EEN NIEUWE BLIK OP OUDE LANDEN

Een spoorproject dat meer wil betekenen.

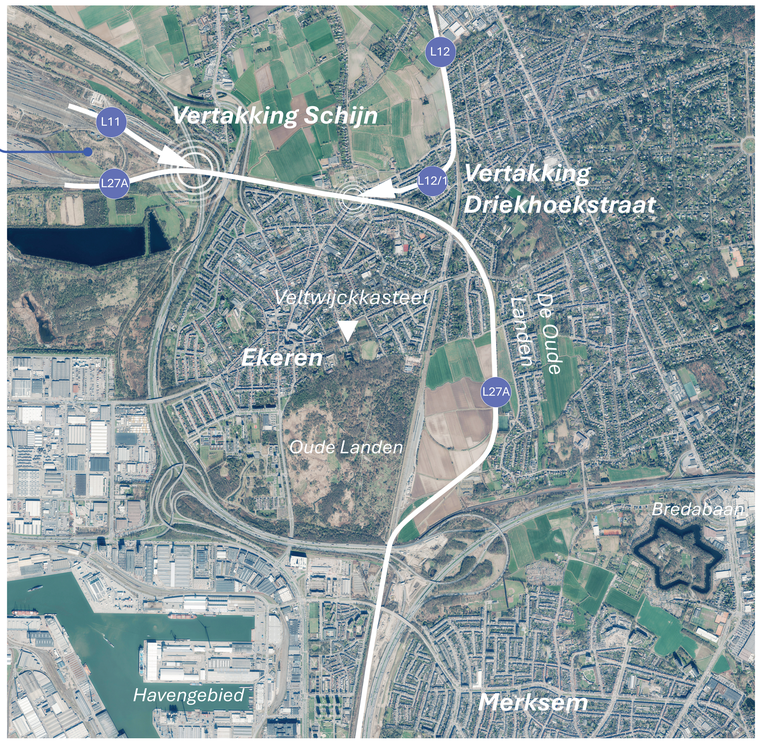
Het project *'Een nieuwe blik op Oude Landen'* wil de **spoorinfrastructuur** van en naar de Antwerpse haven **verbeteren**. Daarmee draagt het project bij aan de **modal shift**: **minder vrachtwagens** op de weg en **meer duurzaam transport** via het spoor en de binnenvaart.

Momenteel kruisen twee goederenspoorlijnen (**L27A** en **L11**) elkaar gelijkgronds aan vertakking Schijn aan de ingang van de haven.

Als we meer goederentreinen op deze lijnen willen laten rijden, dan botst deze infrastructuur op termijn op haar limieten en is er een andere oplossing nodig.

Een nieuwe blik op Oude Landen onderzoekt hoe dit knelpunt op te lossen zodat het spoor nog veiliger en efficiënter kan functioneren. We onderzoeken ook hoe een tweede spoorwegtoegang naar de haven in Antwerpen gerealiseerd kan worden en wat het effect is op de omgeving.

De oplossing moet meer bieden dan enkel een technische ingreep. Het project raakt aan de leefbaarheid, het landschap, de natuur en de bereikbaarheid van de regio. Daarom is gekozen voor een vernieuwde, brede aanpak met Team Intendant.



Vertakking Schijn



Team Intendant
OUDE_LANDEN

OP WEG NAAR EEN GEDRAGEN OPLOSSING

Eerdere plannen, zoals de spoorwegberm ophogen en een ongelijkgrondse kruising aanleggen, botsten op veel weerstand. In 2023 werd de omgevingsvergunning om een spoorbrug aan te leggen over natuurdomein Oude Landen vernietigd door de rechter.

Dat was het startsein voor een nieuwe aanpak. Team Intendant is aangesteld om de dialoog opnieuw te openen.

- We onderzoeken technische randvoorwaarden, ruimtelijke mogelijkheden
- We luisteren naar de inzichten, bezorgdheden en perspectieven van de sleutelactoren.
- We bouwen aan gedeelde ambities en oplossingen.

Dat doen we via een transparant en co-creatief proces, waarin burgerbewegingen, beleidsmakers, bedrijven en experten elk hun kennis en belangen inbrengen.

WIE IS WIE?

INFRABEL

Infrabel is de Belgische spoorwegnetbeheerder die verantwoordelijk is voor het onderhoud, de vernieuwing en de veiligheid van de infrastructuur en het beheer van het treinverkeer.

TUC RAIL
BELGIAN RAIL ENGINEERING

TUC RAIL is het Belgisch ingenieursbureau voor spoorweginfrastructuur dat met ruim 30 jaar expertise multidisciplinaire, end-to-end oplossingen biedt voor duurzame spoorweg-infrastructuur in binnen- en buitenland. TUC Rail is de vaste partner voor ‘engineering’ van Infrabel. TUC Rail is opdrachtgever van Team Intendant.

Team Intendant
OUDE_LANDEN

Team Intendant is een zelfstandig expertenpanel dat door Infrabel is aangesteld. dit team van experten onder leiding van ORG neemt de rol van onafhankelijke bemiddelaar, kwaliteitsbewaker en verbinder.

Het Team krijgt alle vrijheid om te onderzoeken en zich te bewegen zoals nodig. Opdrachtgever Infrabel neemt geen sturende rol in op.

De resultaten van het onderzoek van Team Intendant Oude Landen zullen in de toekomst dan ook in alle transparantie en openheid gedeeld worden.

BELANGRIJKSTE MIJLPALEN

27/05/2011

Goedkeuring GRUP “Spooweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen”



2016-2018

Afwegingsnota alternatieven plan-MER

22/12/2018

Besluit voorkeurscenario



03/12/2021

Omgevingsvergunning wordt verleend

21/09/2023

RvVB vernietigt de omgevingsvergunning





ORG



Alexander D’Hooghe
Intendant



Kris Huysmans
Secondant



Heinrich Altenmüller
Senior ontwerper



Rime Abbad El Andaloussi
Medior ontwerper



Chloé Garrido
Junior ontwerper



Gertie Van den Bosch
Medior ontwerper

COMMON GROUND



Hella Rogiers
Senior adviseur



Ann De Cannière
Senior adviseur



Jonathan De Mey
Adviseur

MOVARES



Jan Koning
Senior adviseur spoor



Casper Van Hiel
Adviseur Spoorwegtechniek



Robert Schipper
Adviseur baan- en spoorwegbouw

ANTEA



Paul Arts
Senior adviseur MER



Koen Reusen
Senior adviseur MER

SOLV



Nicolas Coucke
Project manager



Ruben Loodts
Senior Project & Process Manager

TML



Eef Delhaye
Senior onderzoeker



Team Intendant
OUDE_LANDEN

WAT ZIJN WE AAN HET DOEN?

We bouwen samen aan een nieuwe blik op Oude Landen.

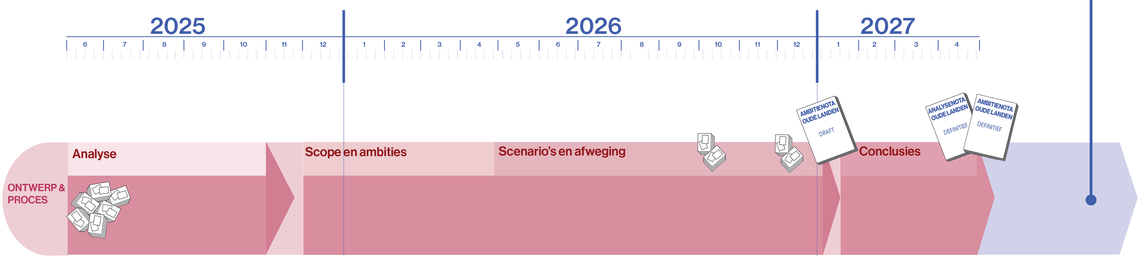
DE UITDAGING

- De haveninfrastructuur verbeteren en maximaal respect voor de leefbaarheid, het waterbeheer en de natuur in Ekeren
- Een puur technische ingreep ombuigen tot win-win voor de hele regio

EEN VOORBEREIDEND TRAJECT

Dit traject is voorbereidend van aard. Het studieteam zoekt samen met tal van actoren naar levensvatbare oplossingen. Deze worden uitgewerkt en zullen een plek krijgen in de ambititenota. Vervolgens is het aan de federale overheid om te beslissen welke oplossing verder uitgewerkt wordt in een formele procedure.

HET STAPPENPLAN



Fase 1: Analyse van het project
5 maanden

Alle bestaande studies en milieueffecten zijn het voorbije jaar systematisch doorgelicht en geactualiseerd. Deze inzichten vormen het fundament.

Fase 2 : Samenwerking en consultatie
13 maanden

Buurtorganisaties, experts en overheden ontwerpen samen in de werkbanken. Een werkbank is een forum voor samenwerking. We versnellen het studiewerk en bewaken de kwaliteit door de perspectieven van tal van burgercollectieven, middenveldsorganisaties, bedrijfsverenigingen en betrokken overheden actief in te zetten in het ontwerpwerk.

Fase 3: Opstellen ambitienota
3,5 maanden

De beste scenario's en adviezen landen in een 'Ambitienota' die aan het einde van het traject wordt opgeleverd. Deze ambitienota zal uiteindelijk uitmonden in een formeel project.



BLIJF OP DE HOOGTE

Surf naar **www.oudelanden.be**

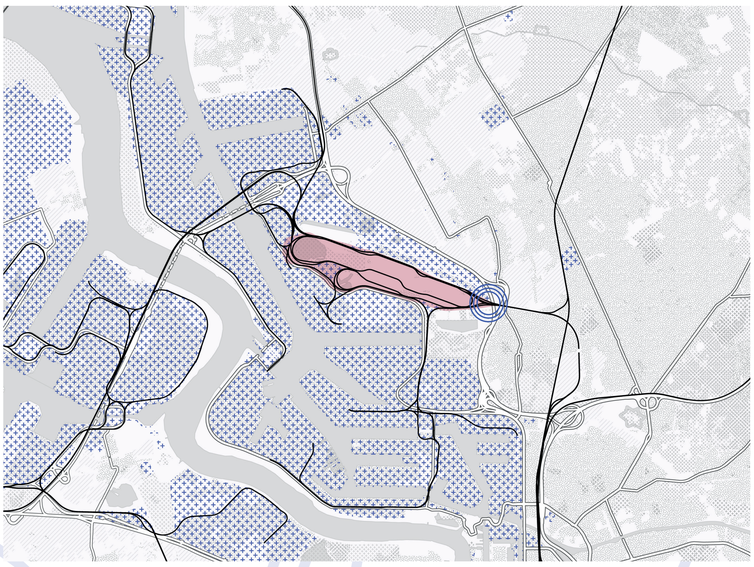
Vragen?
Mail naar **info@oudelanden.be**



Team Intendant
OUDE_LANDEN

HET VORMINGSSTATION

Toegangspoort tot de haven



HET SORTEERCENTRUM VAN DE HAVEN

Vergelijk het vormingsstation Antwerpen-Noord met een gigantisch sorteercentrum, maar dan voor treinen. Losse wagons met goederen van verschillende bedrijven komen hier binnen, worden gesorteerd en gekoppeld tot volle goederentreinen die naar hun bestemming kunnen vertrekken. Vormingsstation Antwerpen-Noord is een van de grootste rangeerstations van Europa.

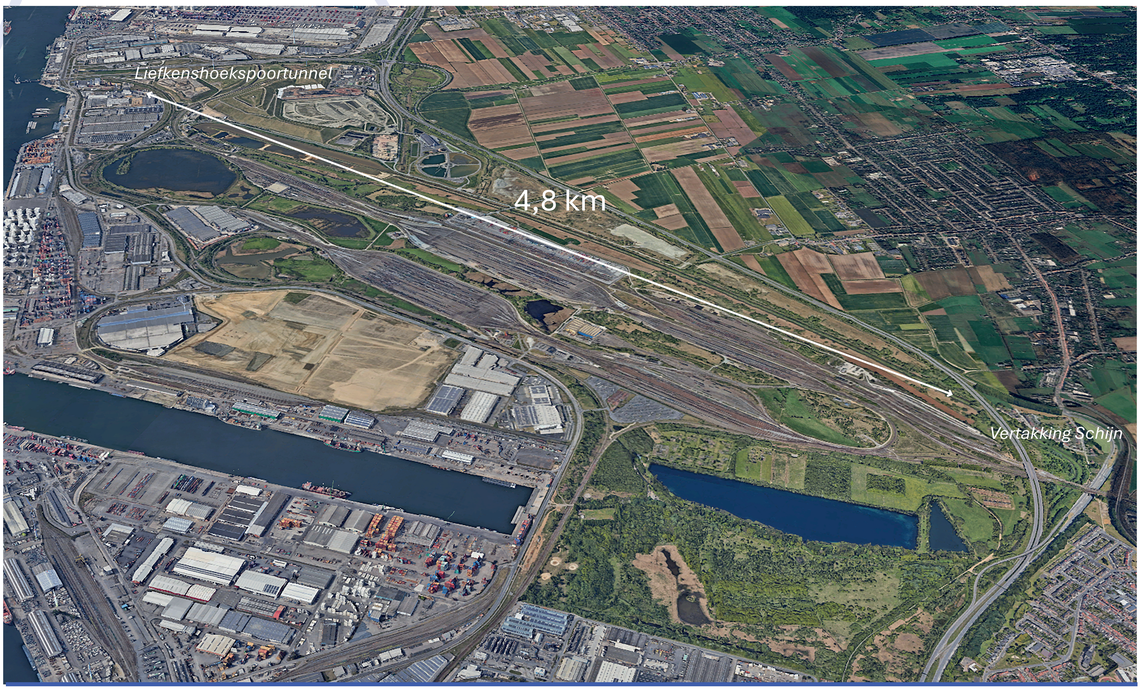
DE TOEGANGSPOORT: VERTAKKING SCHIJN

Zo goed als elke trein die dit enorme station in- of uitrijdt, moet langs één cruciaal knooppunt: Vertakking Schijn. Het is de onmisbare toegangspoort van het spoornetwerk in de haven.

De uitdaging

De haven groeit en wil haar activiteiten duurzamer vormgeven. Daarom wordt ingezet op de modal shift: het vrachtvervoer van de weg naar binnenvaart en spoor verplaatsen. Door vertakking Schijn komen vandaag maximaal 9 treinen per uur de haven binnen.

Vandaag is er nog geen knelpunt, maar om duurzame groei mogelijk te maken, moeten er in de toekomst meer treinen door deze toegangspoort kunnen binnenrijden. **Daarom zoeken we vandaag naar een oplossing om de knoop bij Vertakking Schijn te ontwarren.**



DUURZAMER GOEDERENVERVOER VAN EN NAAR DE HAVEN

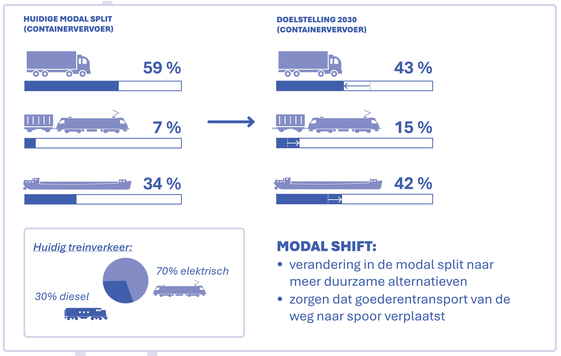
DE HAVEN: MOTOR VAN DE VLAAMSE WELVAART

De haven van Antwerpen is de motor van onze welvaart. Ze zorgt voor maar liefst 5% van het Belgische bruto binnenlands product, het totaal van de geproduceerde goederen en diensten in ons land per jaar. De haven levert 17% van alle werkgelegenheid in de regio Antwerpen.



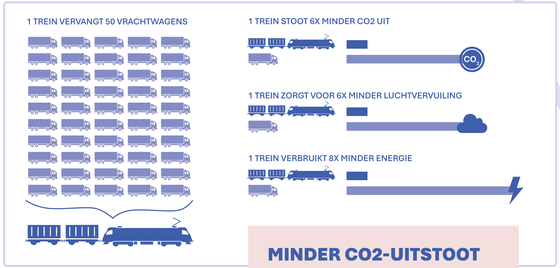
GROEIEN MET HARDE VOORWAARDEN

Die economische kracht versterken moet hand in hand gaan met een verduurzaming van de activiteiten. Havens moeten net als andere sectoren hun ecologische voetafdruk verkleinen. Het inzetten op de modal shift is belangrijk om de uitstoot van hun activiteiten te verminderen. Nieuwe havenprojecten krijgen daarom strenge, juridisch bindende spelregels mee. Bij het grote project ‘Extra Containercapaciteit Antwerpen’ is extra transport via het spoor en de binnenvaart simpelweg verplicht.



MODAL SHIFT:

- verandering in de modal split naar meer duurzame alternatieven
- zorgen dat goederentransport van de weg naar spoor verplaatst

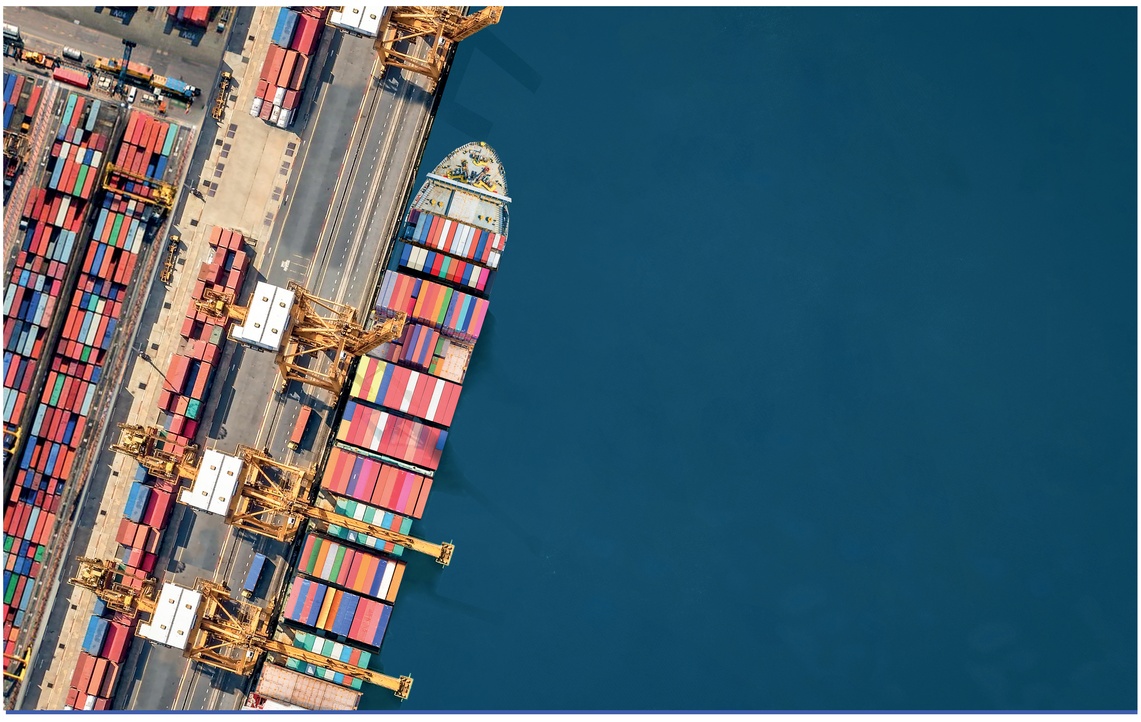


MINDER CO2-UITSTOOT

Het project ‘Een nieuwe blik op Oude Landen’ wil de spoorinfrastructuur van en naar de Antwerpse haven verbeteren. Daarmee draagt het project bij aan de modal shift: minder vrachtwagens op de weg en meer duurzaam goederentransport via het spoor.

DE OMSLAG NAAR HET SPOOR

Om die verplichting waar te maken, moderniseert en elektrificeert het havenbedrijf samen met Infrabel het interne spoornetwerk in de haven zelf. Het doel is glashelder: het aandeel vrachtwagens op de weg terugdringen en goederenvervoer verschuiven van de weg naar het spoor. Maar het spoor moet die groei in aantal treinen kunnen slikken, en daar knelt straks het schoentje.



Team Intendant
OUDE_LANDEN

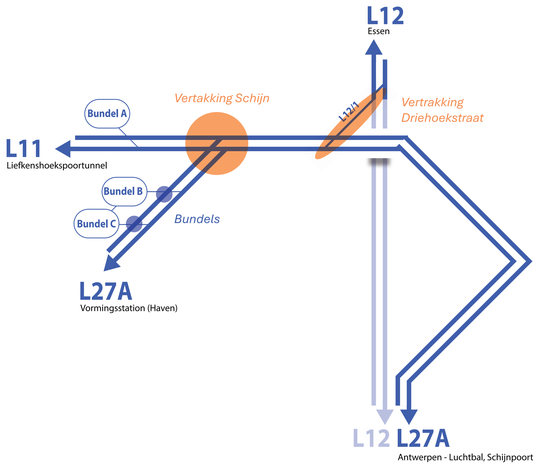
WAAR ZIT HET LOKALE KNELPUNT?

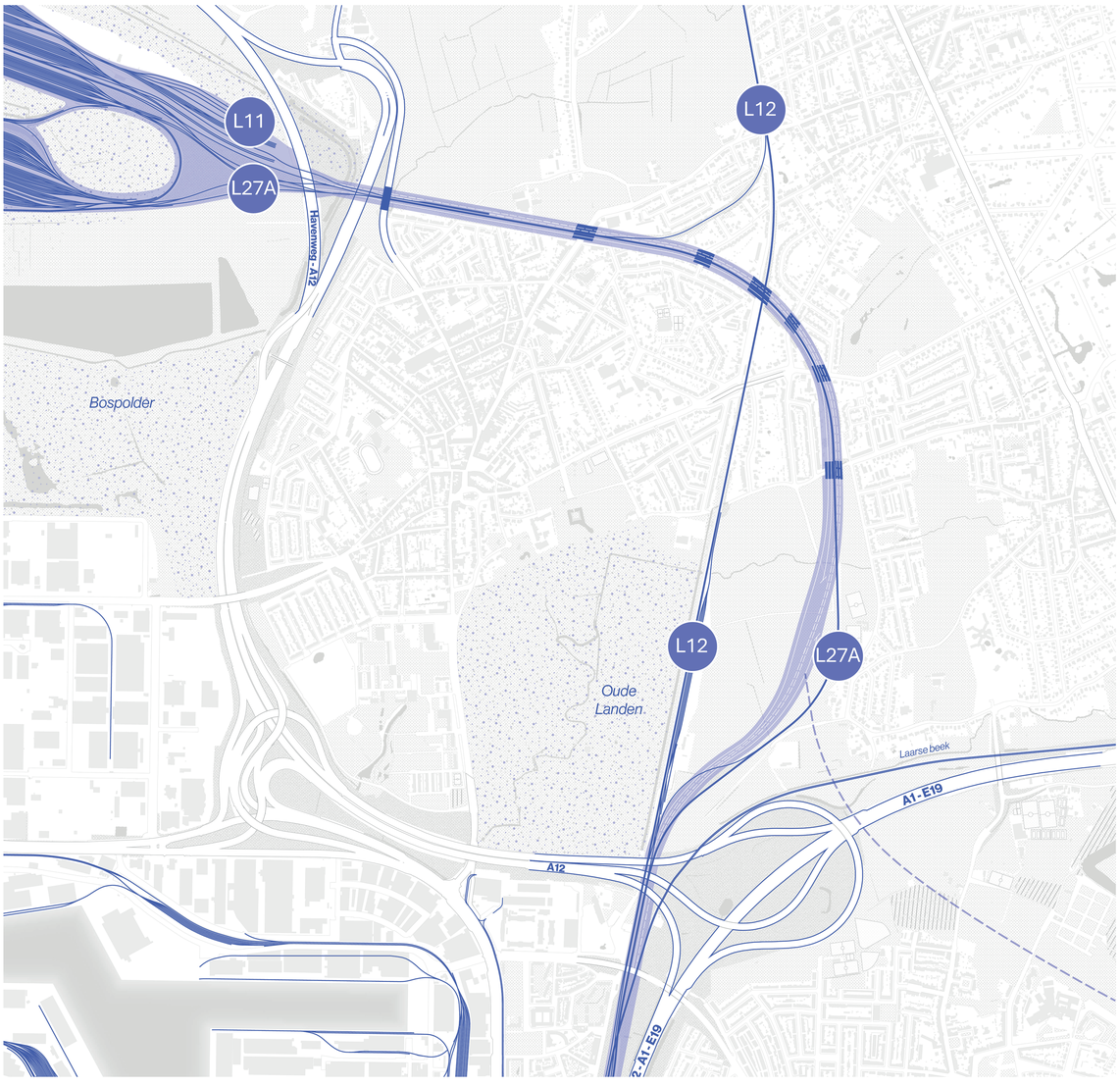
VERTAKKING SCHIJN IN EKEREN LOOPT VAST

Vlak bij Ekeren liggen Vertakking Schijn en Vertakking Driehoeksstraat. Dit is een kilometers lang, complex kruispunt waar drie drukke spoorlijnen samenkomen. Treinen kunnen niet zomaar omrijden en moeten door deze flessenhals. Vertraagt er één trein? Dan kan er een domino-effect op de rest van het netwerk ontstaan.

Vandaag rijdt alles hier nog vlot. Maar de haven groeit. Modellen tonen aan dat dit kruispunt vanaf 2039 kan beginnen haperen. Rond 2049 wordt de kritieke grens definitief overschreden en slibt het systeem volledig dicht.

Omdat het ontwerpen en bouwen van nieuwe spoor-infrastructuur al snel tien tot vijftien jaar duurt, moeten we de knoop nu ontwarren.



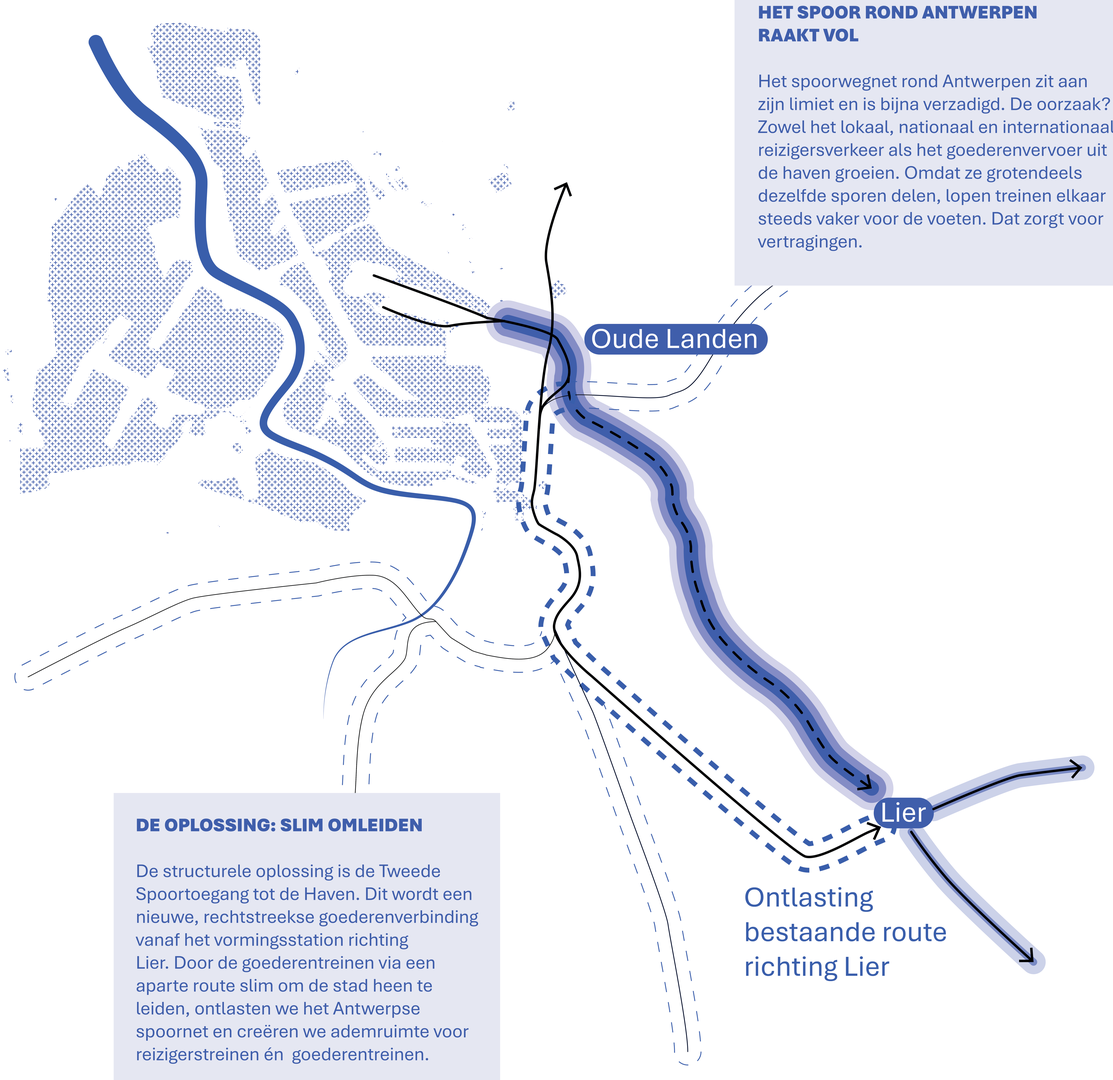


Team Intendant
OUDE_LANDEN

WAAR ZIT HET REGIONALE KNELPUNT?

HET SPOOR ROND ANTWERPEN RAAKT VOL

Het spoorwegnet rond Antwerpen zit aan zijn limiet en is bijna verzadigd. De oorzaak? Zowel het lokaal, nationaal en internationaal reizigersverkeer als het goederenvervoer uit de haven groeien. Omdat ze grotendeels dezelfde sporen delen, lopen treinen elkaar steeds vaker voor de voeten. Dat zorgt voor vertragingen.



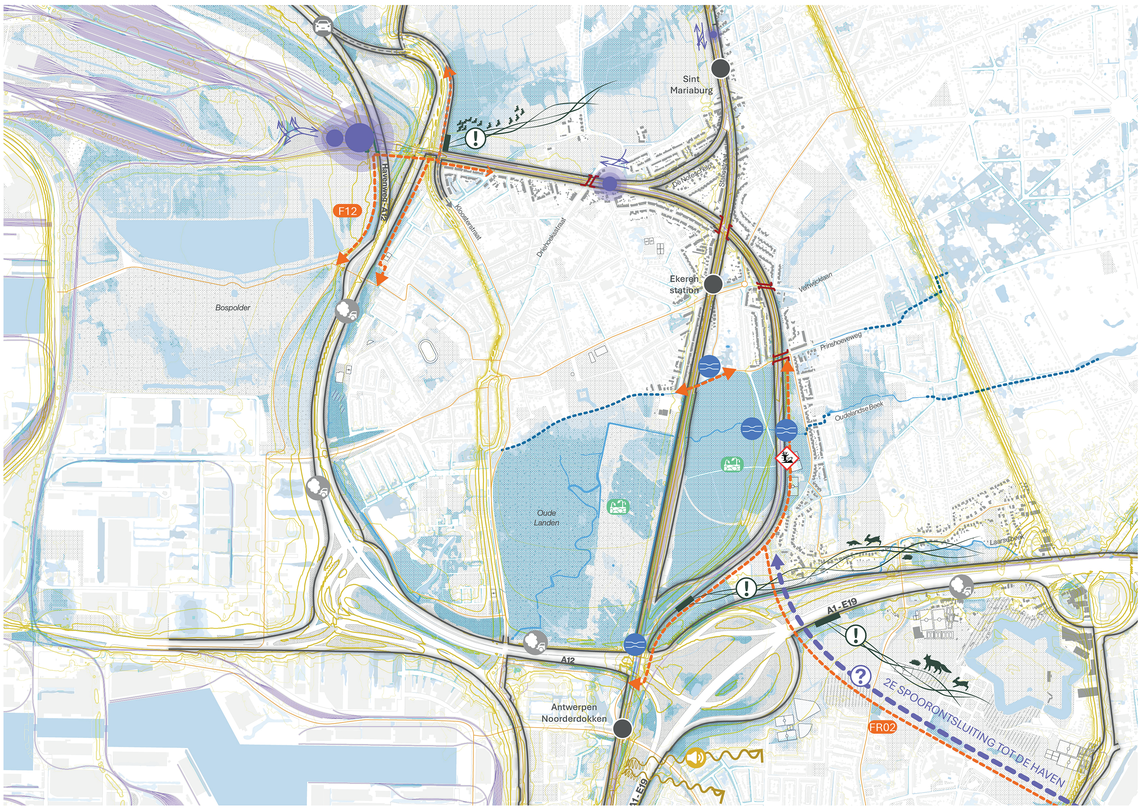
DE OPLOSSING: SLIM OMLEIDEN

De structurele oplossing is de Tweede Spoortoegang tot de Haven. Dit wordt een nieuwe, rechtstreekse goederenverbinding vanaf het vormingsstation richting Lier. Door de goederentreinen via een aparte route slim om de stad heen te leiden, ontlasten we het Antwerpse spoornet en creëren we ademruimte voor reizigerstreinen én goederentreinen.



Team Intendant
OUDE_LANDEN

KNELPUNTEN



LEGENDE

Geluidshinder
- Geluidbelasting >= 75 dB
- Geluidbelasting 70 - 74 dB
- Geluidbelasting 65 - 69 dB
- Geluidbelasting 60 - 64 dB
- Geluidbelasting 55 - 59 dB
- Huizen geïmpacteerd door geluid
- Weerkaatsing geluid

Waterproblematiek
- Middelgrote kans op overstroming
- Kleine kans op overstroming
- Kleine kans op overstroming onder klimaatverandering
- Bottlenecks waterlopen
- Verdroging
- Ondergrondse of onderbroken rivier/beek

Impact infrastructuur
- Barrièrewerking infrastructuur op landschap, ecologie en woonwijken
- Kleine, donkere onderdoorgangen
- Sluipverkeer
- Risico op grondvervuiling bij ontsporing

Luchtvervuiling
- Luchtvervuiling en fijnstof door spoor- en wegverkeer

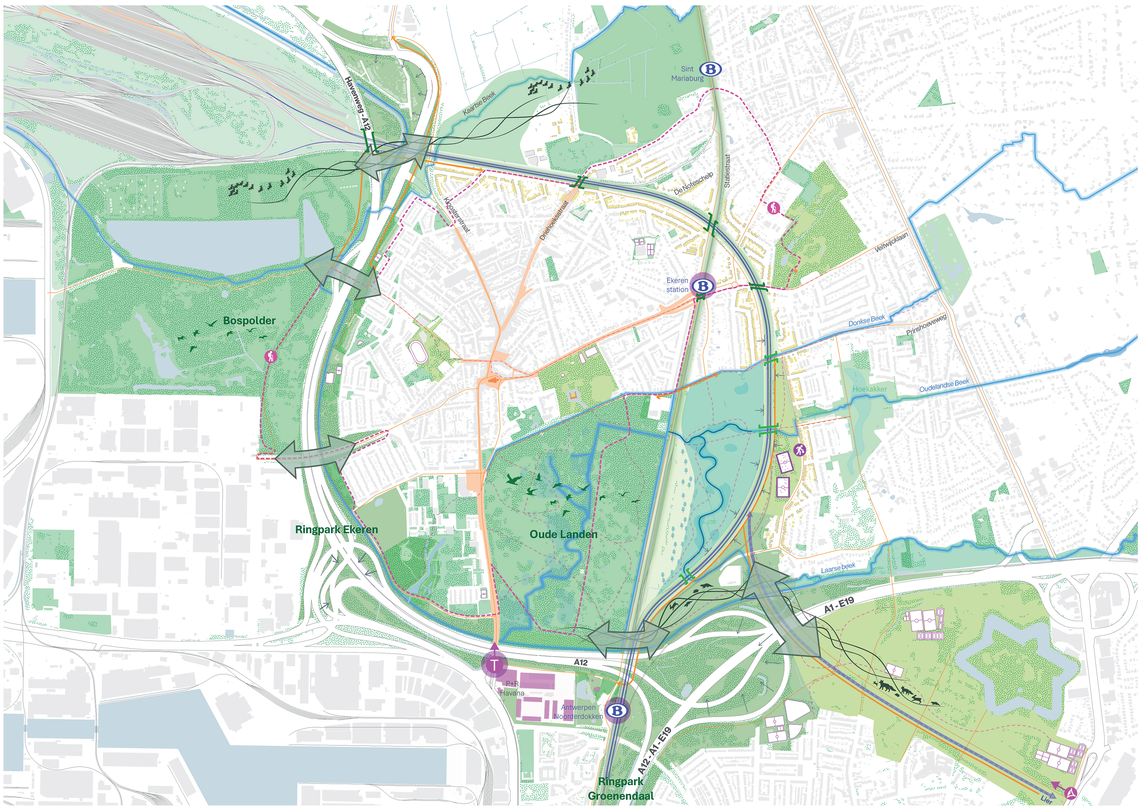
Fietsnetwerk
- Missing links in fietsnetwerk

Knelpunten ecologie
- Infrastructuur bemoeilijkt corridors fauna
- Onderbroken corridor fauna

Waterproblematiek
- Middelgrote kans op overstroming
- Kleine kans op overstroming
- Kleine kans op overstroming onder klimaatverandering
- Bottlenecks waterlopen
- Verdroging
- Ondergrondse of onderbroken rivier/beek

Knelpunten spoornetwerk
- Conflictpunt bij spoorwissel
- Tweede spoorontsluiting tot de haven

AMBITIES



LEGENDE

Versterken spoornetwerk
- Oplossen bottleneck Y-schijn
- Tweede spoorontsluiting tot de haven

Structureren infrastructuur
- Compacteren infrastructuur
- Optimaliseren (bestaande) onderdoorgangen
- Nieuwe onderdoorgangen
- Multimodale knooppunten
- Treinstation
- Tramstation

Versterken blauwgroen netwerk
- Ecologische verbindingen
- Ringpark
- Natuurreservaat
- Waterpark
- Recreatieve parken
- Openleggen waterlopen
- Water
- Corridor fauna
- Droog landschap rond het spoor

Geluidsreductie
- Huizen dicht bij spoorweginfrastructuur

Vervolledigen missing links fietsnetwerk
- Fietsnetwerk

Visuele inpassing
- Visuele doorkijkas

Gebruikskwaliteit
- Wandelroute Groen Kruis Ekeren
- Wandelpad
- Sportvoorziening
- Centrumfiguur van Ekeren versterken