

## 2° GOEDERENSPoor ANTWERPSE HAVEN

*Het verhaal van de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven heeft een lange voorgeschiedenis.*

*Opvallend is dat bij een aantal grote milieuknelpunten in de Voorkempen de strijd zelden te maken had met het voorgestelde project op zich, maar wel met het gekozen tracé. Bij de betwisting van water- en spoorwegen was dat zeer opvallend, bij de voorstellen voor nieuwe autowegen (E-19, A-102, Grote Ring) was de reactie telkens totaal afwijzend, afgezien van het rondmaken van de ring (R1). Die afwijzing was steeds vooral gebaseerd op het standpunt dat er voldoende autowegen waren en dat meer of bredere verbindingen alleen maar meer verkeer zouden aantrekken.*

*Zo heeft Red de Voorkempen nooit enig bezwaar geuit tegen een ruimere vaartmogelijkheid voor de duwvaart via een aanpassing (verbreding) van het Albertkanaal. Het voorgestelde tracé Oelegem-Zandvliet was echter niet aanvaardbaar.*

*Op zich kon Red de Voorkempen zich ook vinden in de noodzaak voor een tweede verbinding voor het goederenvervoer van en naar de haven, maar dan wel via een ander tracé dan de twee tracés die de overheid voorstelde : eerst via het vrijliggende tracé voor het duwvaartkanaal (zone die dus intussen geschrapt was als tracé en gerangschikt werd als landschap) en daarna via een eigen tracé dichterbij de stad, via Merksem, Schoten, Wommelgem en Ranst/Broechem.*

*Het debat over die tracés heeft zowat tien jaar geleden plaatsgehad.*

*Eén van de alternatieven liep naast of midden op de E-313. Het goederenspoor zou dan aansluiten bij de spoorlijn tussen Lier en Herentals te Grobbendonk (Meerhoeven). Om van daaruit aan te sluiten op de spoorlijn Lier-Montzen, moesten de treinen een stuk terugrijden. De NMBS wou echter te allen prijze een rechtstreekse aansluiting op de spoorlijn naar Montzen te Lier-Nazareth. Dat tracé zou langs Bouwel (Lindekens) en Viersel lopen, maar de betrokken gemeenten hebben zich daar fel tegen verzet.*

*Dat tracé zou ook een strook van 13 meter breedte weghappen uit het Rivierenhof en kende een moeilijke aansluiting op het Ringspoor (het treinspoor naast de Kleine Ring of R1) : de treinen moeten daar immers naar het vormingsstation te Ekeren en in die bocht staan nogal wat gebouwen in de weg. Een ander tracé dat door de actiegroepen werd voorgesteld, liep door de oude haven en zou dan, gebruik makend van vooral oude treinsporen, naast het Albertkanaal belanden en zo, via Merksem en Schoten, aansluiting zoeken naar het noorden.*

*Nog andere tracés situeerden zich langs het Ringspoor en van daaruit via de bestaande spoorlijnen naar Lier, met inbegrip van het aanpassen van deze spoorlijn en het omvormen van gelijkvloerse overwegen tot ondergrondse kruisingen.*

*Het rondmaken van de Kleine Ring opent, met andere nieuwe beslissingen en realisaties, echter heel andere perspectieven : er komen na de spoorondertunneling onder Antwerpen zoveel sporen vrij op het Ringspoor dat dit Ringspoor, samen met nieuwe verbindingen nabij Ekeren en - vooral - de nieuwe spoortunnel onder de Schelde vanuit het vormingsstation te Ekeren, in staat is om zonder veel problemen de goederentreinen te verwerken en de nodige garanties te bieden voor de haven.*

DOSSIERBEHEERDER: Jef Rombouts      [jozef\\_rombouts@telenet.be](mailto:jozef_rombouts@telenet.be)