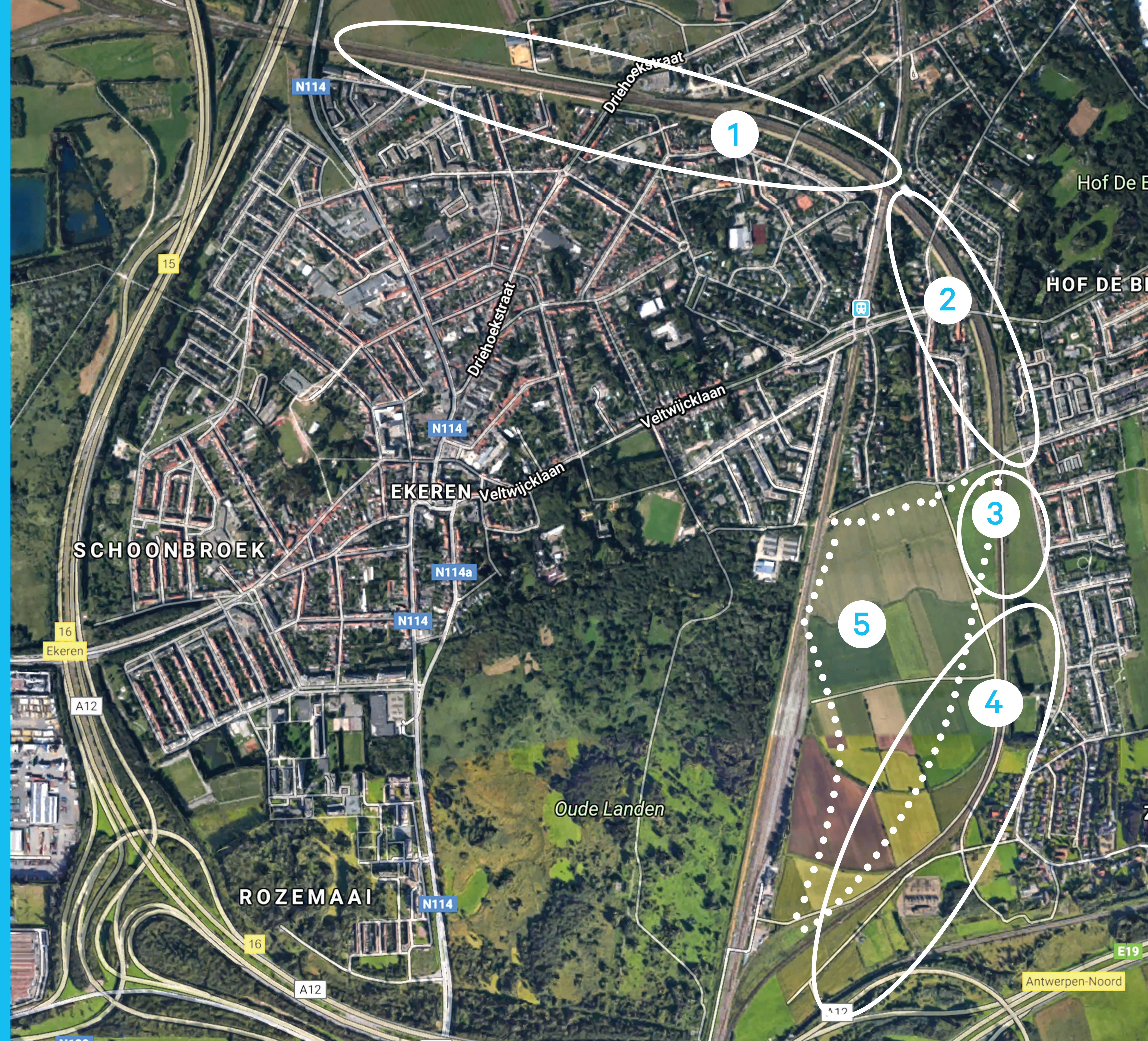


Project Ongelijkgrondse kruising Oude landen

INFRABEL



1. Kloosterstraat -
Statiestraat

2. Statiestraat -
Prinshoeveweg

3. Prinshoeveweg -
Oudelandse Beek

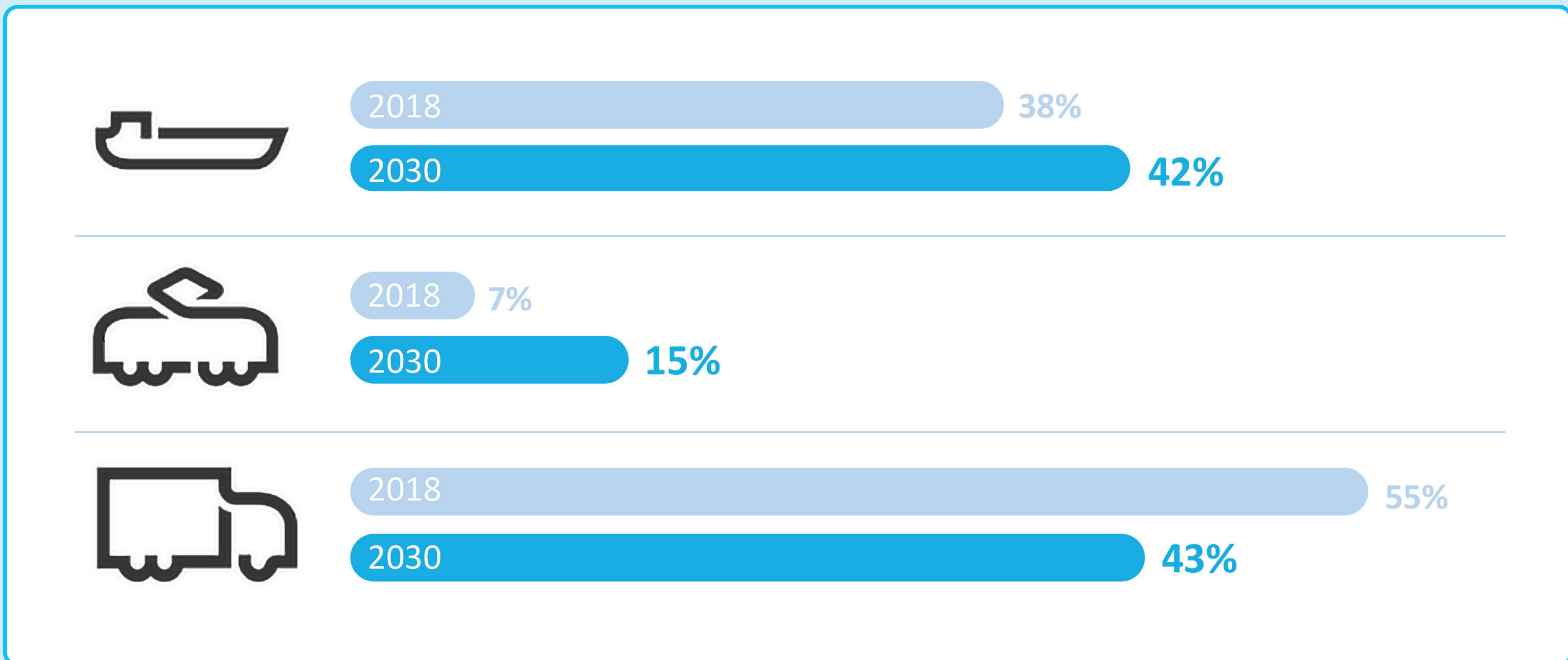
4. Oudelandse Beek -
Noorderdokken

5. Natuurpark

HAVEN VAN ANTWERPEN & MODAL SHIFT

Op 15 maart 2017 sloten de Vlaamse regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen het Toekomstverbond voor de mobiliteit en de leefbaarheid van Antwerpen. Een essentieel onderdeel is een **modal shift** tegen **2030** voor personen- en goederenverkeer van 50 % autoverkeer en 50 % alternatieve vervoersmodi.

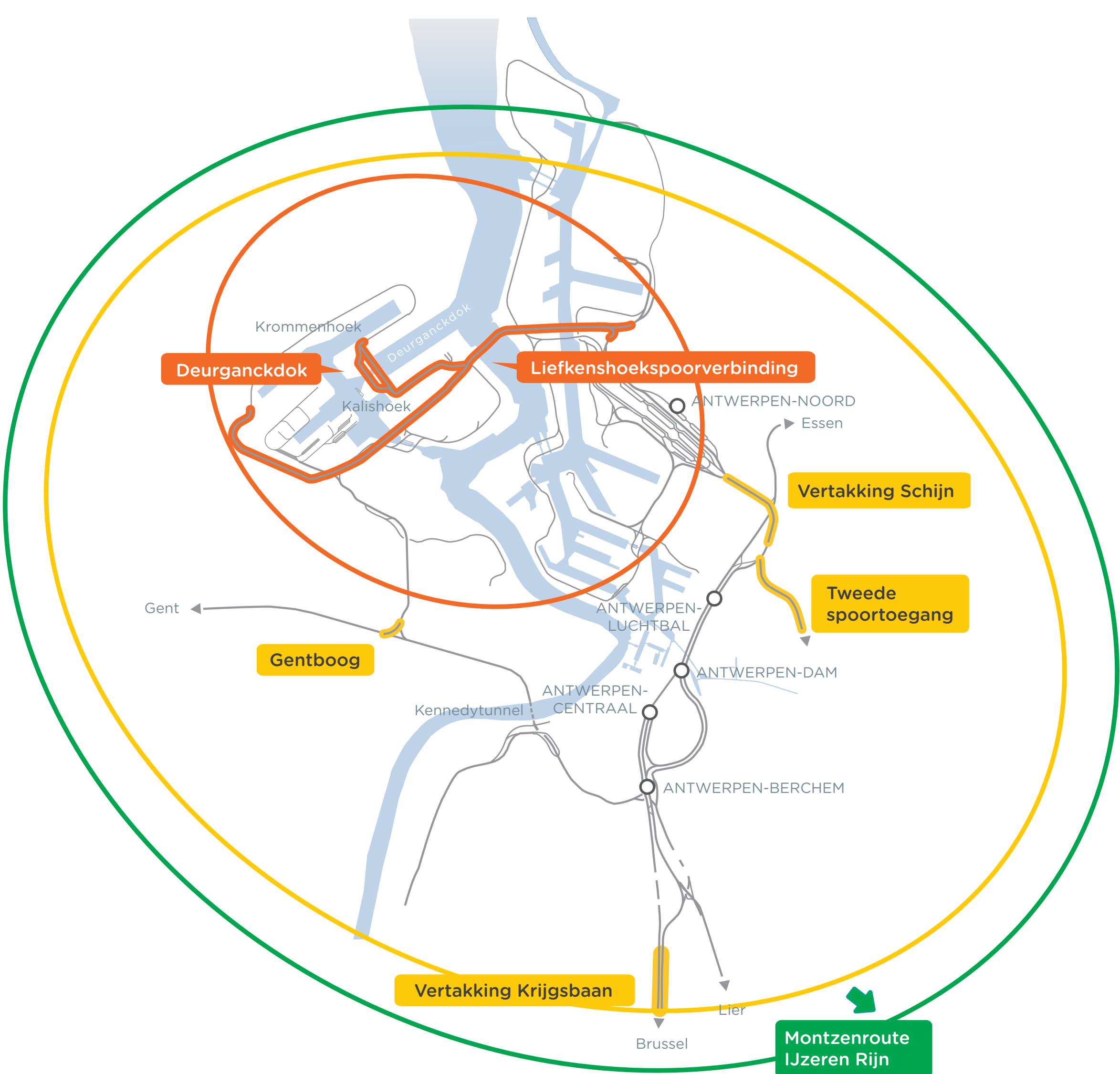
Specifiek voor het **goederenvervoer** (maritieme containers) schuift **de Haven** duidelijke ambities naar voor:



- Vervoer via vrachtwagens is **energieverslindend** en zorgt voor bijkomende CO2-uitstoot en luchtvervuiling.
- Vervoer via spoor is **energiezuinig**, minder CO2-uitstoot en luchtvervuiling.
- Als de spoorweg niet benut wordt, komen er **1,2 miljoen** vrachtwagens bij op de weg.

CAPACITEIT SPOORVERKEER HAVEN VAN ANTWERPEN

Infrabel wil graag actief de groei van de haven van Antwerpen ondersteunen door de **capaciteit** van het spoorverkeer te **verhogen** volgens concentrische cirkels.

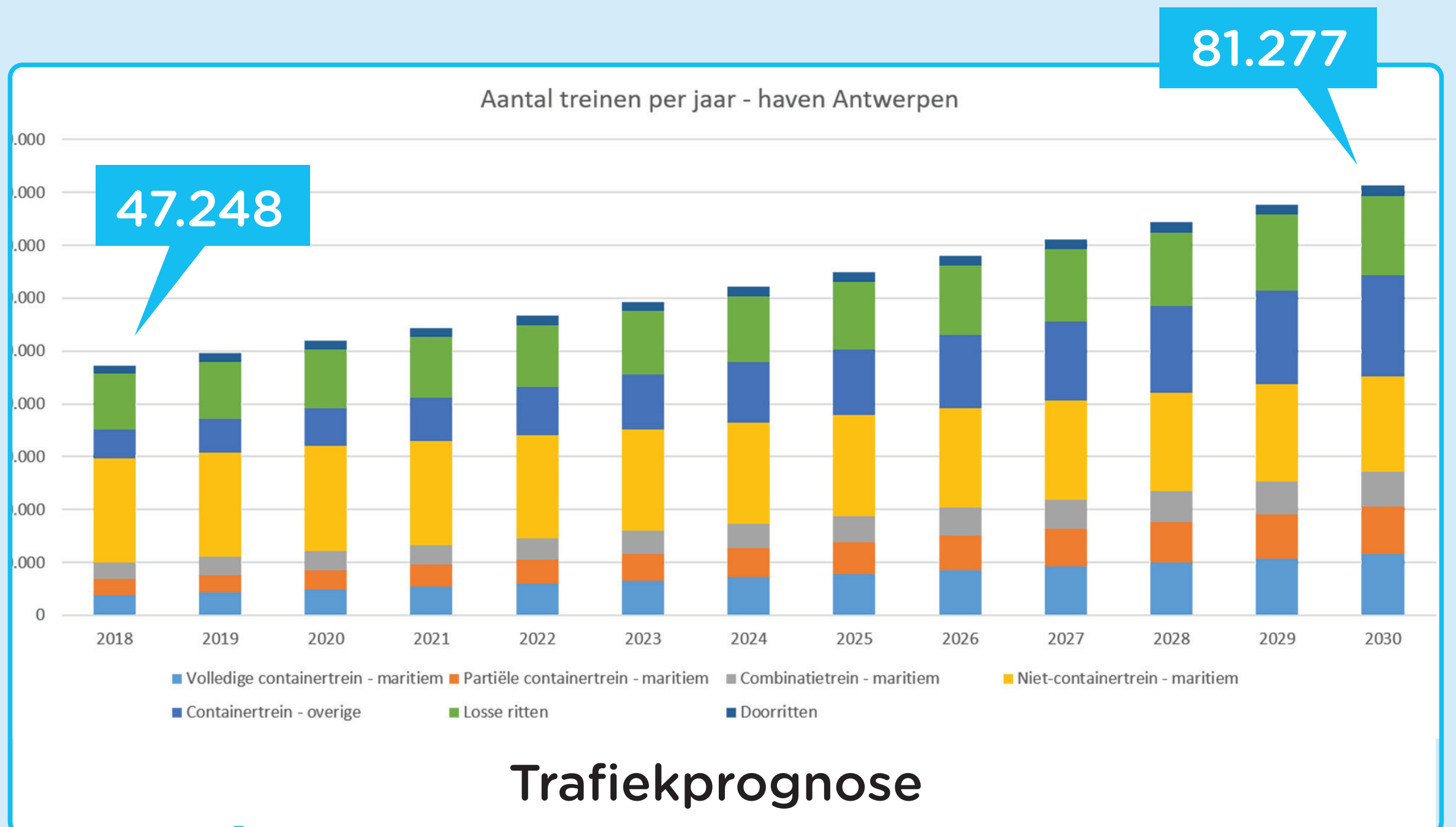


Het **vormingsstation Antwerpen Noord** staat centraal in dit plan omdat het, als slagader, toegang biedt tot alle havensecties. De vlotte in- en uitrit bij dit vormingsstation wordt echter verstoord door de **gelijkgrondse kruising Schijn**. Het knelpunt bij deze kruising is dat de spoorlijnen L11 en L27A op gelijke hoogte liggen wanneer ze elkaar kruisen.

OUDE LANDEN

Infrabel stelt voor om de kruising van deze spoorlijnen **ongelijkgronds** te maken, dus op verschillende hoogtes te zetten.

Het **maximaal aantal treinpassages per uur**, nu beperkt door de vertakking Schijn, kan zo opgedreven worden. Hierdoor kan ook een **groter aantal treinen per dag** verwerkt worden, wat noodzakelijk zal zijn naar de toekomst toe.



- Oude Landen:**
- 180 000 vrachtwagens minder per jaar op de weg
 - van 360 rijpaden naar 400
 - van 7,5 treinen per uur per richting naar 8,4

Met een beoogd aandeel van **15% (container) vervoer via het spoor** van en naar de haven van Antwerpen zal het aantal treinen met meer dan **70% toenemen tegen 2030**. Een dergelijke ongelijkgrondse kruising garandeert een **vlotte in-en uitrit** van vormingsstation Antwerpen Noord en verhoogt uiteraard ook de **veiligheid** van het spoorverkeer.



KLOOSTERSTRAAT

De **bestaande brug** in de Kloosterstraat is niet voldoende breed voor 4 sporen (2 sporen L27A, 2 sporen L27G), daarom moet deze vervangen worden door een nieuw exemplaar.

De **wegenis op de brug** wordt aangepast:
breedte rijweg 6,8 m - breedte fietspaden 4,5 m (incl 1 m schrikafstand).

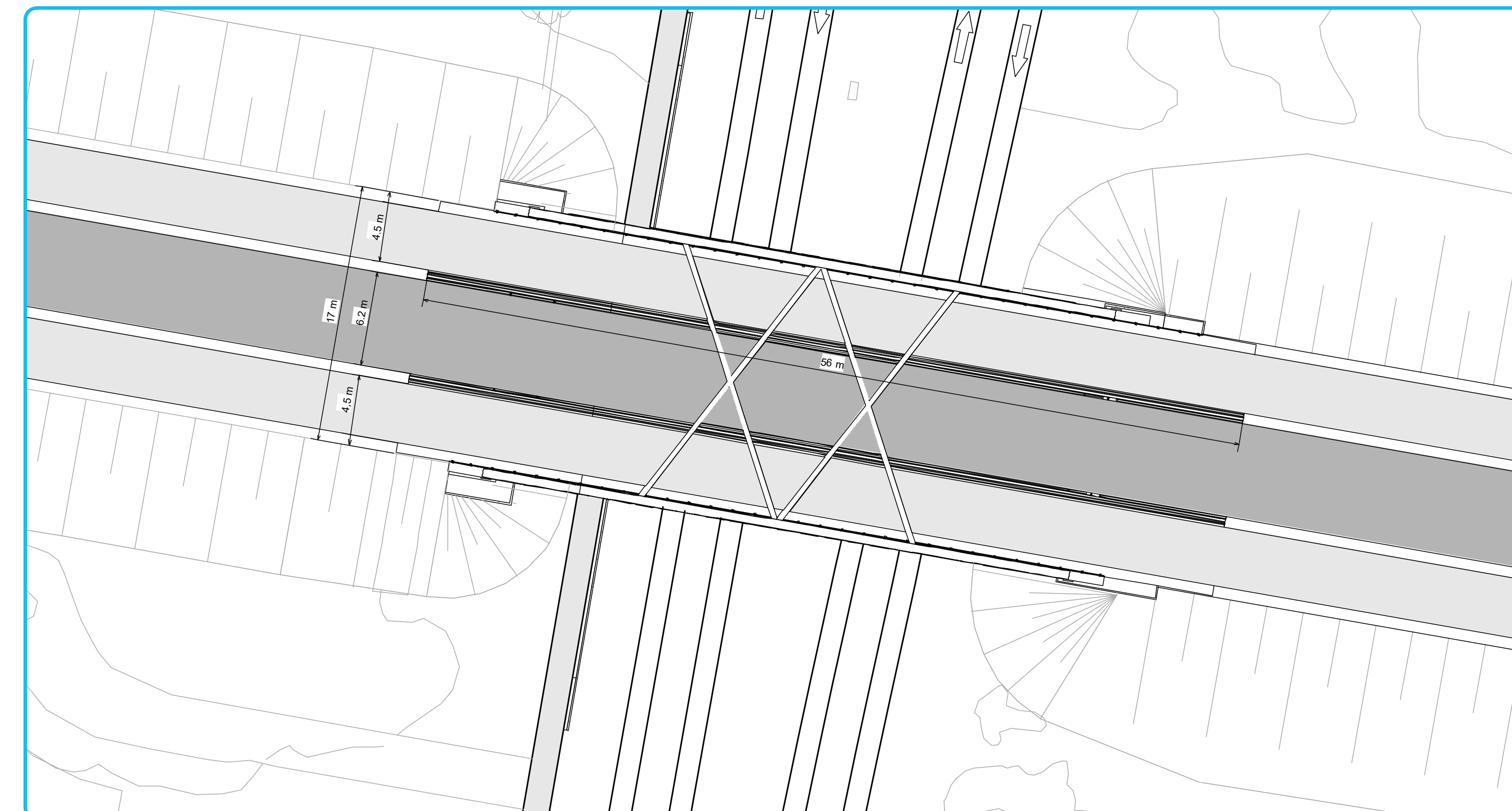
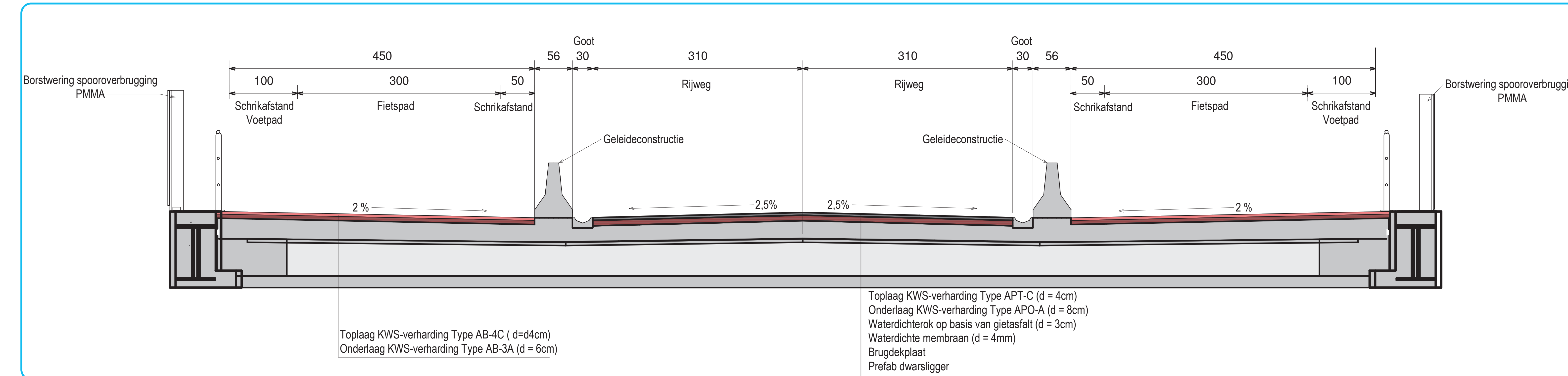
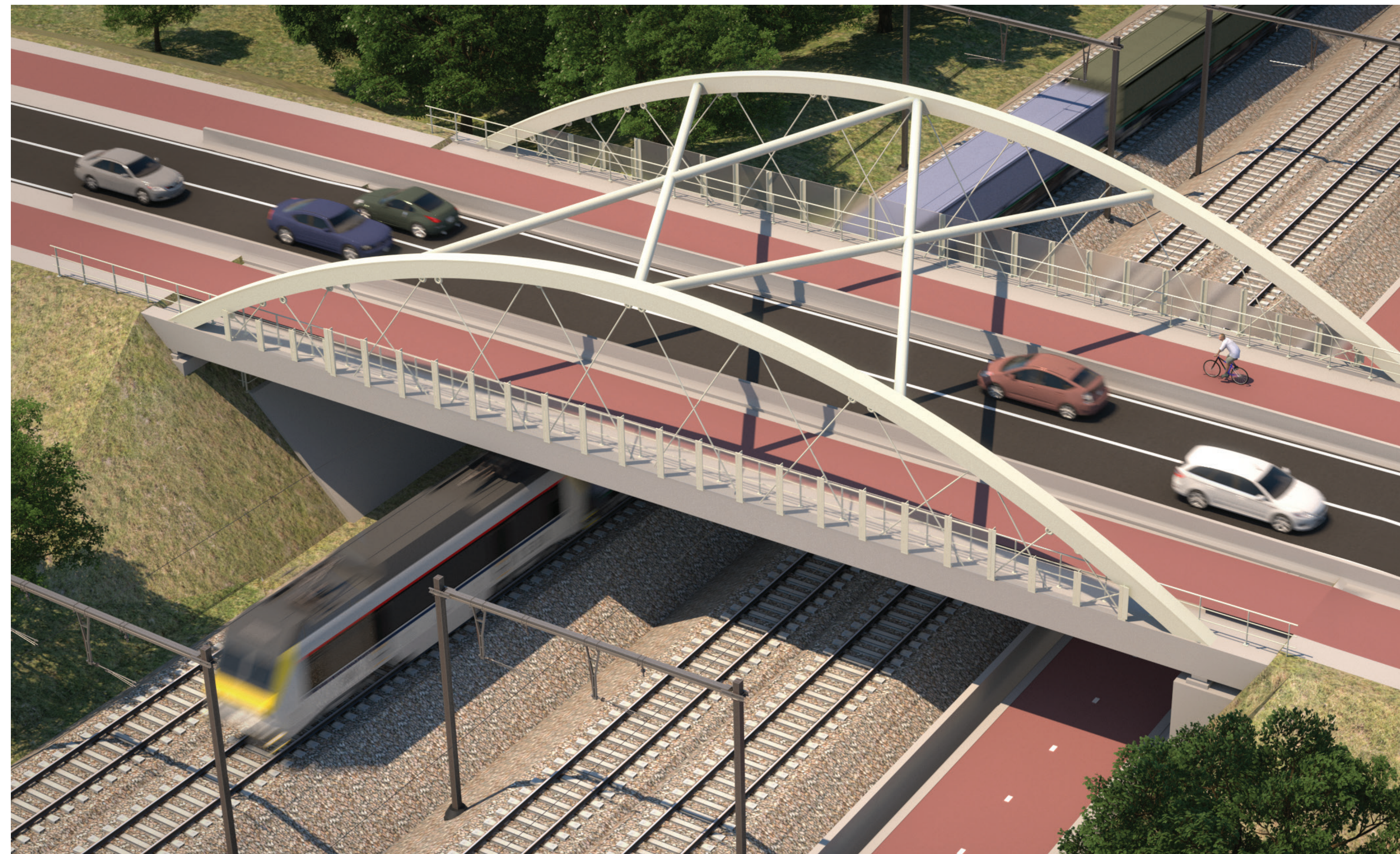
Onder de brug is een 6m brede ruimte vrijgehouden om de latere onderdoorgang van een fietspad mogelijk te maken.

Er worden ook **bovenleidings- en seininrichtingswerken** gerealiseerd in de zone tussen de Kloosterstraat en de Statiestraat.
Indien het project Leugenberg van AWV gerealiseerd wordt, wordt de nieuwe brug niet gerealiseerd.



1. KLOOSTERSTRAAT > STATIESTRAAT

> > > > > > > > **Kloosterstraat**



Geluidswanden >

Bestaande geluidswande
te behouden:

Transparant

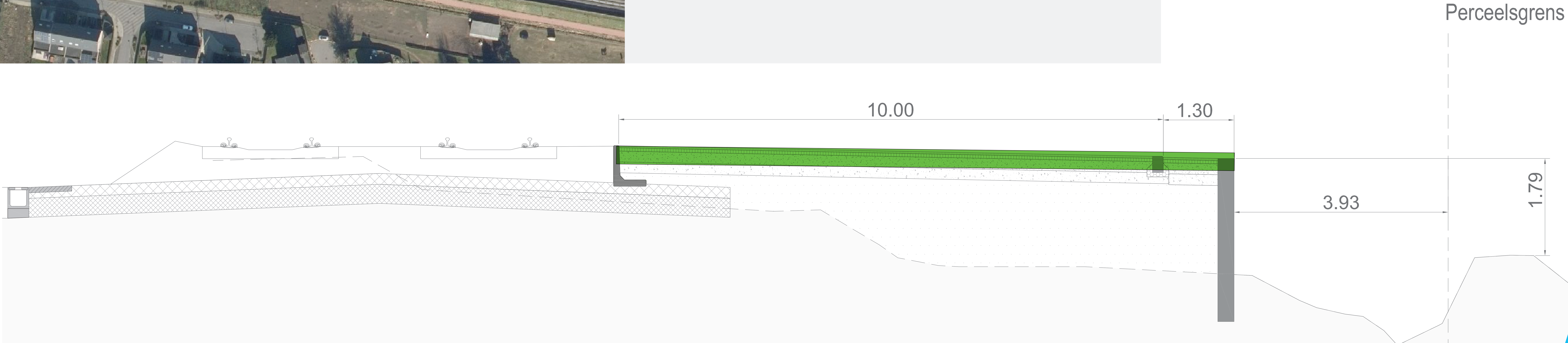
Houtvezelbeton

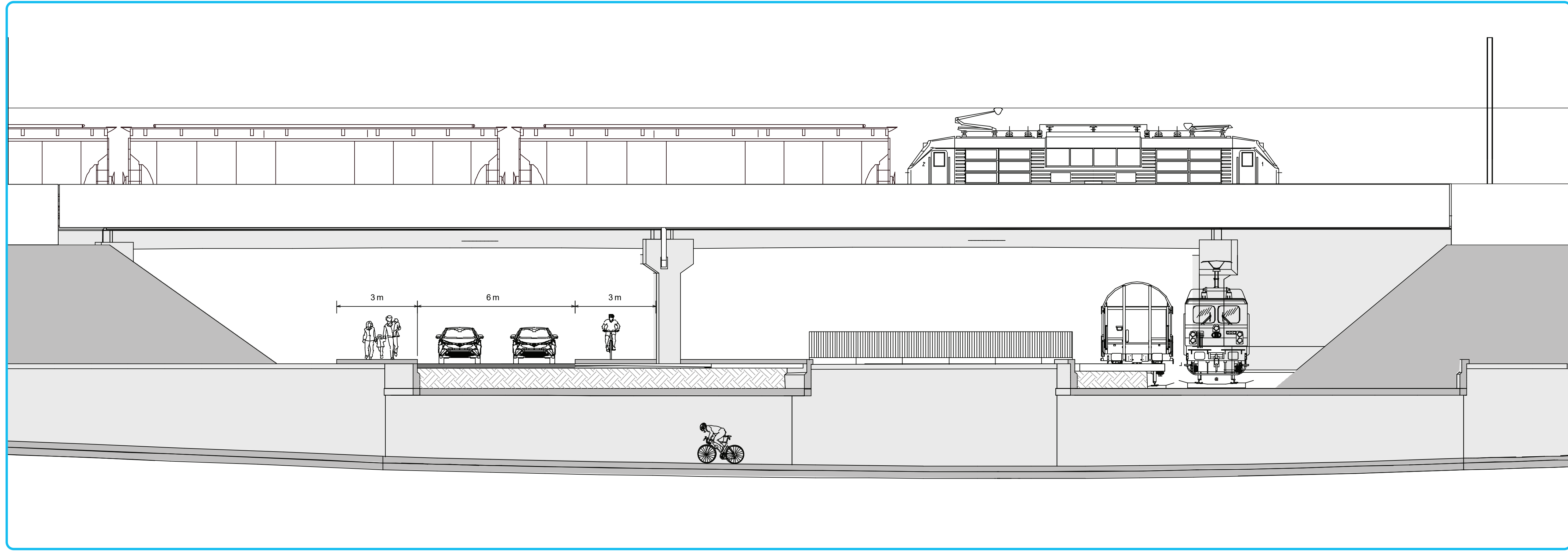
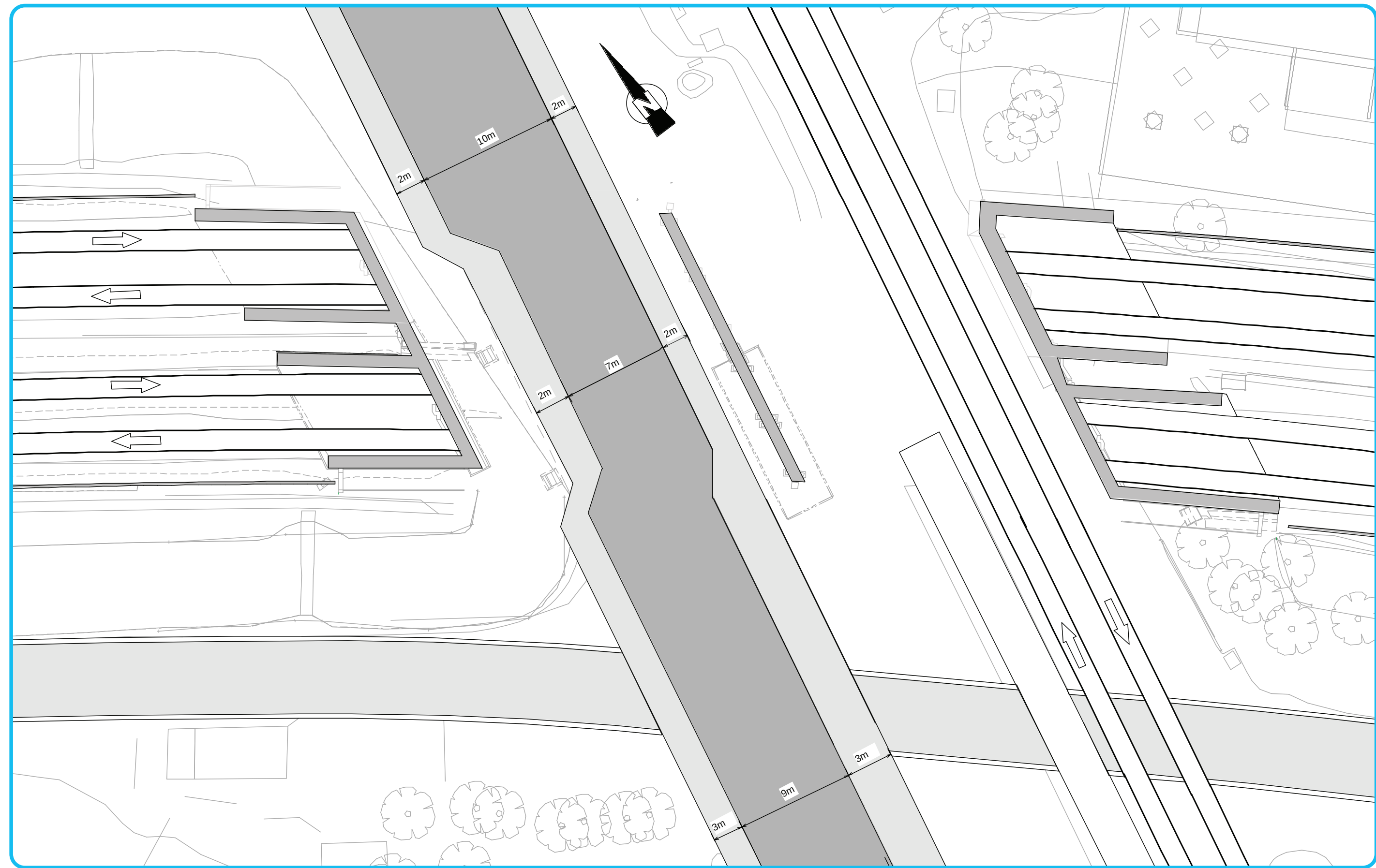




ONDERHOUDSPLATFORM

Tussen de Kloosterstraat en de Driehoekstraat, ter hoogte van wisselzone. De toegang naar dit platform gebeurt via de Schriek.

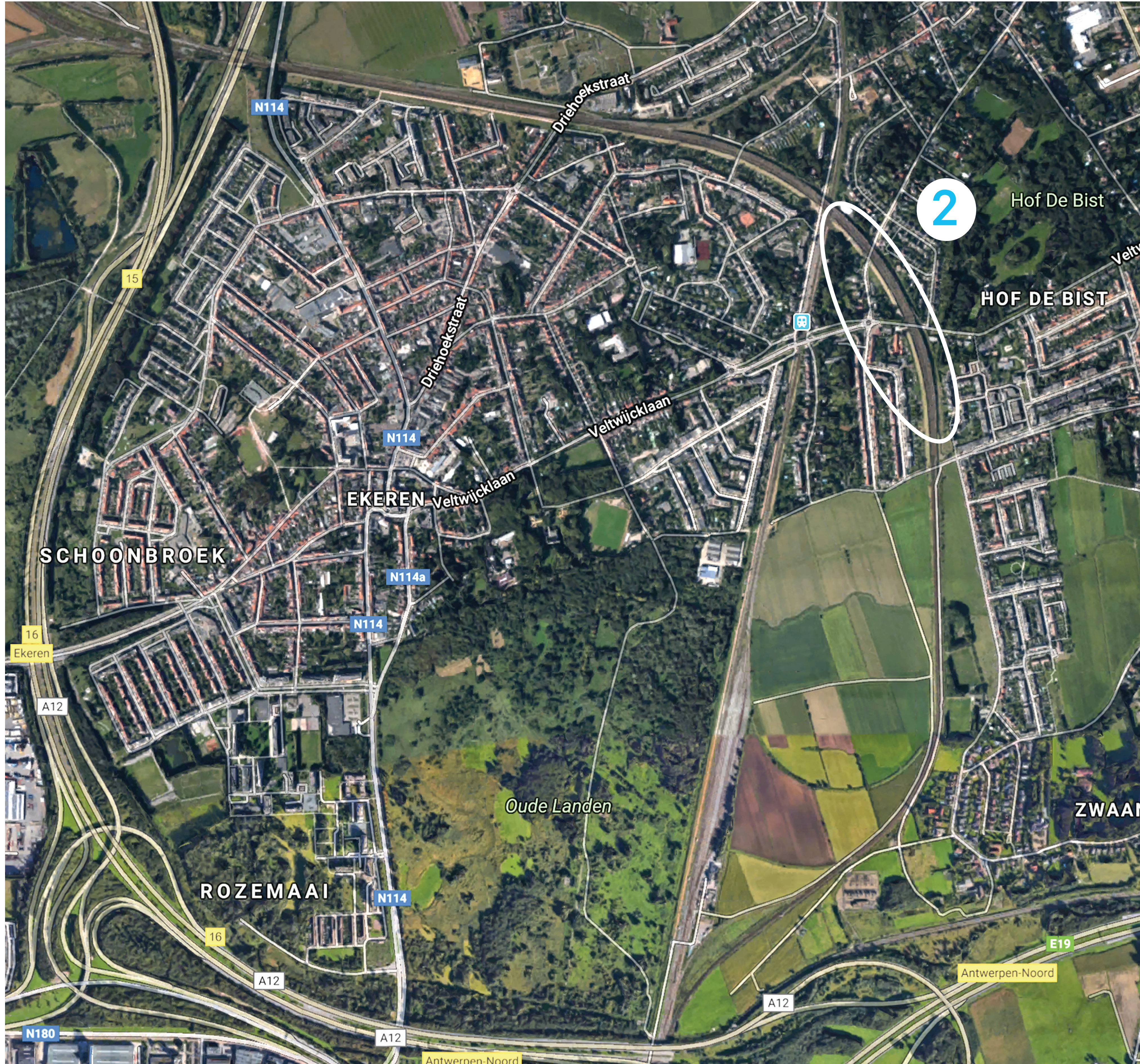




BRUG STATIESTRAAT

De stalen brug wordt vervangen door een **nieuw betonnen** exemplaar.
Aan de kant van het station komen er transparante geluidswanden.

2. STATIESTRAAT > PRINSHOEVEWEG



STATIESTRAAT 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 langs de Weegbreelaan komen te liggen dan in de huidige situatie. Hiervoor zijn geen onteigeningen nodig.

De **geluidswanden** die geplaatst worden zijn gelijk aan de bestaande houtvezelbetonschermen.

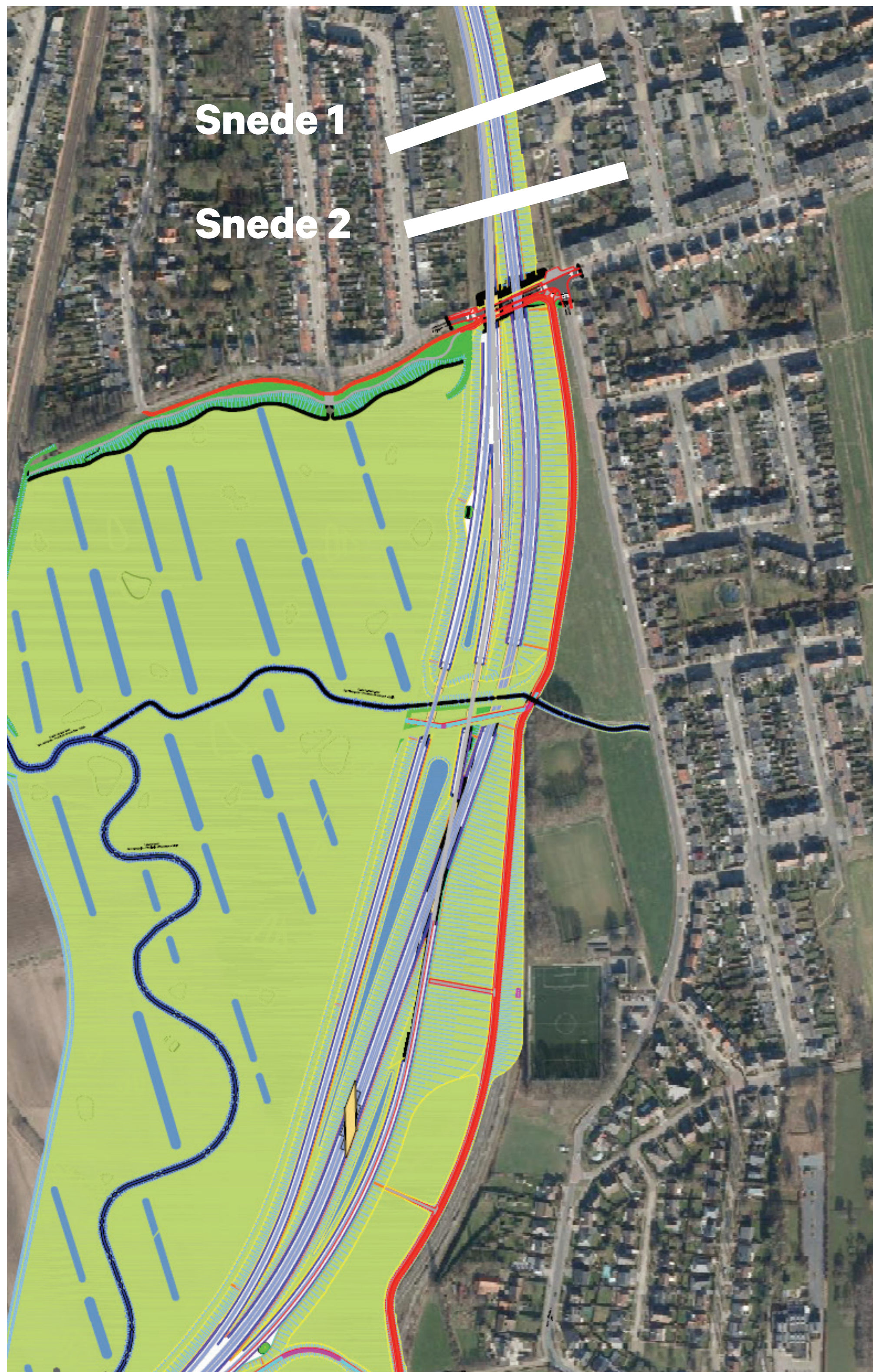


2. STATIESTRAAT > PRINSHOEVEWEG

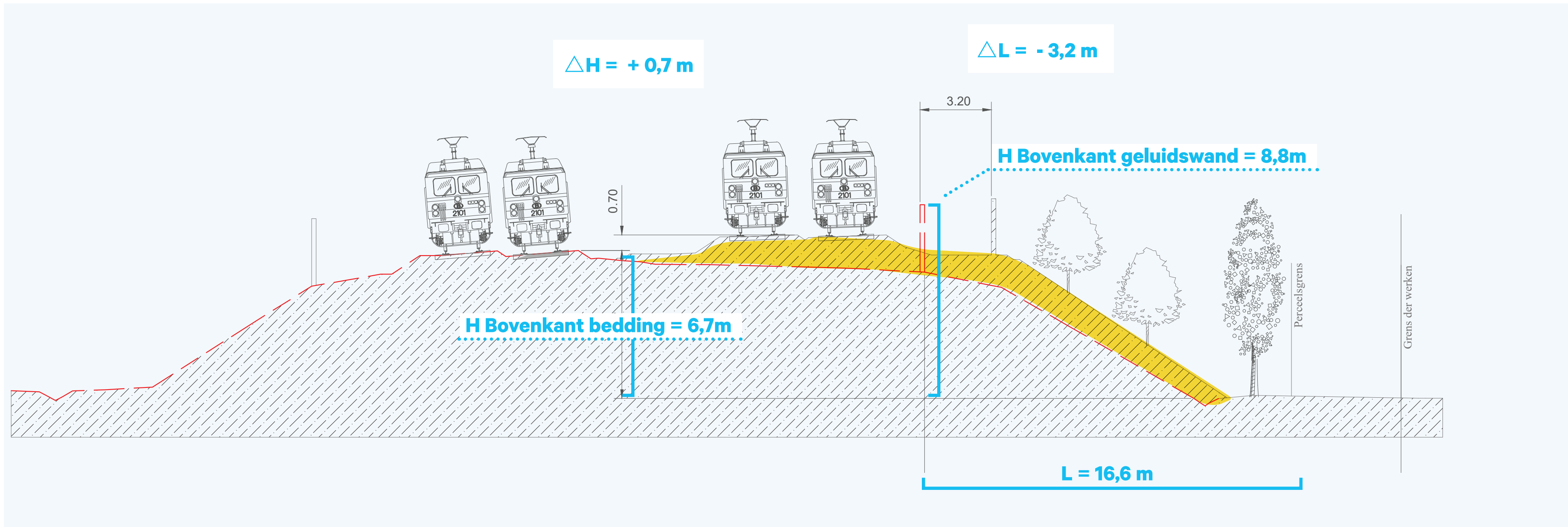
> Weegbreelaan



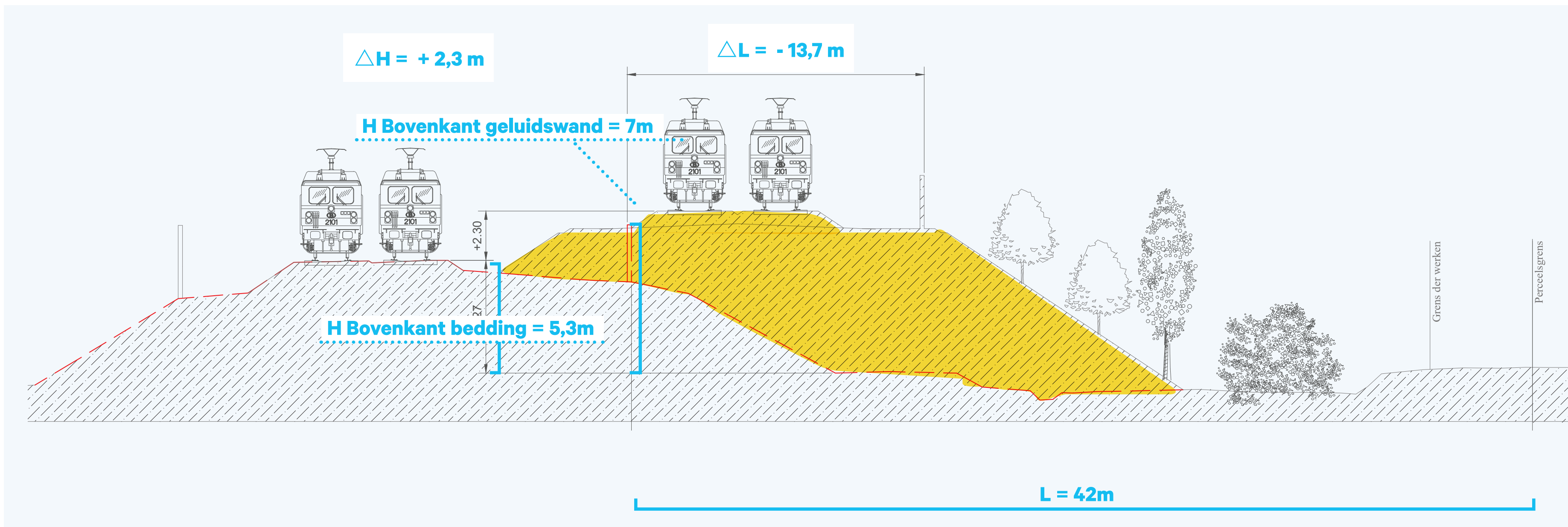
> Spoorbedding



Snede 1: De **nieuwe bedding** is 70 cm hoger dan de bestaande en komt 3,2 m dichterbij.



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



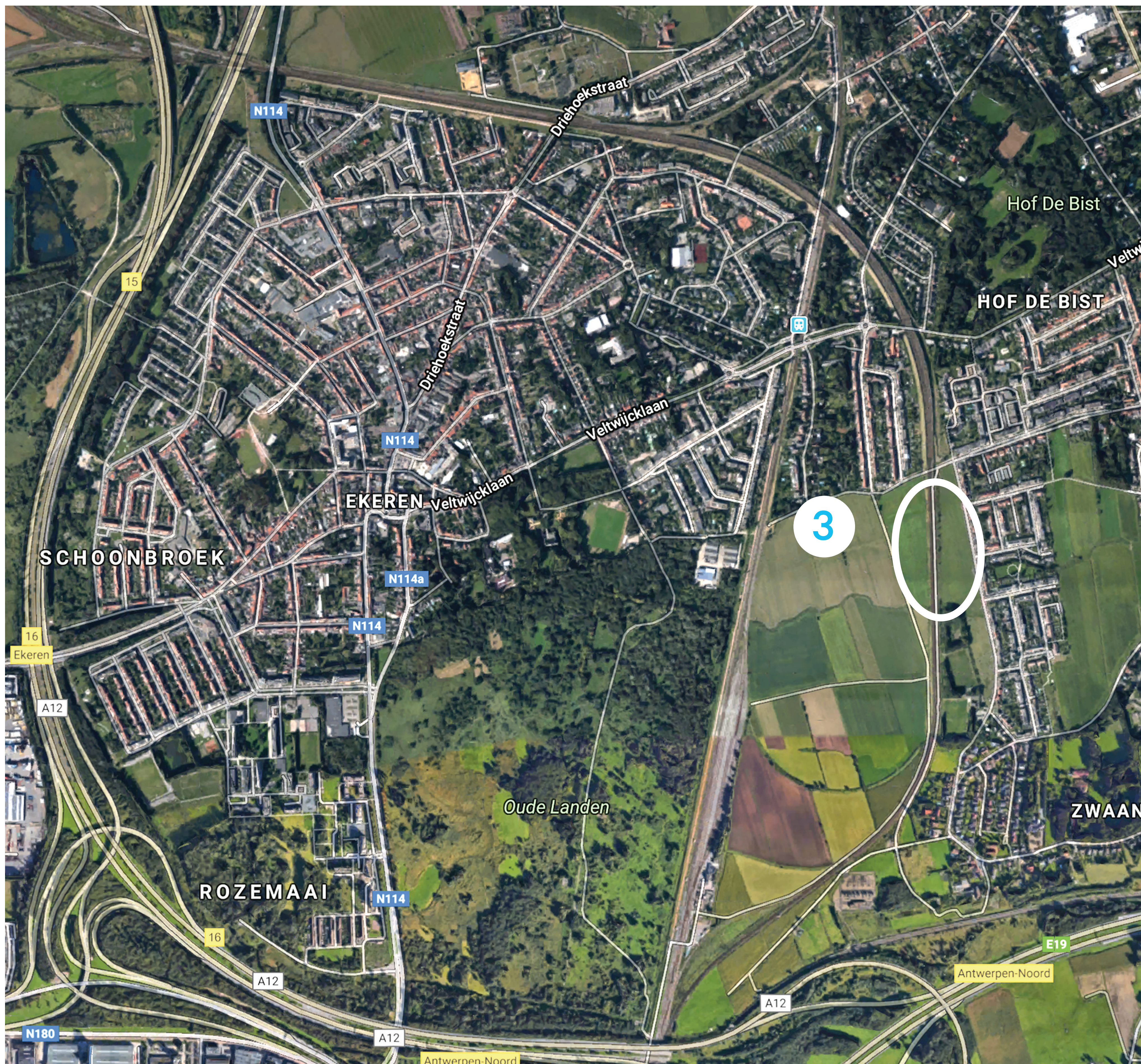
> Geluidswanden



Legende

- Nieuw
- Verplaatst
- Bestaand

3. PRINSHOEVEWEG – OUDELANDSE BEEK



PRINSHOEVEWEG

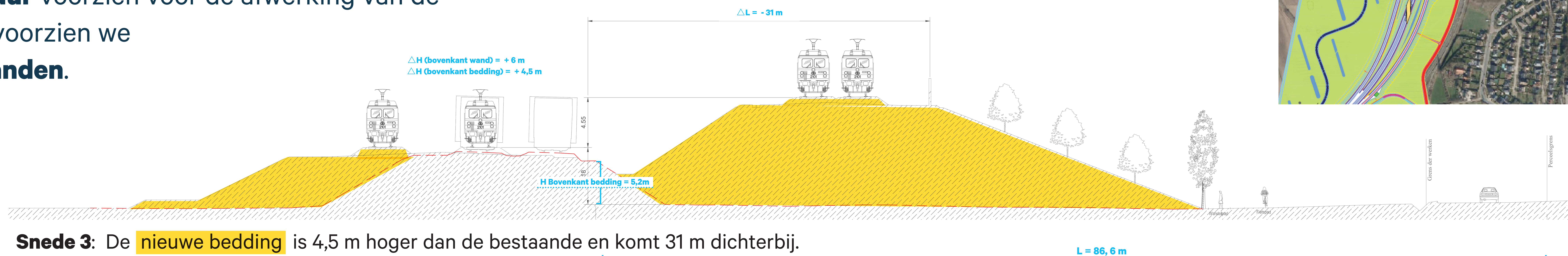
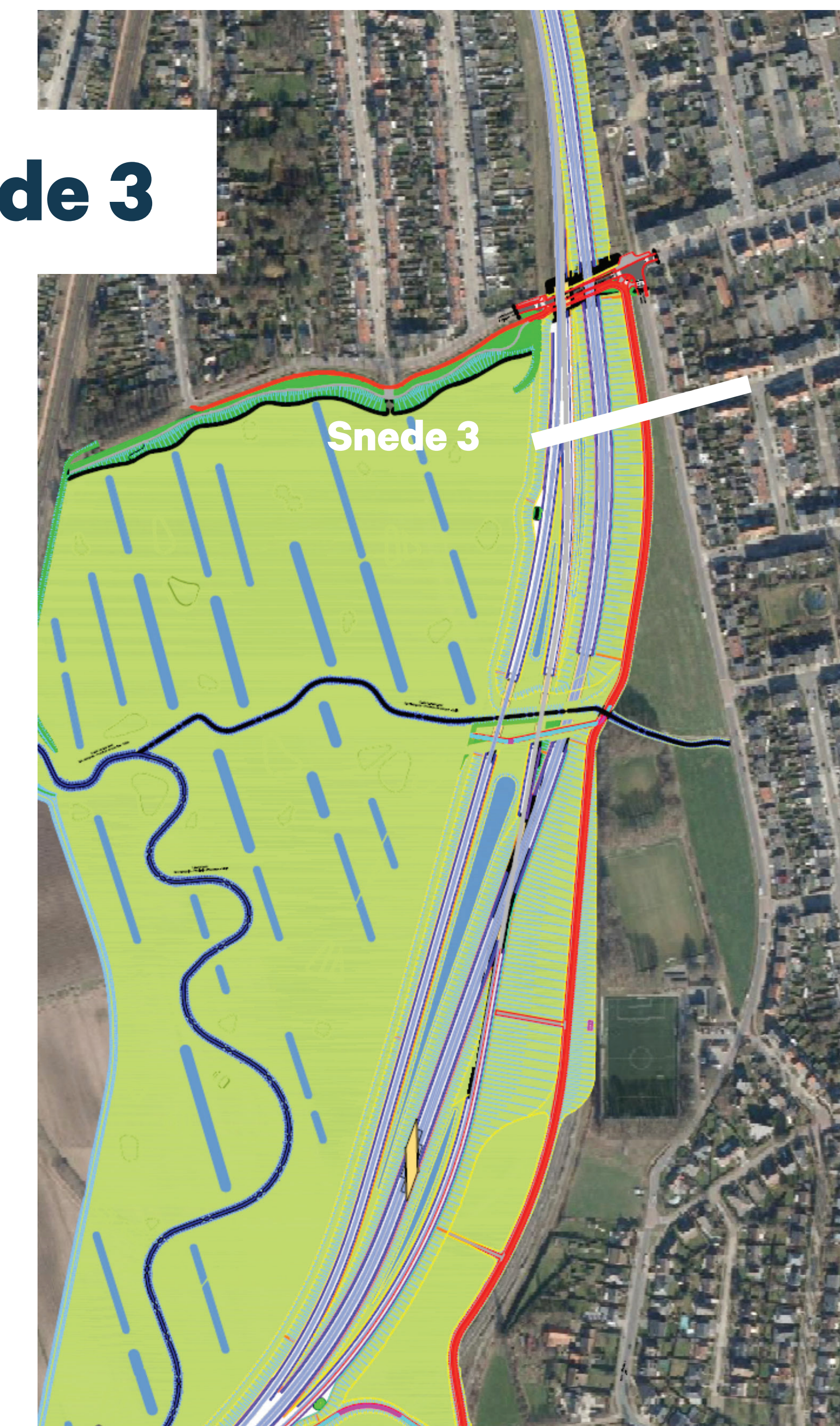
De enkelsporige brug over de Prinshoeveweg wordt vervangen door een **dubbelsporige brug**. Deze komt ten oosten (4m hoger) van de bestaande brug.

De bestaande brug wordt eveneens vervangen in opdracht van de **Stad Antwerpen**.

Aan iedere zijde van beide bruggen wordt er een **vleugelmuur** voorzien voor de afwerking van de taluds en voorzien we **geluidswanden**.

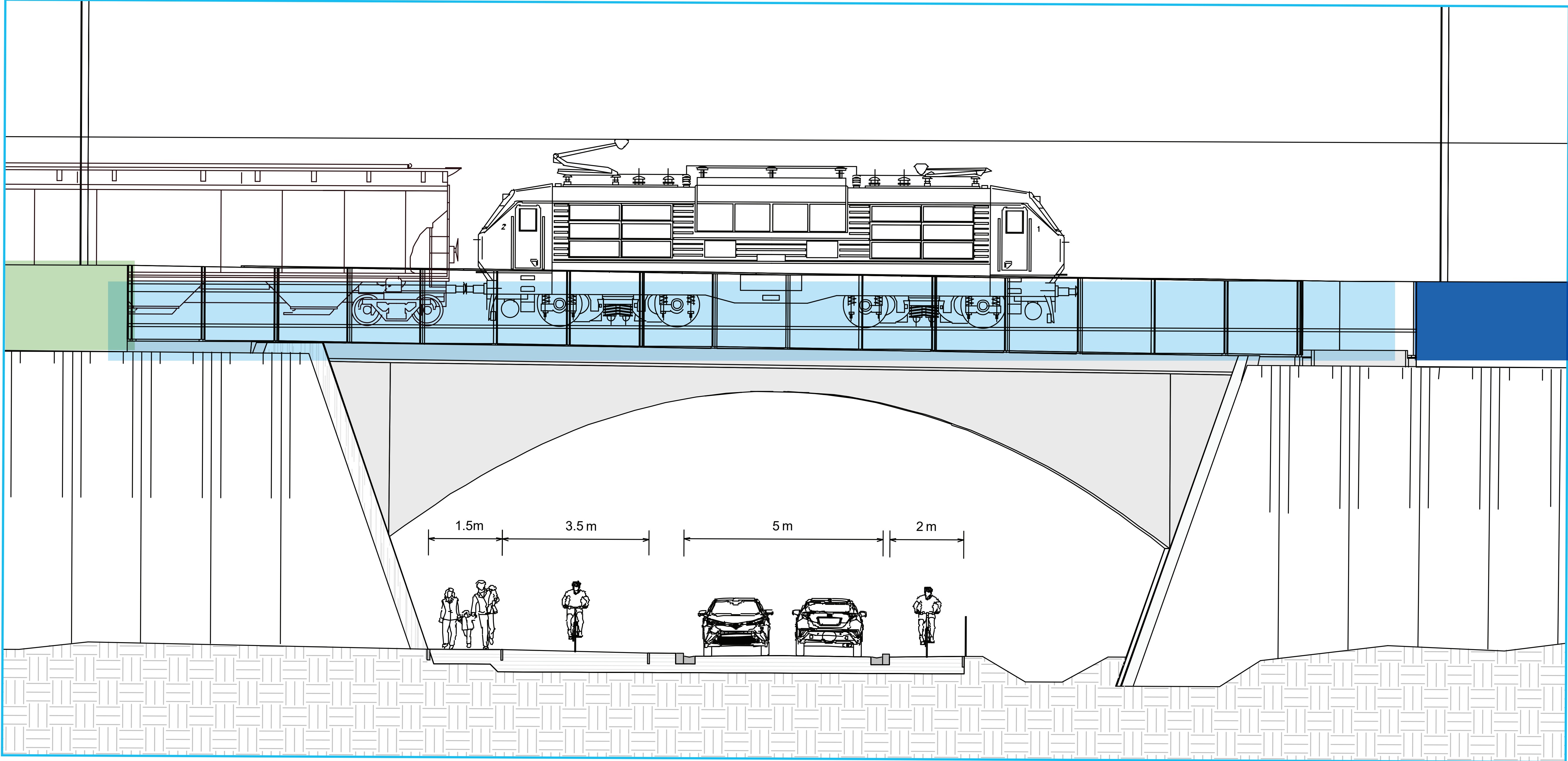
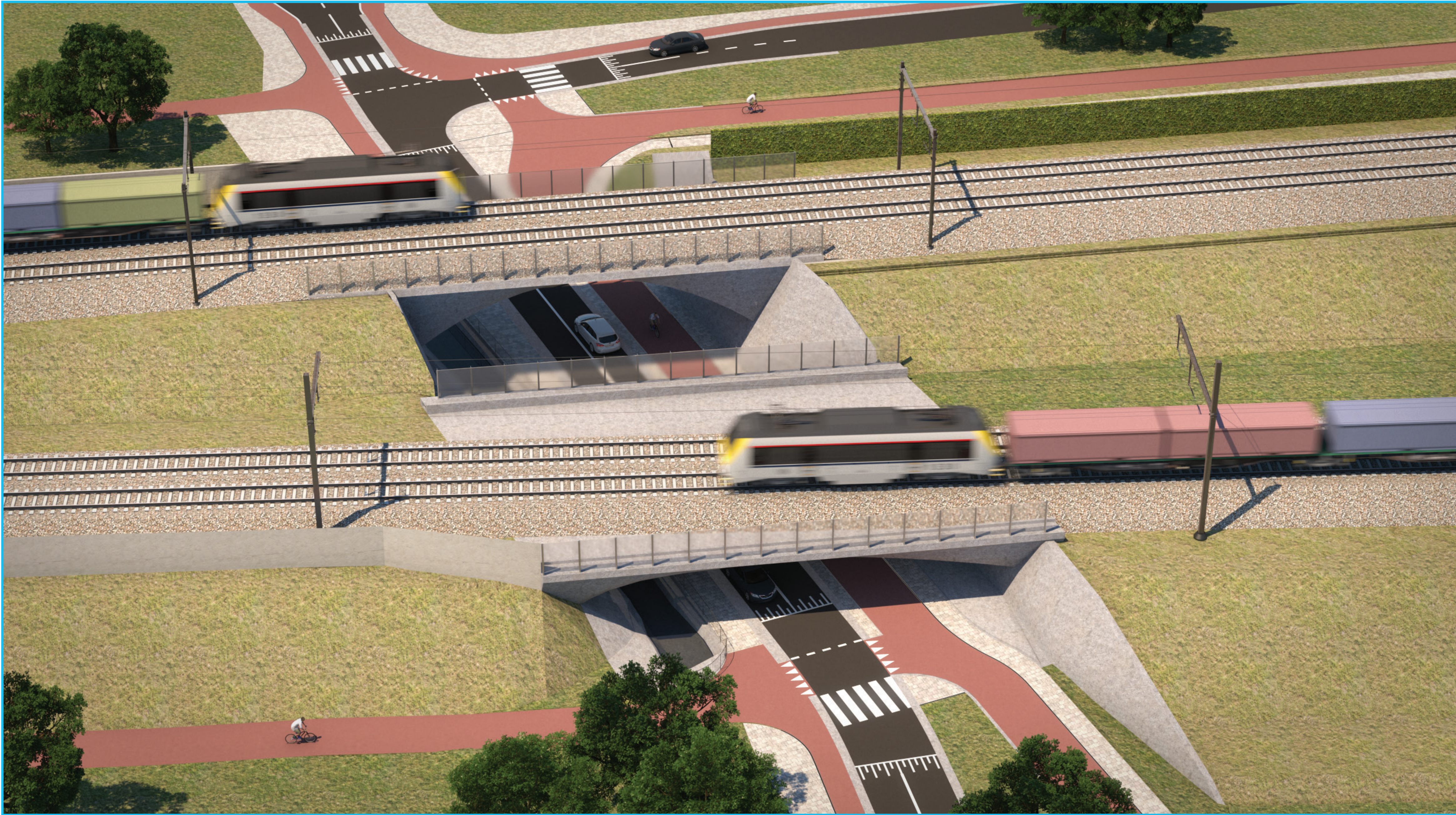


> Snede 3



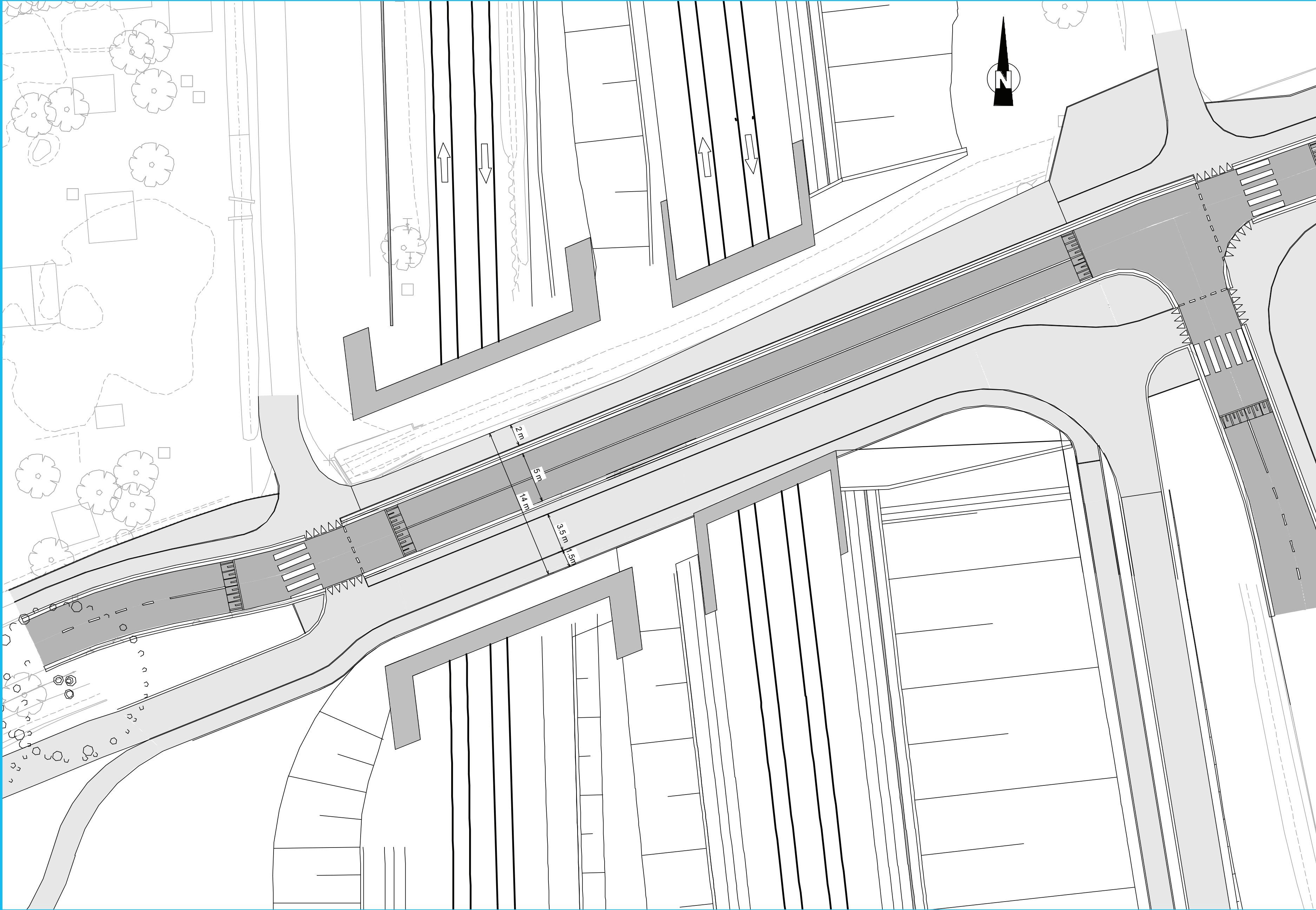
3. PRINSHOEVEWEG – OUDELANDSE BEEK

> Prinshoeveweg



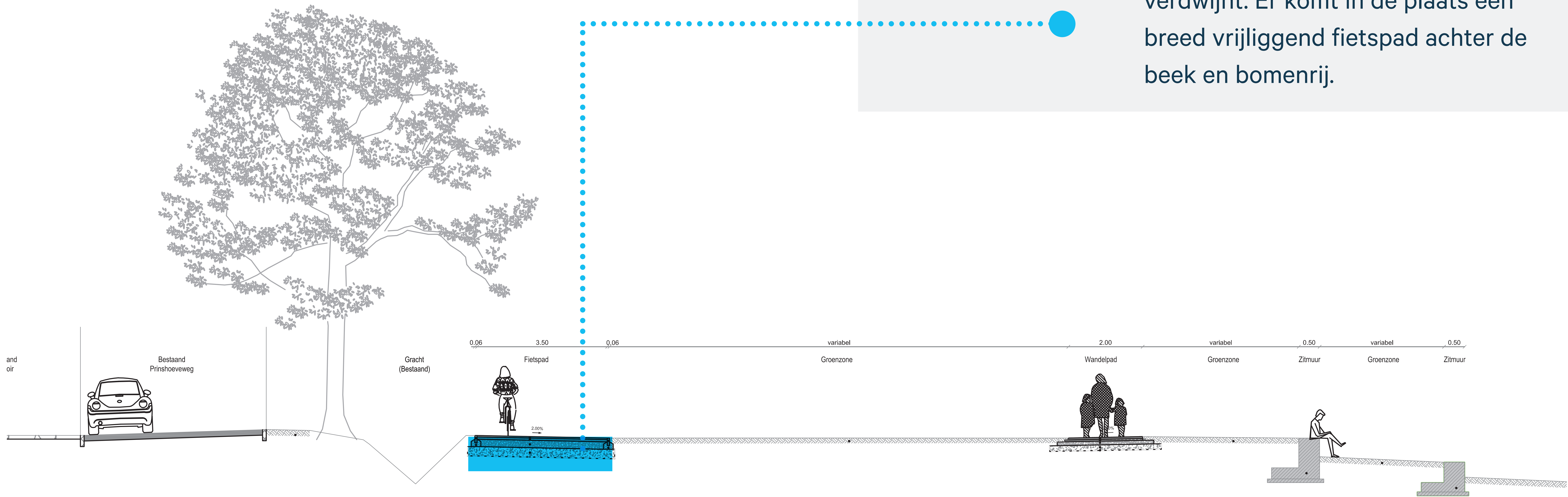
Legende

- Transparant
- Geluidswand Natuurpark
- Bestaande geluidswand



3. PRINSHOEVEWEG – OUDELANDSE BEEK

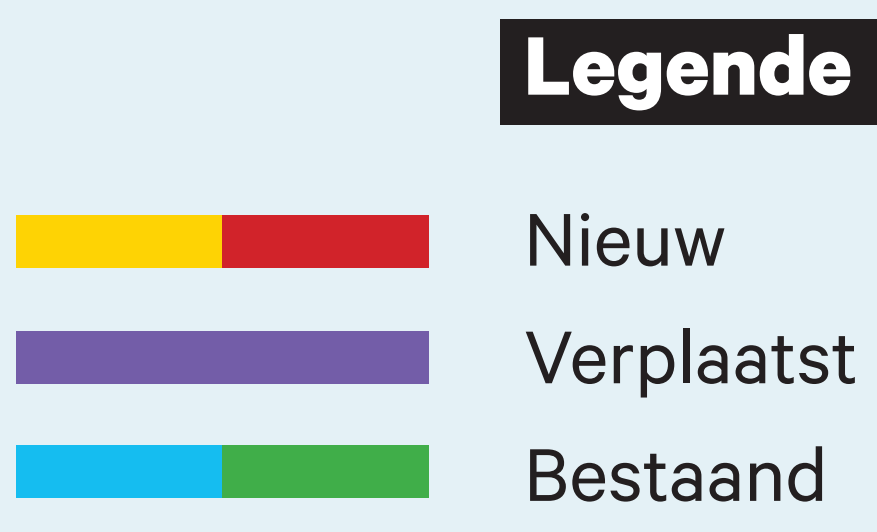
> Prinshoeveweg



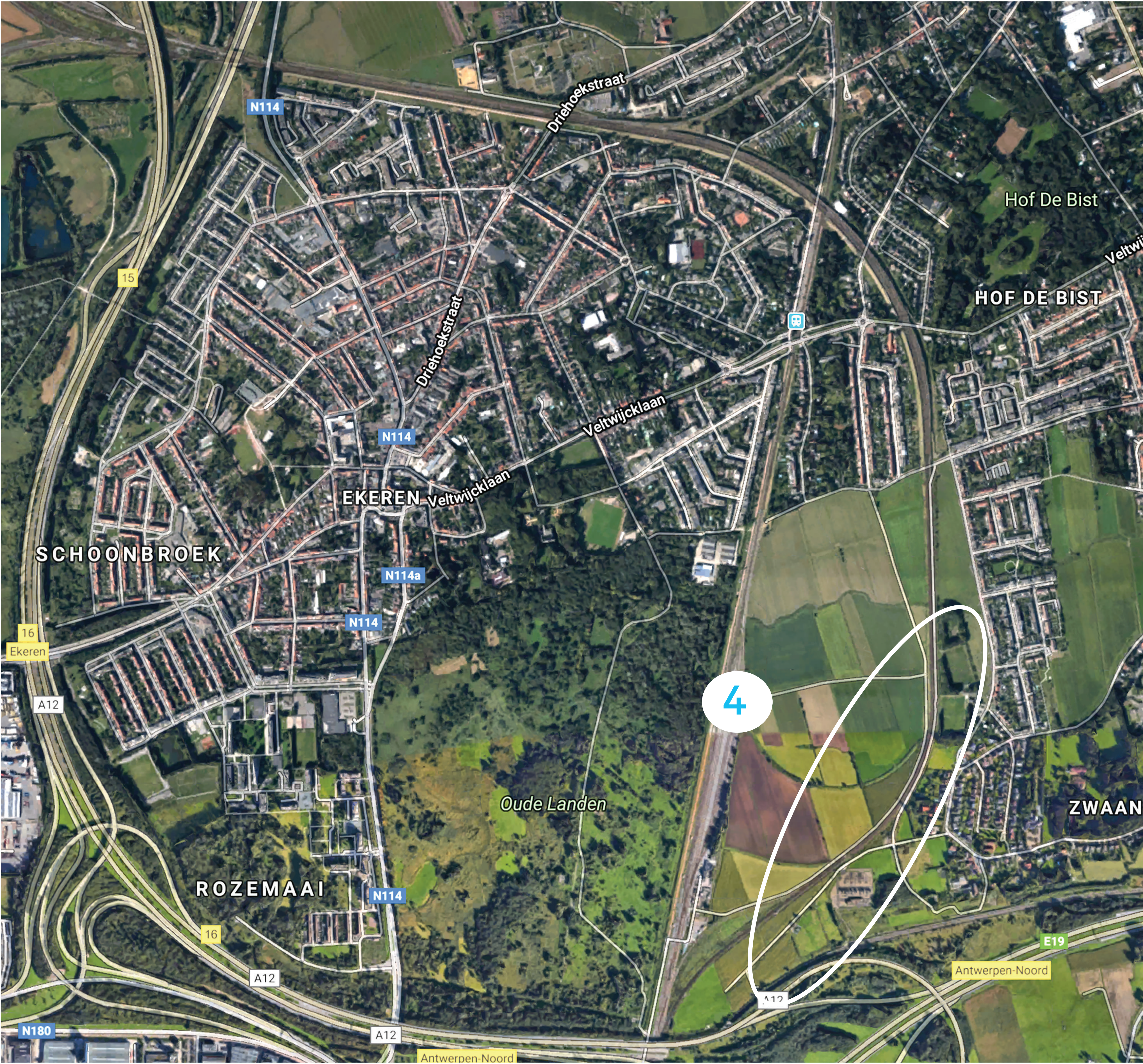
FIETSPAD

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

> Geluidswanden



4. OUDELANDSE BEEK TOT NOORDERDOKKEN

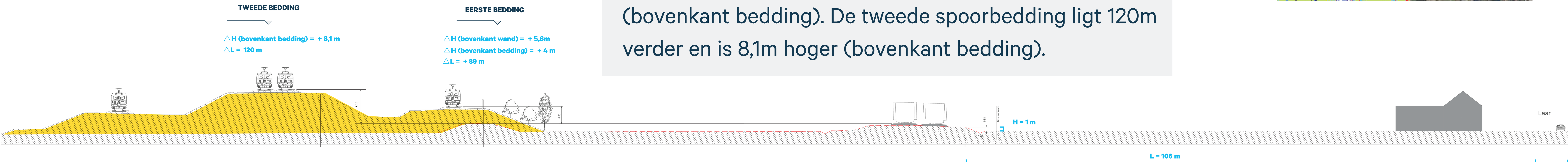


ONGELIJKGRONDSE KRUISING

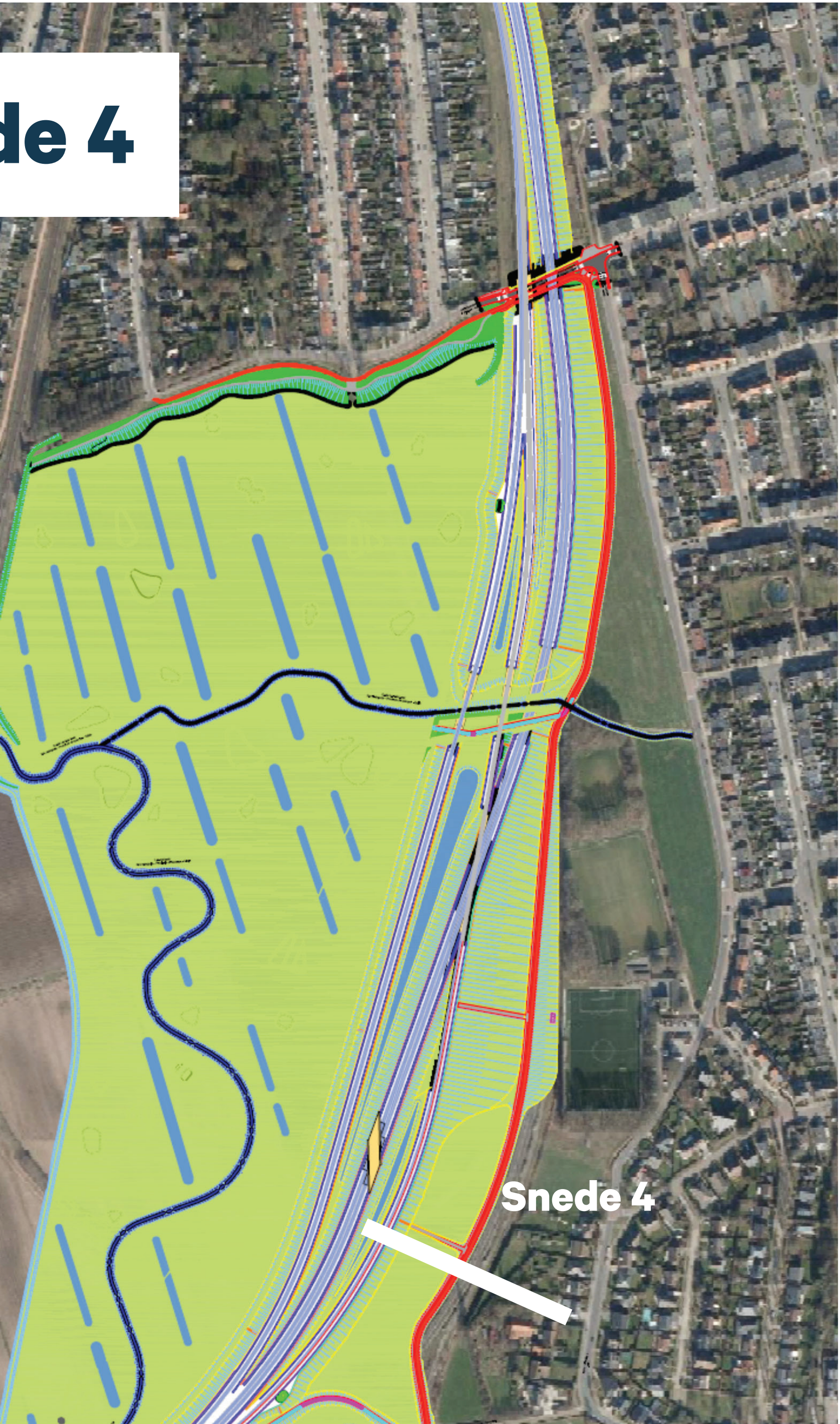
Voorbij de Prinshoeveweg verlaat de bestaande lijn 27A haar huidige bedding. De beide sporen buigen ten zuiden van de Prinshoeveweg eerst oostwaarts af om daarna westwaarts af te buigen en zich van elkaar te verwijderen.

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.

Ten opzichte van de bestaande spoorbedding ligt de eerste **spoorbedding** 89m verder en 4,1m hoger (bovenkant bedding). De tweede spoorbedding ligt 120m verder en is 8,1m hoger (bovenkant bedding).



> Snede 4



4. OUDELANDSE BEEK TOT NOORDERDOKKEN

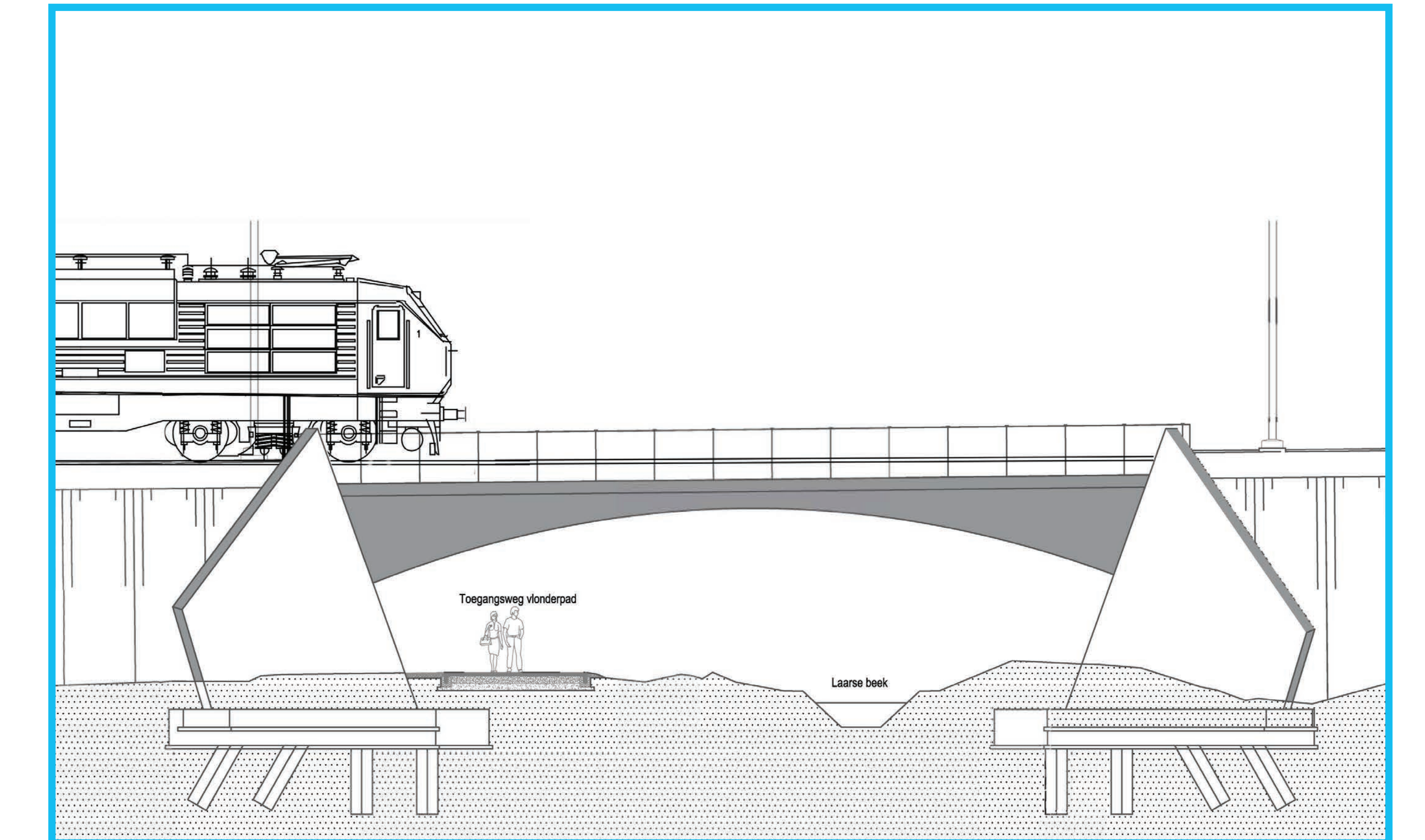
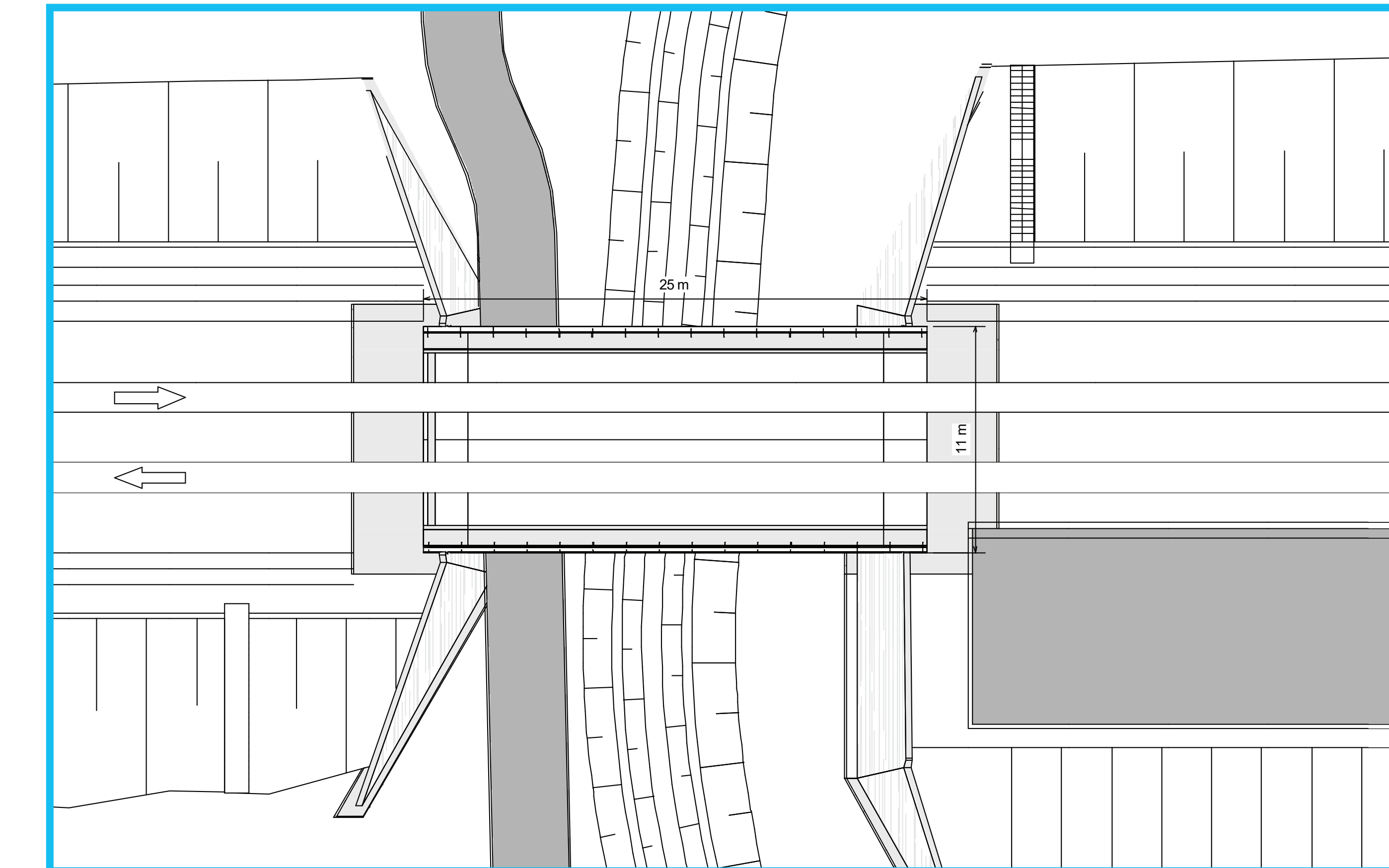
> > > > > Grondplannen / sneden



Ter hoogte van de **bestaande Oudelandse beek** worden bruggen aangelegd teneinde 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.

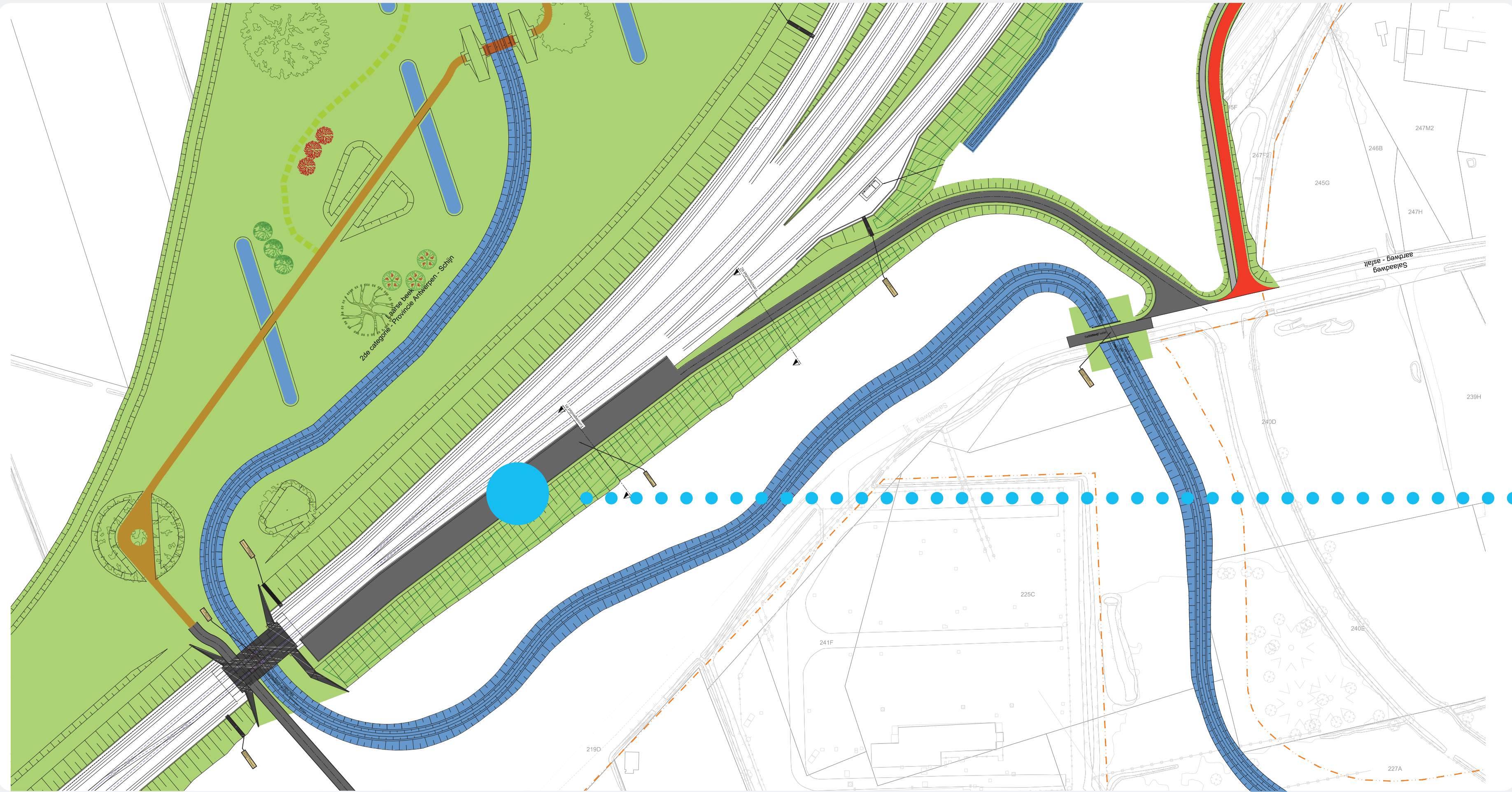
De Laarse beek wordt omgelegd en naar het natuurpark afgeleid. Hier wordt een **onderbrugging** voorzien als toegangspoort tot het natuurpark. Deze onderdoorgang wordt gerealiseerd onder de L27A, waarbij een **toegangspad** wordt aangelegd vanaf de Salaadweg.

Er komen **geluidsmuren** in deze zone.



4. OUDELANDSE BEEK TOT NOORDERDOKKEN

>>>>> Grondplannen / sneden



ONDERHOUDSPLATFORM

Ter hoogte van de Salaadweg



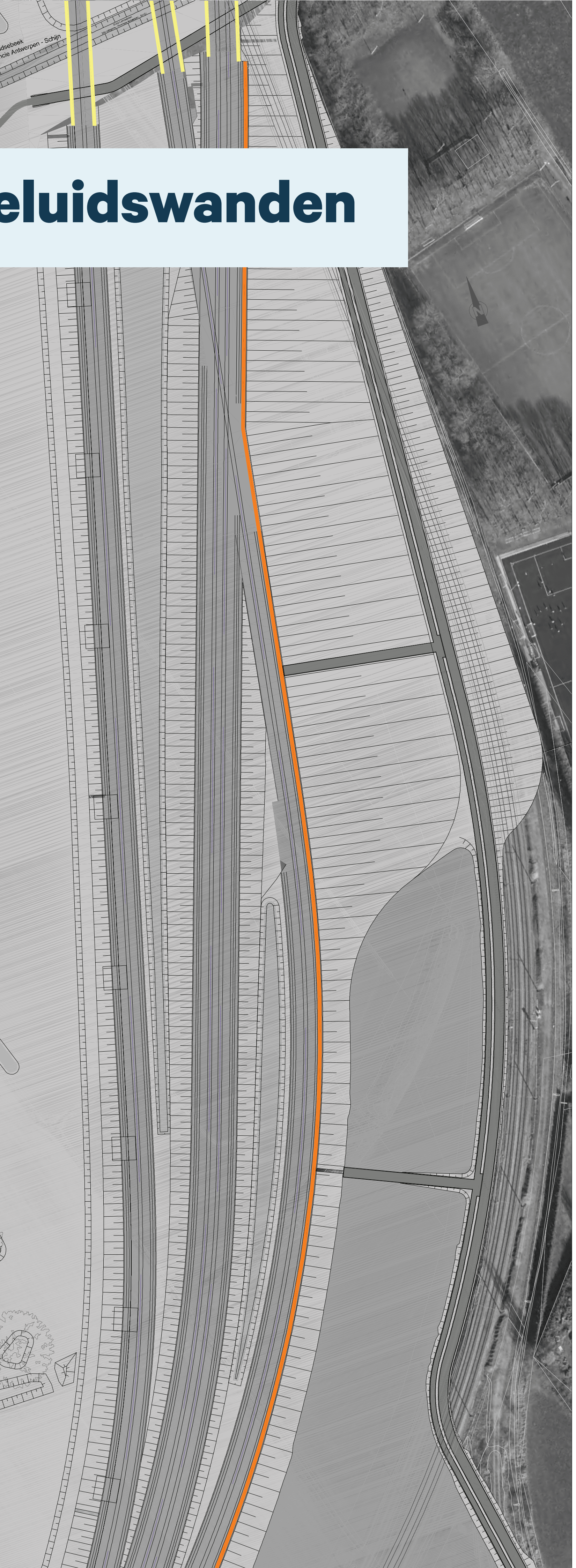
Legende

Nieuw

Verplaatst

Bestaand

> Geluidswanden



5. NATUURPARK



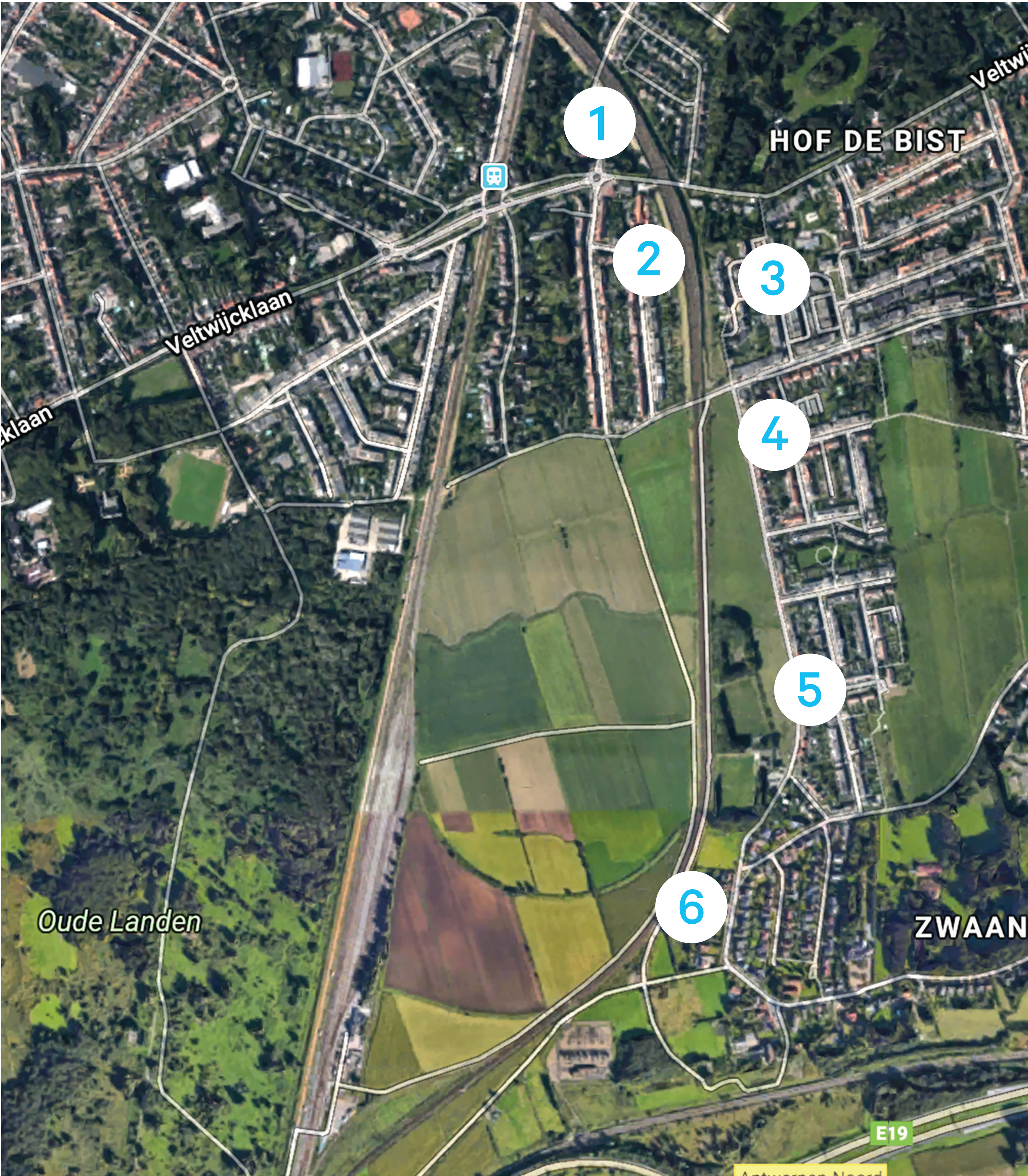
EEN NIEUWE GROENE ZONE

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 sportpark is ingericht met een **flauw talud** als landschappelijk element **en visuele buffer, een fiets- en wandelpad op het talud en een** geoptimaliseerde **grachtenstructuur**.

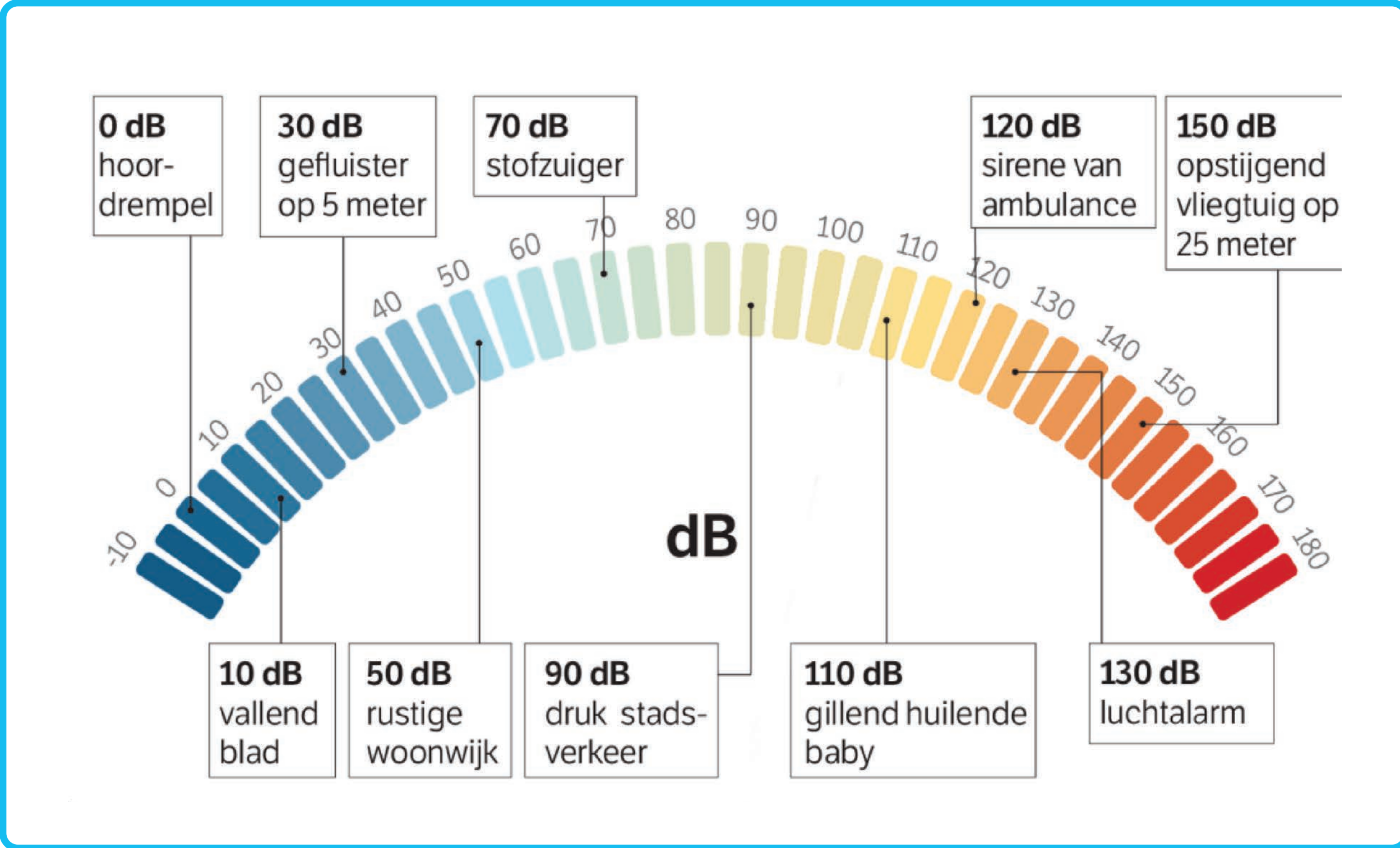
Meer info over **buurtsportpark** bij de stad Antwerpen.





EXTRA GELUIDSWANDEN

Op basis van de geluidsstudie in het kader van het **project-MER** zijn er **bijkomende geluidswanden** nodig ter hoogte van de brug over de Prinshoeveweg. Het westelijk gelegen buitenscherm ter hoogte van de Poorthoflaan wordt verlengd tot op de brug.



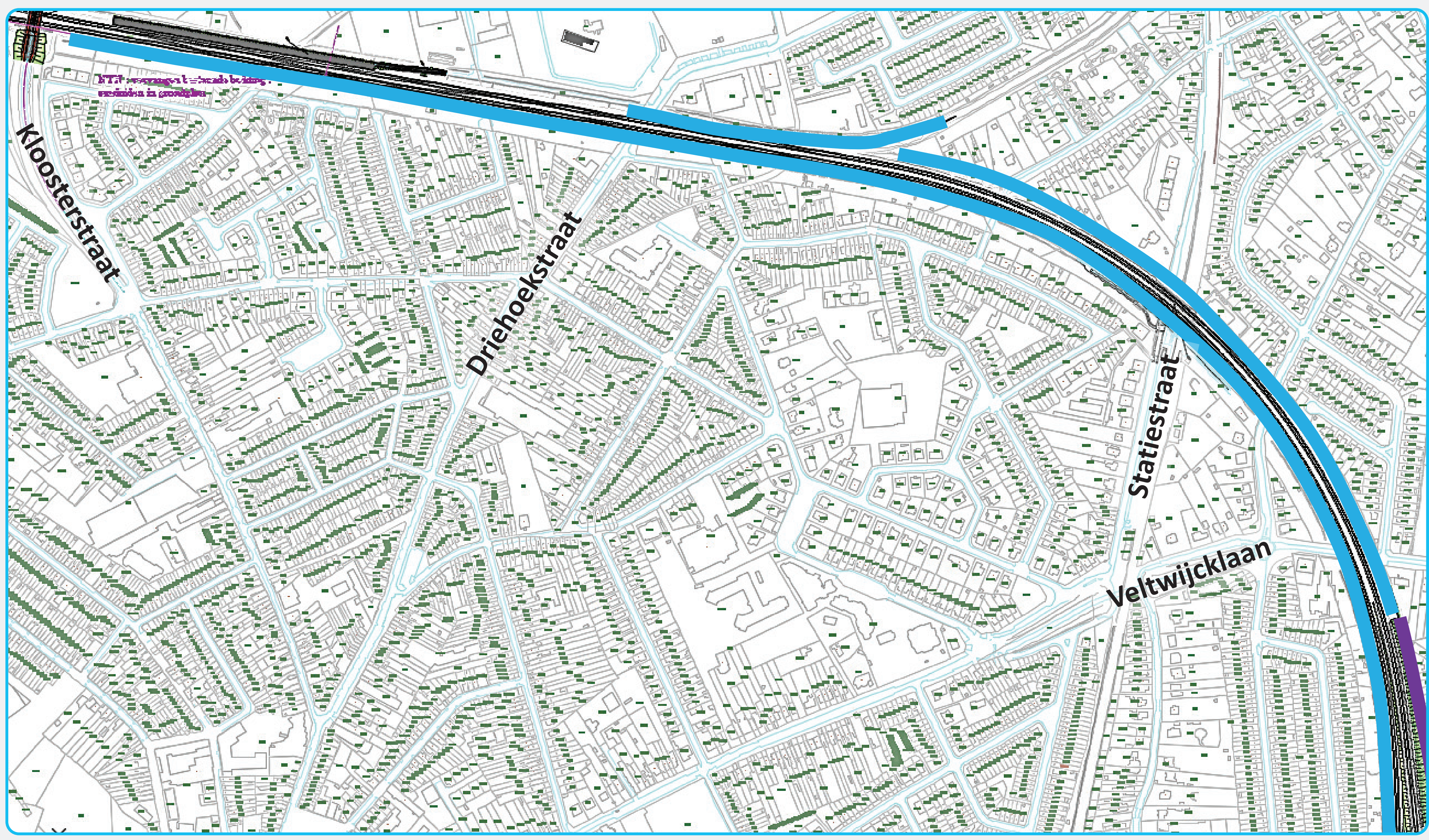
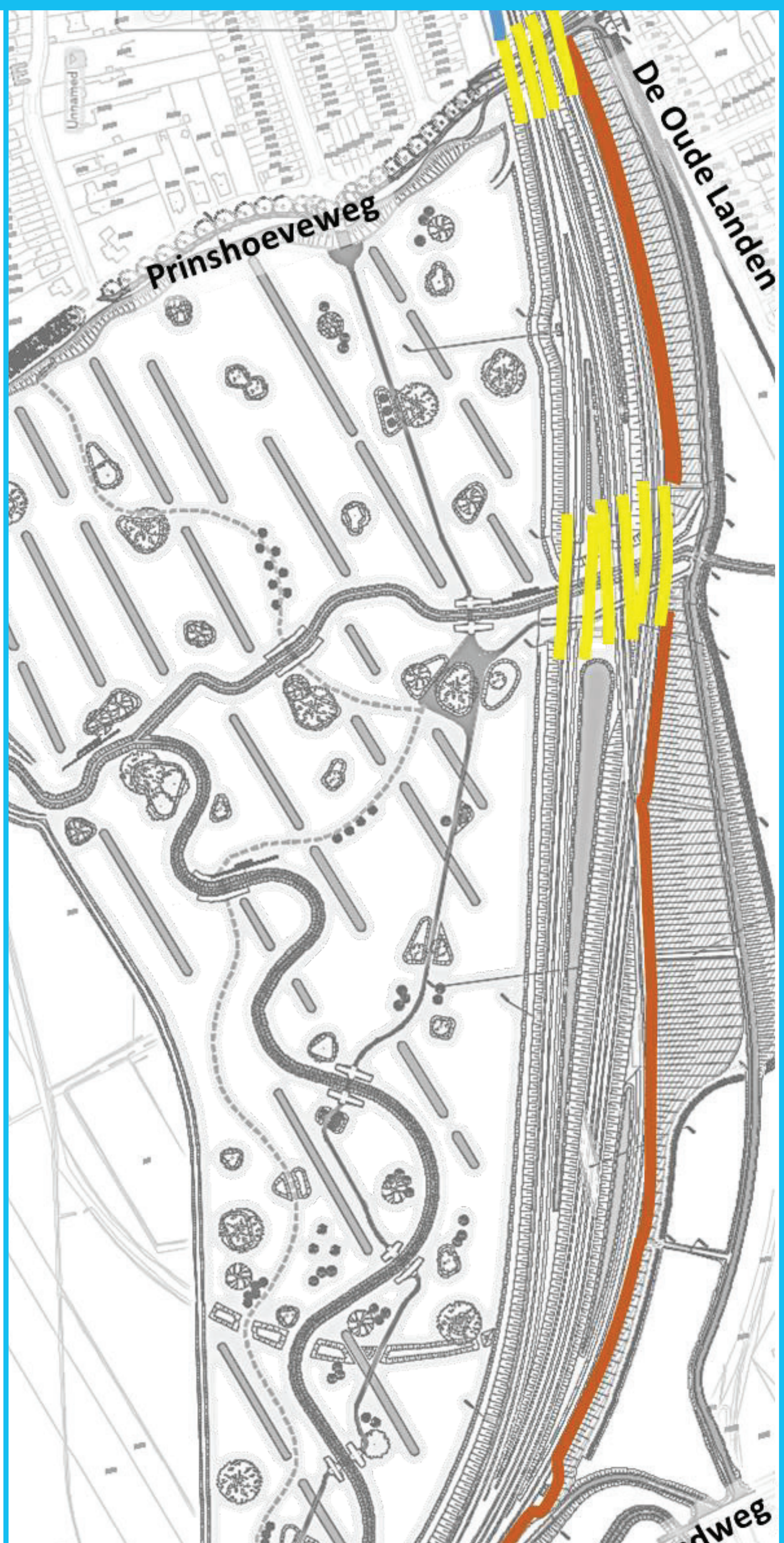
GELUIDSBEREKENING (dB(A)) OUDE LANDEN									
(bestaande toestand - toekomstige toestand (inclusief schermen))									
	Day (12h)		Evening (4h)		Night (8h)		Gemiddelde op 24h		VERSCHIL
pt	toekomst	bestaand	toekomst	bestaand	toekomst	bestaand	toekomst	bestaand	delta (tk-bs)
1	51	57	54	59	52	58	59	65	-6
2	53	55	55	56	54	56	61	62	-1
3	47	54	50	56	49	55	55	62	-7
4	45	62	48	63	47	62	53	69	-16
5	46	57	48	58	46	58	53	64	-12
6	48	64	49	65	48	65	55	71	-16

Op vraag van de **stad Antwerpen** worden er **bijkomende geluidsschermen** geplaatst.

Deze komen aan de oostzijde van de vertakking Oude Landen, doorgetrokken tot aan de Salaadweg. Deze volgen steeds het buitenste spoor.

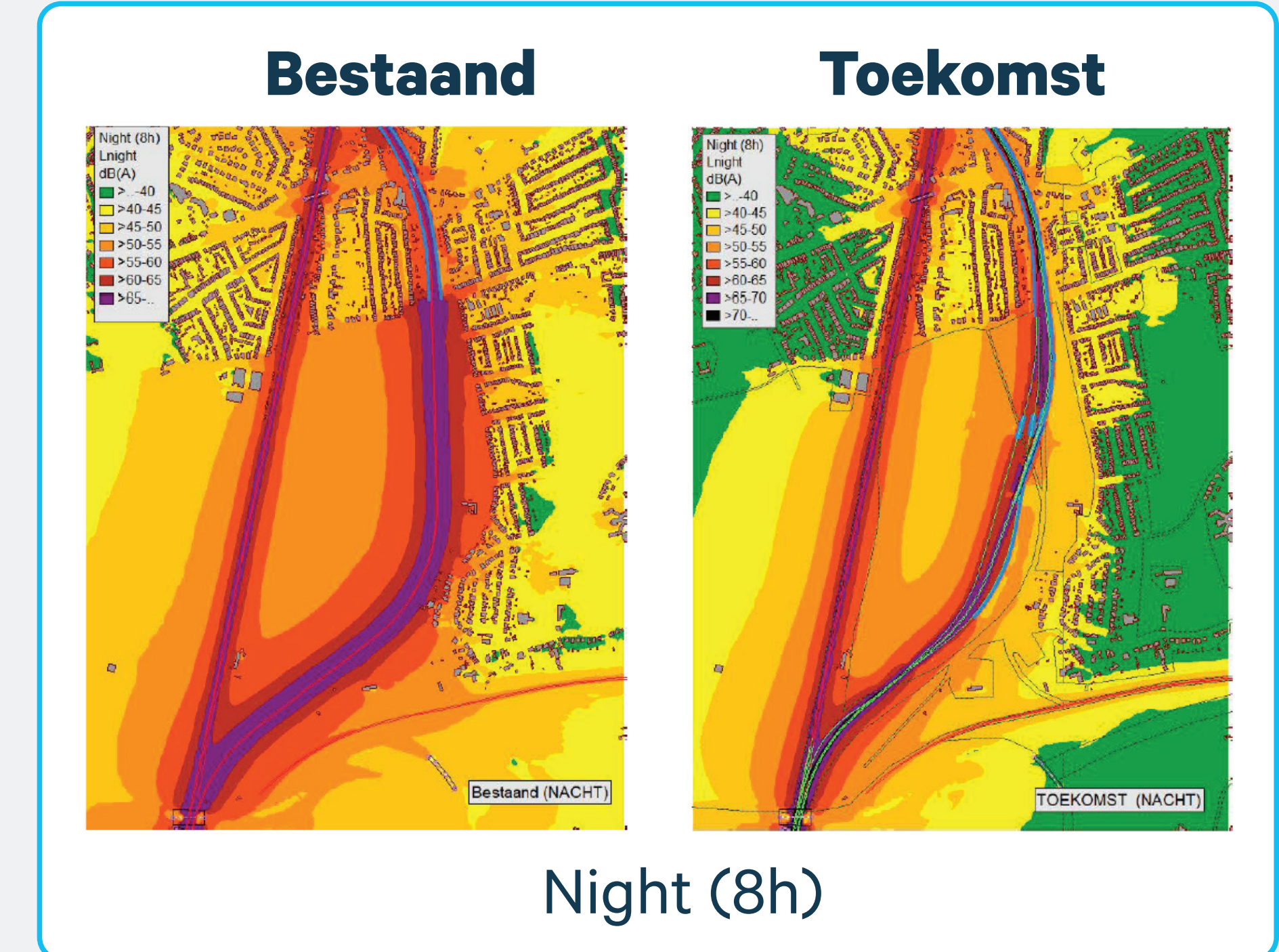
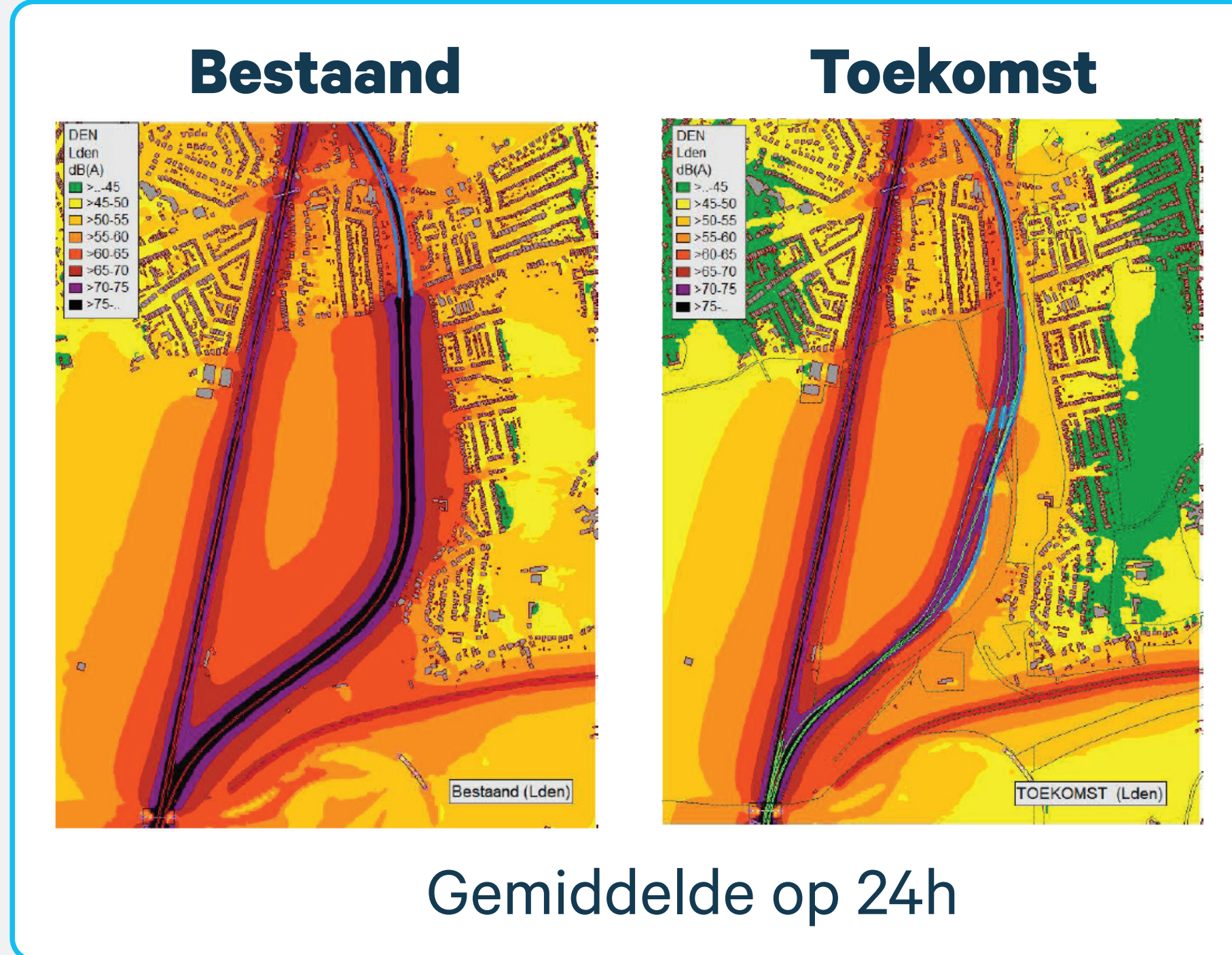
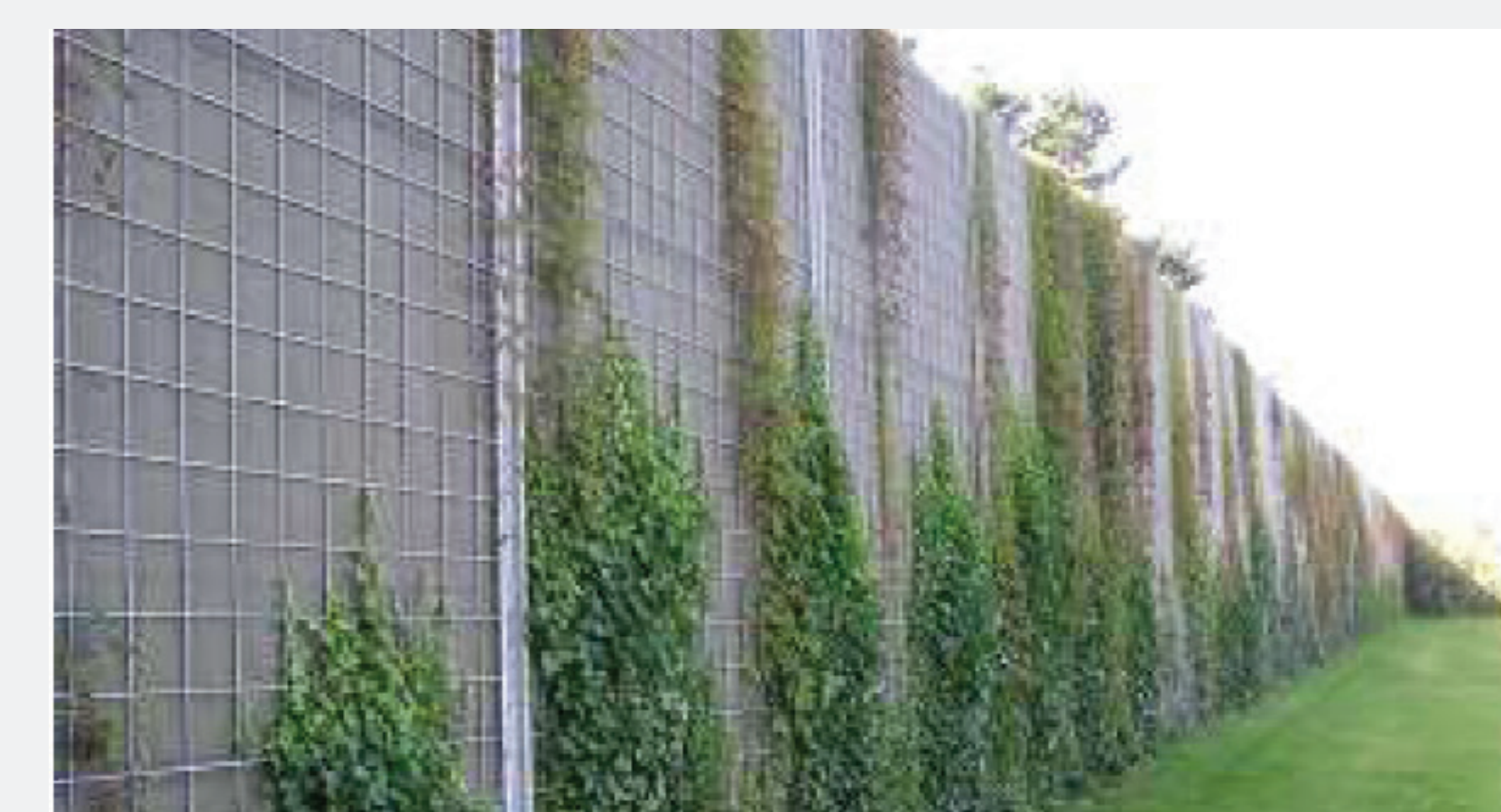
Er zijn **verschillende types** geluidsschermen naargelang de locatie: transparante op de bruggen, begroeide en houtvezelcementplaten.

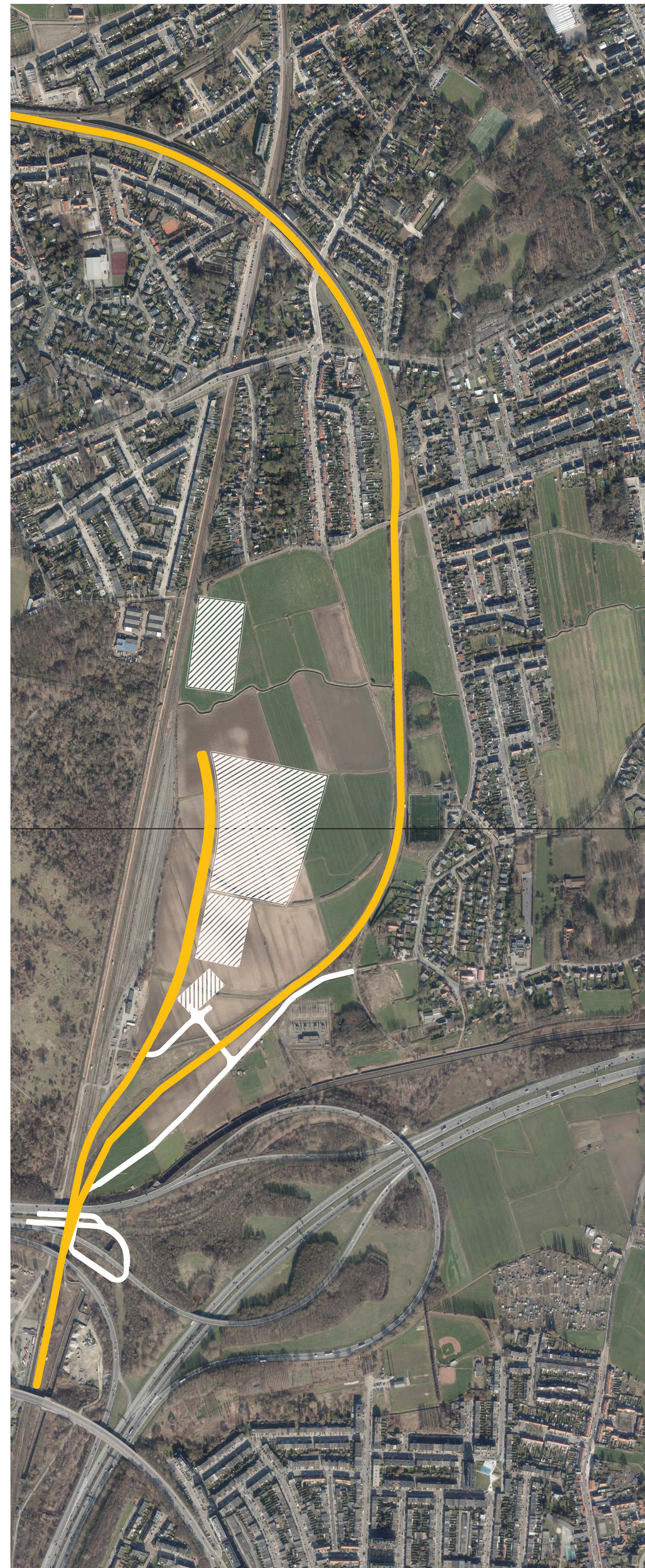
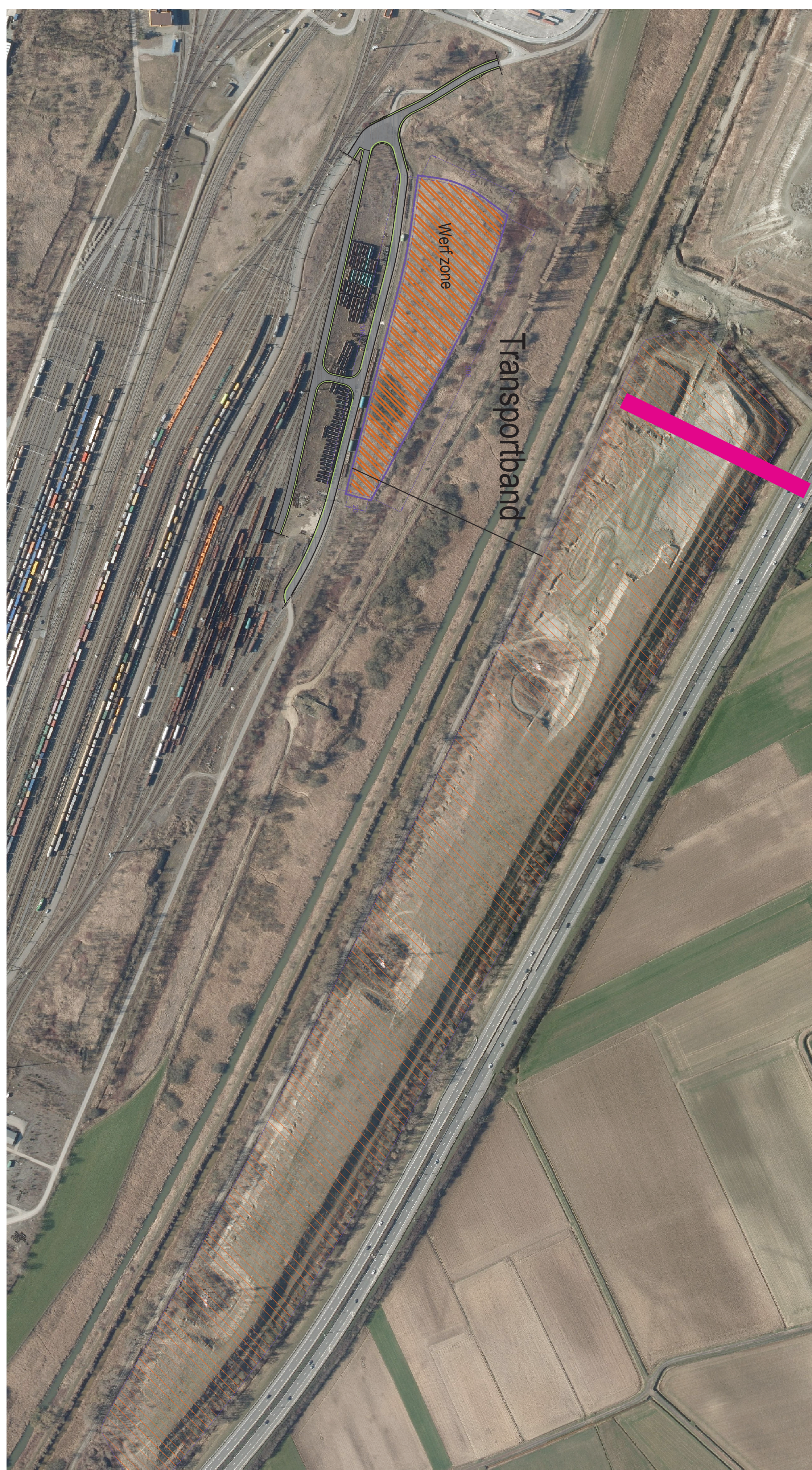
Alle geluidsschermen komen op **1,5m van de bovenkant van de rail**.



Legende

- Nieuwe transparante geluidswanden
- Bestaande geluidswanden te verplaatsen
- Bestaande geluidswanden te behouden
- Nieuwe begroeide geluidswanden





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 kunstwerken 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.

- Legende**
- Werftransport per trein
 - Werftransport via vrachtwagen (A12)
 - Werfzone
 - Transportband

Na het indienen van de omgevingsvergunningsaanvraag zal er een **openbaar onderzoek** lopen. Tijdens deze periode kunnen er bezwaarschriften worden ingediend en wordt er naargelang de vraag nog een infomoment georganiseerd.

Voor de start van de werken komt ook een **communicatiemoment** over gedetailleerde fasering en aanpak van de werken.

