



## Liefkenshoekverbinding in Antwerpen



### Beschrijving

De aanleg van de Liefkenshoekspoorverbinding hield de realisatie in van een directe spoorverbinding tussen Linker- en Rechteroever van de Schelde. De nieuwe spoorverbinding verbindt Linkeroever rechtstreeks met de spoorinfrastructuur op Rechteroever (spoorlijn 11 en vormingsstation Antwerpen-Noord) zonder dat het havengebied moet verlaten worden.

Deze goederenspoorlijn moet een oplossing bieden voor de verwachte toename van het goederenvervoer per spoor van en naar de haven van Antwerpen. Er zijn immers in de eerste plaats de ontwikkelingen op Linkeroever zelf, met in het bijzonder de indienstname van het Deurganckdok. Tegelijk wordt vanuit het beleid ook gestreefd naar een groter aandeel van het spoor in het goederentransport. De bijkomende goederentrafiëk die hierdoor zal gegenereerd worden, zou zonder de Liefkenshoekspoorverbinding in de toekomst een onaanvaardbare impact hebben op het treinverkeer op de huidige reisweg via spoorlijn 59 Gent – Antwerpen (reizigersverkeer).

De aanleg van deze infrastructuur maakt in de haven een groter marktaandeel van het goederenverkeer per spoor mogelijk, en helpt zo mee het risico op een structurele verkeerscongestie in de Antwerpse regio in te dijken. De spoorverbinding betreft een nieuwe dubbelsporige lijn van 16,2km die drie waterlopen ondergronds kruist: het Waaslandkanaal op Linkeroever, de Schelde en het Kanaaldok op Rechteroever. Hierdoor verloopt de nieuwe spoorlijn voor ongeveer de helft in een tunnel. Voor de kruising van het Waaslandkanaal wordt gebruik gemaakt van de bestaande ((maar tot dan ongebruikte) Beverentunnel. De spoorlijn wordt voor het grootste deel

gebundeld met de bestaande weginfrastructuur.

De werken voor de realisatie van dit project omvatten:

- de aanleg van een gelijkgrondse spoorbedding tussen spoorbundel Zuid en de Beverentunnel op Linkeroever;
- de aanleg van een open toegangshelling (in taluds) tot de Beverentunnel;
- de renovatie van de bestaande dubbelsporige Beverentunnel;
- de aanleg van een overgangstunnel (*cut & cover*) tussen de Beverentunnel en de geboorde tunnels;
- het boren van twee enkelsporige tunnels (elk 6 km lang) onder de Schelde en onder het Kanaaldok;
- de bouw van een toegangshelling op Rechteroever in de richting van Lijn 11 en het vormingsstation Antwerpen Noord, deels in tunnel (*cut & cover*) en deels in open constructie;
- het voorzien van de nodige brandbestrijdings- en brandblusinstallaties in de tunnels;
- de spooruitrustingswerken en de tunneluitrustingen.

Infrabel deed voor de realisatie van de werken burgerlijke bouwkunde een beroep op PPS-financiering (Publiek Private Samenwerking). Via een aanbestedingsprocedure (onderhandelingsprocedure) werd met de NV Locorail hierover een DBFM-opdracht (Design, Build, Finance en Maintain) afgesloten. De NV Locorail staat dus in voor ontwerp, bouw en financiering van de burgerlijk bouwkundige werken (inclusief de brandveiligheidsinstallaties in de tunnels) en voor het onderhoud ervan gedurende 38 jaar. De uitrustingswerken (spoor, bovenleiding, seininrichting, voeding en tunneluitrustingswerken) zijn niet begrepen in deze DBFM-opdracht.



## Opdracht van TUC RAIL

In het kader van het Liefkenshoekspoorverbindingproject voert TUC RAIL in opdracht van Infrabel de volgende taken uit:

- het nemen van de nodige initiatieven voor, en de opvolging van, de noodzakelijke procedures voor het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning (haalbaarheidsstudies, GRUP, project-MER, dossier stedenbouwkundige vergunning);
- de opmaak van een referentiedossier waarin de technische omschrijving van het project werd vastgelegd en op basis waarvan de aanbestedingsprocedure voor de toewijzing van de DBFM-opdracht werd gevoerd;
- het leveren van technische bijstand aan Infrabel bij het doorlopen van de toewijzingsprocedure voor de DBFM-opdracht;
- de technische opvolging van de werken begrepen in de DBFM-opdracht;
- de studie en de uitvoering van de spooruitrustingswerken (sporen, bovenleiding, kabel-en seininrichtingswerken, elektrische voeding) en van de tunneluitrustingen.

Oplossingen van TUC RAIL voor beperkingen inherent aan dit project

In het geval van de Liefkenshoekspoorverbinding is TUC RAIL erin geslaagd om:

1. de geluidshinder voor omwonenden tot een minimum te beperken;
2. de hinder voor het milieu tot een minimum te beperken;
3. de continuïteit van de havenindustrie te waarborgen;
4. de veiligheid in de ondergrondse spoortunnels te waarborgen;
5. de exploitatieveiligheid te maximaliseren.

Klik hier om de liefkenshoekverbinding in Antwerpen in beelden te ontdekken.