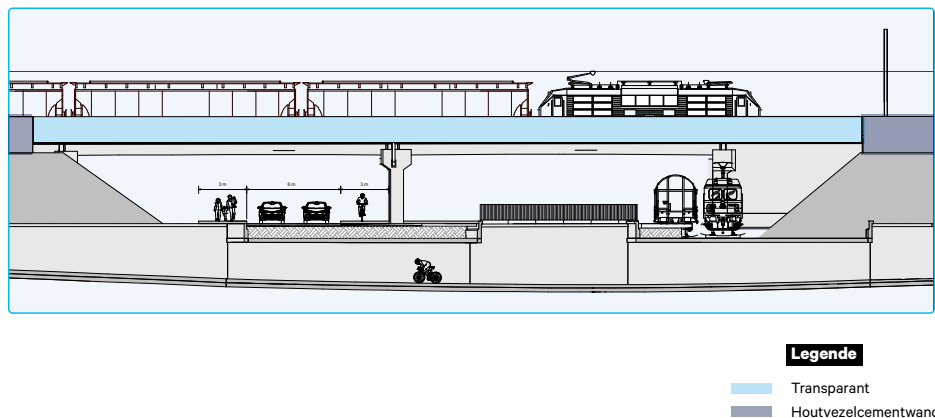
Tussen de Kloosterstraat en de Driehoekstraat, ter hoogte van wisselzone komt een nieuw **onderhoudsplatform**. De toegang naar dit platform gebeurt via de Schriek.



Nieuw onderhoudsplatform

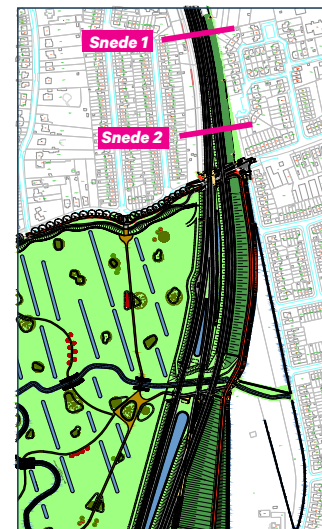
STATIESTRAAT

De stalen brug wordt vervangen door een nieuw betonnen exemplaar.



Zone 2: Veltwijcklaan tot Prinshoeveweg

In deze zone (Veltwijcklaan tot Prinshoeveweg) zal de **bestaande bedding van het werkspoor worden aangepast**. Dit betekent dat vertrekkende vanaf de Veltwijcklaan de spoorbedding naar de Prinshoeveweg toe geleidelijk aan wordt verbreed en opgehoogd. Bijgevolg zal de onderrand van het talud dichterbij de woningen langsheen de Weegbreelaan komen te liggen dan in de huidige situatie. Hiervoor zijn geen onteigeningen nodig.



Snede 1

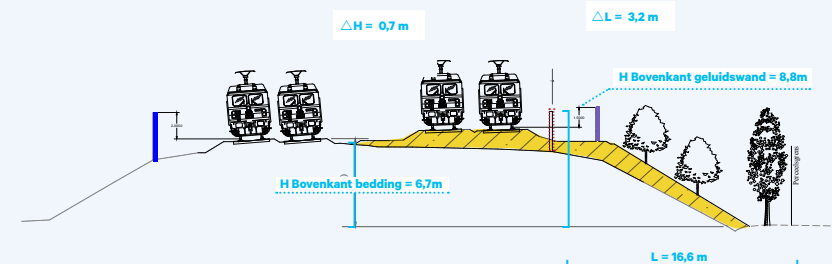
De nieuwe bedding is 70 cm hoger dan de bestaande en komt 3,2 m dichterbij.

Vervangen van bestaande geluidswand: $h = 2$ m

Nieuwe geluidswand: $h = 1.5$ m (bovenkant rail)

Legende

- Nieuwe bedding
- Geluidswanden:**
 - Nieuw en verhoogd
 - Verplaatst
 - Te verwijderen

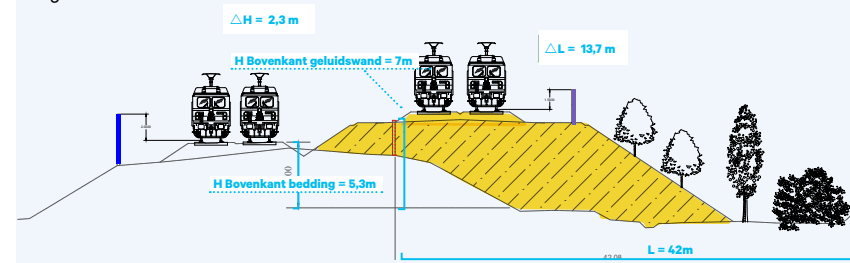


Snede 2

De nieuwe bedding is 2,3 m hoger dan de bestaande en komt 13,7 m dichterbij.

Plaatsen van nieuwe geluidswanden: $h = 2$ m

Nieuwe geluidswand: $h = 1.5$ m (bovenkant rail)



Op 17m ten noorden van de brug Prinshoeveweg tot na de brug zijn de geluidswanden 2.5 m hoog aan de westelijke kant van het spoor.

> Geluidswanden



Legende

- Nieuw, transparant
- Bestaand transparant
- Bestaand
- Nieuw en verhoogd
- Nieuw, begroeid
- Verplaatst

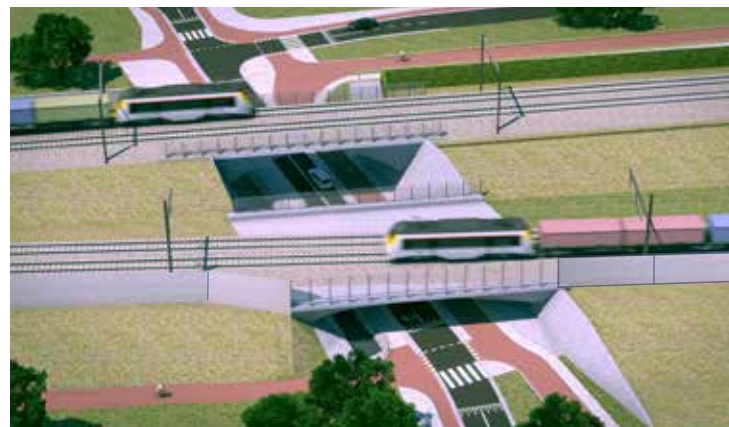
De geluidswanden die geplaatst worden zijn **houtvezel-betonschermen**. De wanden aan de kant van de **Poorthoflaan** worden **verhoogd**. Dit nieuwe scherm zal vanaf de Veltwijcklaan 50cm hoger zijn dan het bestaande (2m tov bovenkant rail). Dit tot aan 17m voor de nieuwe brug, ongeveer ter hoogte van Poorthoflaan 96. Daarna wordt het nieuwe scherm verhoogd met nogmaals 50 cm, dus in totaal 1m hoger dan de bestaande schermen (2.5m tov bovenkant rail). Tot aan de brug worden deze in houtvezelcement uitgevoerd. Op de brug zullen dit **transparante schermen** zijn. Deze hogere schermen lopen verder in het **natuurpark**, ongeveer 27m na de brug; daar zullen deze uitgevoerd worden in **houtvezelcementplaten**.



Weegbreelaan/
Poorthoflaan



Zone 3: Prinshoeveeweg tot Oudelandse Beek



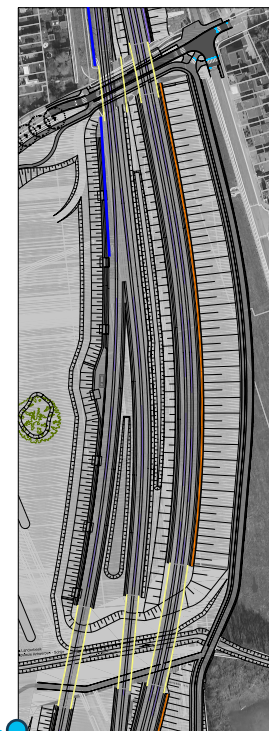
Nieuwe bruggen Prinshoeveeweg

PRINSHOEVEEWEG

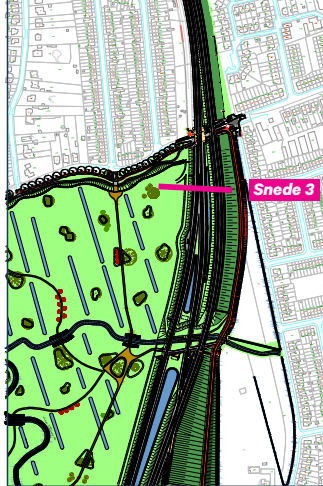
De enkelsporige brug over de **Prinshoeveeweg** wordt vervangen door een **dubbelsporige brug**. Deze komt ten oosten (4m hoger) van de bestaande brug te liggen. Aan iedere zijde van beide bruggen wordt er een **steunmuur** voorzien voor de afwerking van de taluds en worden geluidswanden voorzien. **Op de taluds** voorzien we **houtvezelcementpanelen**; **op de bruggen** zelf komen **transparante schermen**.

Legende

- Nieuw, transparant
- Nieuw en verhoogd
- Nieuw, begroeid
- Verplaatst



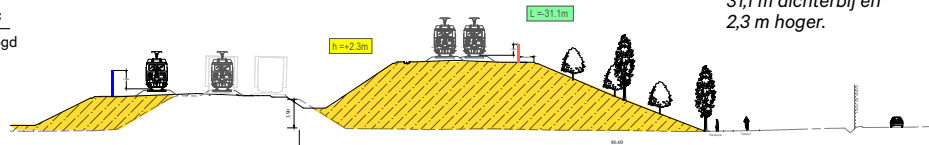
Geluidswanden >



Snede 3

Legende

- ▨ Nieuwe bedding
- Geluidswanden:**
- ▬ Nieuw en verhoogd
- ▬ Nieuw, begroeid



Snede 3

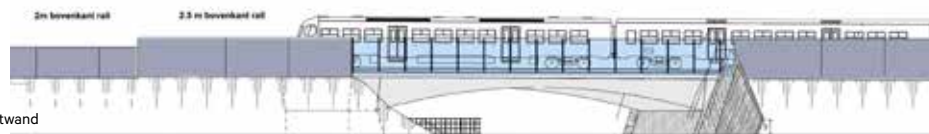
De bedding komt 31,1 m dichtbij en 2,3 m hoger.

Nieuwe geluidswand: h= 2,5m (bovenkant rail)

Nieuwe geluidswand: h= 1,5m (bovenkant rail)

Legende

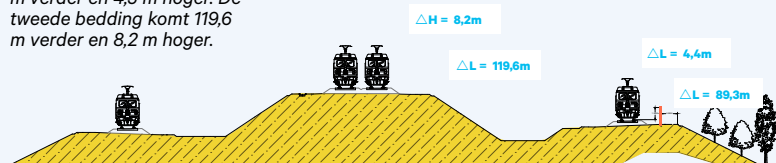
- ▬ Transparant
- ▬ Houtvezelcementwand



Aanzicht bruggen Prinshoeveweg - kant Poorthoflaan

Snede 4

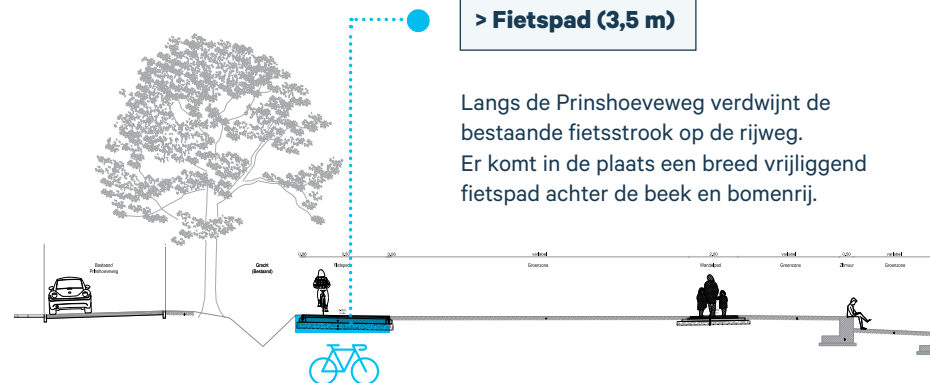
De eerste bedding komt 89,3 m verder en 4,5 m hoger. De tweede bedding komt 119,6 m verder en 8,2 m hoger.



Legende

- ▨ Nieuwe bedding
- Geluidswanden:**
- ▬ Nieuw, begroeid

Nieuwe geluidswand: h= 1,5m (bovenkant rail)



> Fietspad (3,5 m)

Langs de Prinshoeveweg verdwijnt de bestaande fietsstrook op de rijweg. Er komt in de plaats een breed vrijliggend fietspad achter de beek en bomenrij.



Zone 4: Oudelandse Beek tot Noorderdokken

A. ONGELIJKGRONDSE KRUISING

Ter hoogte van de straat **Oude Landen** komt de "ongelijkgrondse kruising".

Voorbij de **Prinshoeveweg** verlaat de bestaande lijn 27A haar huidige bedding. De beide sporen buigen ten zuiden van de Prinshoeveweg eerst oostwaarts af om daarna westwaarts af te buigen en zich van elkaar te verwijderen.

Tevens blijven de sporen van de L27G ook ten zuiden van de Prinshoeveweg verder stijgen, zodanig dat de L27G het spoor B van de L27A bovengronds kan kruisen. Deze kruising wordt gerealiseerd d.m.v. een enkelsporige koker voorzien onder de L27G.



Snede 4

B. OUDELANDSE BEEK EN LAARSE BEEK

Ter hoogte van de bestaande **Oudelandse beek** worden bruggen aangelegd om een ruime onderdoorgang onder de sporen te creëren welke dienst zal doen als toegang tot het aan te leggen natuurpark ten westen van het vertakkingscomplex.



Oudelandse beek



Laarse beek

De **Laarse beek** wordt omgelegd en naar het natuurpark afgeleid. Hier wordt een onderbrugging voorzien als toegangspoort tot het natuurpark. Deze onderdoorgang wordt gerealiseerd onder de L27A, waarbij een toegangspad wordt aangelegd vanaf de Salaadweg.



Oudelandse beek

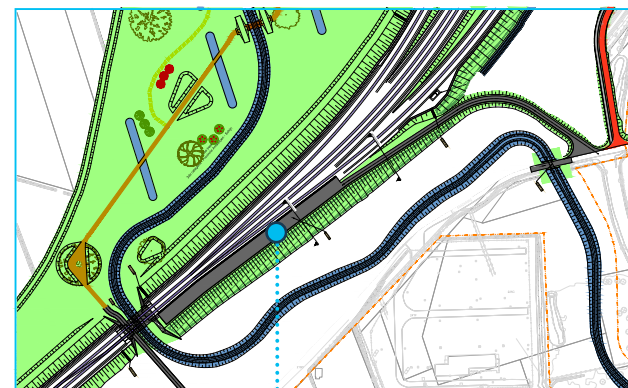


Laarse beek

Er komen groene (begroeide) geluidswanden aan de kant van de bewoners in deze zone tussen OudeLandse Beek en Noorderdokken.

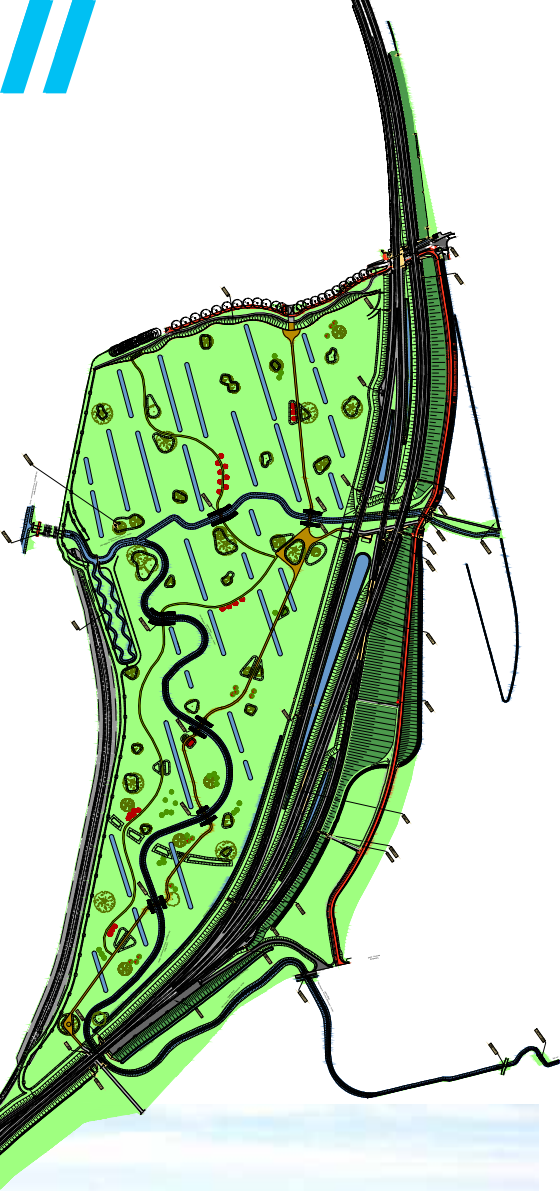
C. SALAADWEG

Er komt een onderhoudsplatform ter hoogte van de Salaadweg.



ONDERHOUDSPLATFORM

Ter hoogte van de Salaadweg



Zone 5: Natuurpark

Het nieuwe natuurpark zal ingericht worden voor wandelaars en is ingericht met rietkragen en andere lokale landschapselementen, maar zal daarnaast ook dienen als overstromingsgebied.

Het natuurpark komt in beheer van Natuurpunt, die dit park zal laten begrazen door galloway runderen en schapen.

Er komt een vistrap aan de stuw van de Laarse beek en een vleermuizenkelder in de buurt van de nieuwe koker onder de L12.



Voorbeeld van een vistrap.



Voorbeeld van een vleermuizenkelder.

GROENE ZONE

De stad en het district Ekeren zullen op termijn de zone tussen de nieuwe spoorkruising, rond de bestaande voetbalclub en de aanpalende woonwijk van een nieuwe inrichting voorzien. De uitgangspunten hiervoor zijn:

1. Het uitbreiden van het bestaande fietsnetwerk en het wegwerken van de 'missing links' op het bestaande fietsnetwerk;
2. Het inrichten en toegankelijk maken van de nieuwe spoorwegberm;
3. Het verbeteren van de bestaande sportinfrastructuur.

Een deel van deze uitgangspunten kunnen pas gerealiseerd worden na de bouw van de nieuwe ongelijkvloerse spoorkruising.





Er worden extra geluidsmuren voorzien op vraag van de stad Antwerpen.

Impact buurt

Dergelijk project heeft een grote impact op de buurt, daarom worden tal van maatregelen getroffen om de impact daarvan te verkleinen.

- De overgang tussen spoor en omgeving zal visueel verbeterd worden: taluds worden voorzien van groenbeplanting.
- De door IMDC uitgevoerde hydraulische studie was beperkt tot beoordeling **wateroverlast** na de uitvoering van het project. De conclusie was positief.

Deze studie is bij de huidige aanvraag uitgebreid om na te gaan of er tijdens de aanlegwerken ook geen overlast zou zijn wat betreft waterbuffering. De conclusie is dat er al een deel van het toekomstig natuurpark zal uitgegraven worden om zo te compenseren voor de verloren buffering door de werfinrichting.

Veiligheid op het spoor en voor de buurt

Algemeen kan worden gesteld dat het **spoorverkeer** in ons land op zich als een zeer **veilige transportmodus** beschouwd wordt. Infrabel blijft daarenboven investeren in de veiligheid van zijn spoornetwerk, door vernieuwing en permanent onderhoud.

Daarenboven is transport van gevaarlijke goederen onderworpen aan de voorschriften van het **RID** (Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail).

Interventie in geval van incident met gevaarlijke stoffen- bijstand door gespecialiseerd brandweerkorps. Zowel Infrabel als de overheid heeft een overeenkomst met het nabijgelegen brandweerkorps van BASF om hen bij te staan bij ladingverlies.

In dit project was al voorzien om overal een **hoogwaardige spooraanleg** te realiseren (betonnen dwarsliggers, langgelaste rails en zwaardere spoorstaven). Ook waren ontspoorrails voorzien waar nodig volgens de reglementering van Infrabel. Om tegemoet te komen aan de bekommernissen rond onveiligheid van de buurt, heeft Infrabel beslist om **bijkomende maatregelen** uit te voeren:

- Zo zal er op de nieuwe L27A en L27G, tussen Laarse beek tot aan de Prins-hoeveweg, een **ontspoorrail** voorzien worden, alhoewel niet nodig volgens reglementering.
- Om bij ladingverlies te voorkomen dat deze stoffen naar de bewoning, rio-lering, beken of natuurreservaat zouden afdrijven, zijn er **extra afsluitbare schotten** voorzien om deze stoffen te isoleren opdat ze later ook gemakkelijker te verwijderen zijn.

Veiligheid boven alles!

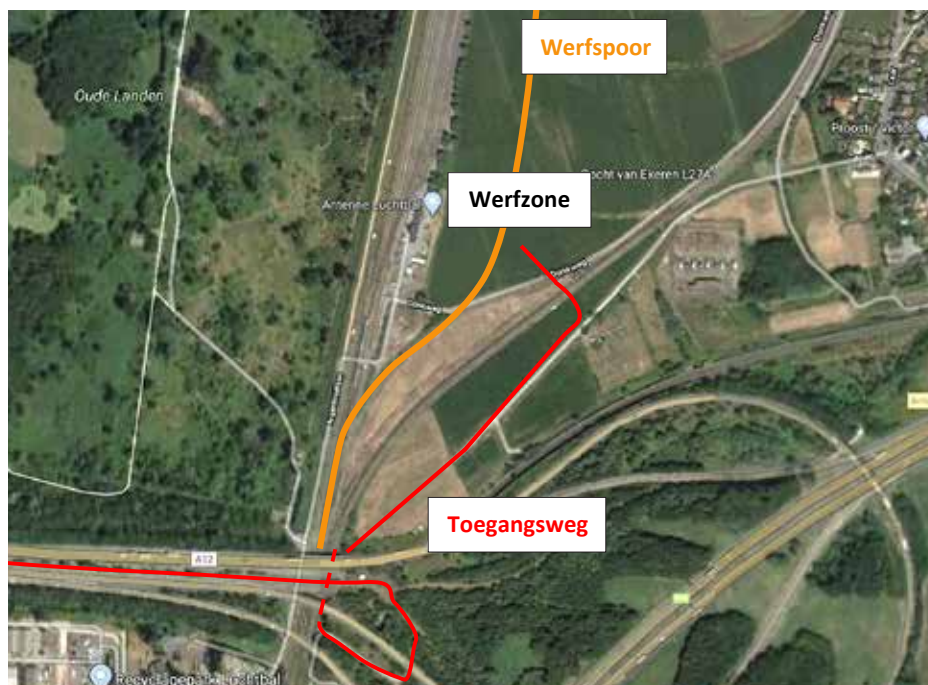
De veiligheid op het Belgische spoorwegnet is onze prioriteit. Daarom nemen we heel wat maatregelen rond de sporen en rusten we ons spoorwegnet uit met de modernste systemen.



Werf

Tijdens de werken wordt het **toekomstige natuurpark** gebruikt als **werfzone**. Om de **hinder** voor de buurt op vlak van aan-en afvoer van materiaal zo veel mogelijk te **beperken**, is er gekozen om voor de levering van beton en grote materialen voor bijna alle bruggen en tunnels een werfweg aan te leggen **via de A12**. Enkel voor de Statiestraat zal er via buurtwegen materiaal geleverd moeten worden.

Voor het **grondverzet** is er gekozen om dit via het **spoor** te doen. Er wordt grondoverschot van de haven gebruikt. Omleidingen worden afgestemd met de stad Antwerpen en het district.



Project-MER (samenvatting)

Sinds 23 februari 2017 zijn milieuvergunningen en stedenbouwkundige vergunningen geïntegreerd in de omgevingsvergunning. Het project-MER wordt bij deze aanvraag tot omgevingsvergunning gevoegd. Een project-MER wordt opgesteld door onafhankelijke, door de Vlaamse Overheid, erkende MER-deskundigen. Doel = een overzicht geven van effecten die t.g.v. de geplande activiteiten kunnen optreden en aan te geven welke maatregelen kunnen leiden tot een reductie of compensatie van deze effecten. Dit om te verzekeren dat een beoordeling van de effecten gebeurt alvorens een vergunning wordt verleend.

De volgende disciplines worden onderzocht:

- Bodem
- Grondwater
- Oppervlaktewater
- Biodiversiteit
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Geluid en trillingen
- Mens-ruimte, hinder en gezondheid
- Mens – Mobiliteit
- Watertoets, natuurtoets en klimaat
- Externe veiligheid
- Ontwikkelingsscenario: de latere Tweede Havenontsluiting



CONCLUSIE

De conclusie uit het project-MER is dat er per discipline verschillende maatregelen nodig zijn om de effecten, die het project heeft op de omgeving en het milieu, te milderen.

De voornaamste wijzigingen t.o.v. het vorige project-MER (in de specifieke disciplines) zijn hieronder opgesomd:

GRONDWATER

De opstuwing van de Donkse Beek (tot +2.6 m TAW).

BIODIVERSITEIT

Vermijden verstoring vleermuizenfauna t.h.v. bestaande onderdoorgang Oude-landse beek: een vleermuishuisvesting wordt voorzien (zie ook pagina 18).

GELUID EN TRILLINGEN

Het westelijk gelegen (geluidsabsorberend) buitenscherm ter hoogte van de Poorthoflaan verhogen vanaf de kruising met de Veltwijcklaan met 0,5 m t.o.v. de huidige schermhoogte (m.a.w. tophoogte = 2 m boven spoorstaaf) tot ter hoogte van woning nr. 96 om aldaar in zuidelijke richting te verhogen met 1 m t.o.v. de huidige schermhoogte (m.a.w. tophoogte = 2,5 m boven spoorstaaf).

Vervolgens wordt het westelijk gelegen buitenscherm verlengd op de brug over de Prinshoeveweg (G-1) en ten zuiden ervan met een tophoogte van 2,5 m boven spoorstaaf.

Tussen de Veltwijcklaan en de Prinshoeveweg zal het aan oostzijde gelegen geluidsscherm worden afgebroken en een nieuw scherm worden geplaatst op een afstand van 5,1 m vanaf de buitenste spoorstaaf van L27G met een tophoogte van 1,5 m boven nabije spoorstaaf. (zie ook pagina 11).

EXTERNE VEILIGHEID

Er wordt op het verhoogde talud (tussen Salaadweg en Prinshoeveweg) een ontspoorrail voorzien en er worden ook sluitbare schotten voorzien om het eventueel weglekken van giftige stoffen te kunnen beperken in geval van calamiteit.

Deze schotten worden opgenomen in het Algemeen Nood- en Interventieplan van Infrabel en op het digitaal platform van de Brandweer Antwerpen.





Goed om te weten

- **Heeft u nu al een specifieke vraag?**

In de begeleidende brief wordt uitgelegd hoe u uw vraag over dit project kunt stellen (zowel digitaal als op papier).

- Deze **infobrochure** staat los van het openbaar onderzoek dat door de stad Antwerpen zal georganiseerd worden van zodra de nieuwe aanvraag tot omgevingsvergunning volledig en ontvankelijk is verklaard.

- **Volgende stappen**

Openbaar onderzoek – voorjaar 2021 (data nog niet gekend)
Verlenen omgevingsvergunning – augustus 2021

- **Eind van de werken – eind 2027**

Wie is Infrabel?

We beheren, onderhouden en vernieuwen de infrastructuur op het Belgische spoornet. We regelen het treinverkeer. We bouwen vandaag aan de mobiliteit van morgen. Zo verhogen we ineens ook de veiligheid, stiptheid en de capaciteit van ons spoorweginet

Wie is TUC RAIL?

TUC RAIL werkt hoofdzakelijk voor de spoorweginfrastructuurbeheerder Infrabel en staat in voor het Project Management van grote infrastructuurprojecten, realiseert haalbaarheidsstudies, stelt technische plannen op en voert werkzaamheden uit. Daardoor werken wij voortdurend aan grote en complexe projecten met de bedoeling om een van de drukste spoorweginetwerken van de wereld, gelegen in het hart van West-Europa, uit te breiden en te moderniseren.

Meer info ?

Heeft u na het lezen van deze folder specifieke vragen i.v.m. het project Oude Landen?
Neem dan contact op met ons via:

Oudelanden-Infrabel.be



Infrabel
NV van publiek recht

Marcel Broodthaersplein 2
BE-1060 Brussel
www.infrabel.be

// Verantwoordelijke uitgever: Lucia Van Laer
// Coördinatie project en redactie - I-SCPA.2 Public Affairs
// Design: I-SCPA
// Foto: Mediadoc / TUC RAIL
// Infrabel – januari 2021