

Bedrijfszekerheid

De Antwerpse haven heeft er alweer een spoortroef bij. Op 2 juni werd de nieuwe spoorlijn over de vaste Noordlandbrug in gebruik genomen. Daarmee wordt de duur van een havenrit naar de bedrijven ten westen van het Kanaaldok gereduceerd tot minder dan de helft. Bovendien is deze snelheid voortaan een zekerheid.

Tot dusver duurde een rit tussen het vormingsstation Antwerpen-Noord en BASF, het verste bedrijf aan de andere kant van het Kanaaldok, krap 1.10 uur. Als de beweegbare Lillobrug onderbroken werd, steeg die ritduur in het beste geval tot zowat vier uur. De intensief gebruikte Lillobrug wordt niet zelden onderbroken om de schepen door te laten over het brede Kanaaldok. Daarnaast moet rekening gehouden worden met onderhoudswerken en zelfs met een tijdelijke buitenwerkingstelling als gevolg van een aanvaring.

Op zulke ogenblikken werd het treinverkeer omgeleid via de industriële lijn 221. Dat betekent een lange tocht over de bruggen van de Boudewijnsdijk, de Van Cauwelaertsluis, de Petroleumbrug, de Noordkasteelbruggen en de Oosterweel- of Wilmarsdonkbrug. Wie de haven kent, huivert en ziet het lange traject voor zich. Anderen voelen beslist aan dat dit acute knelpunt zo vlug mogelijk uitgewist moest worden.

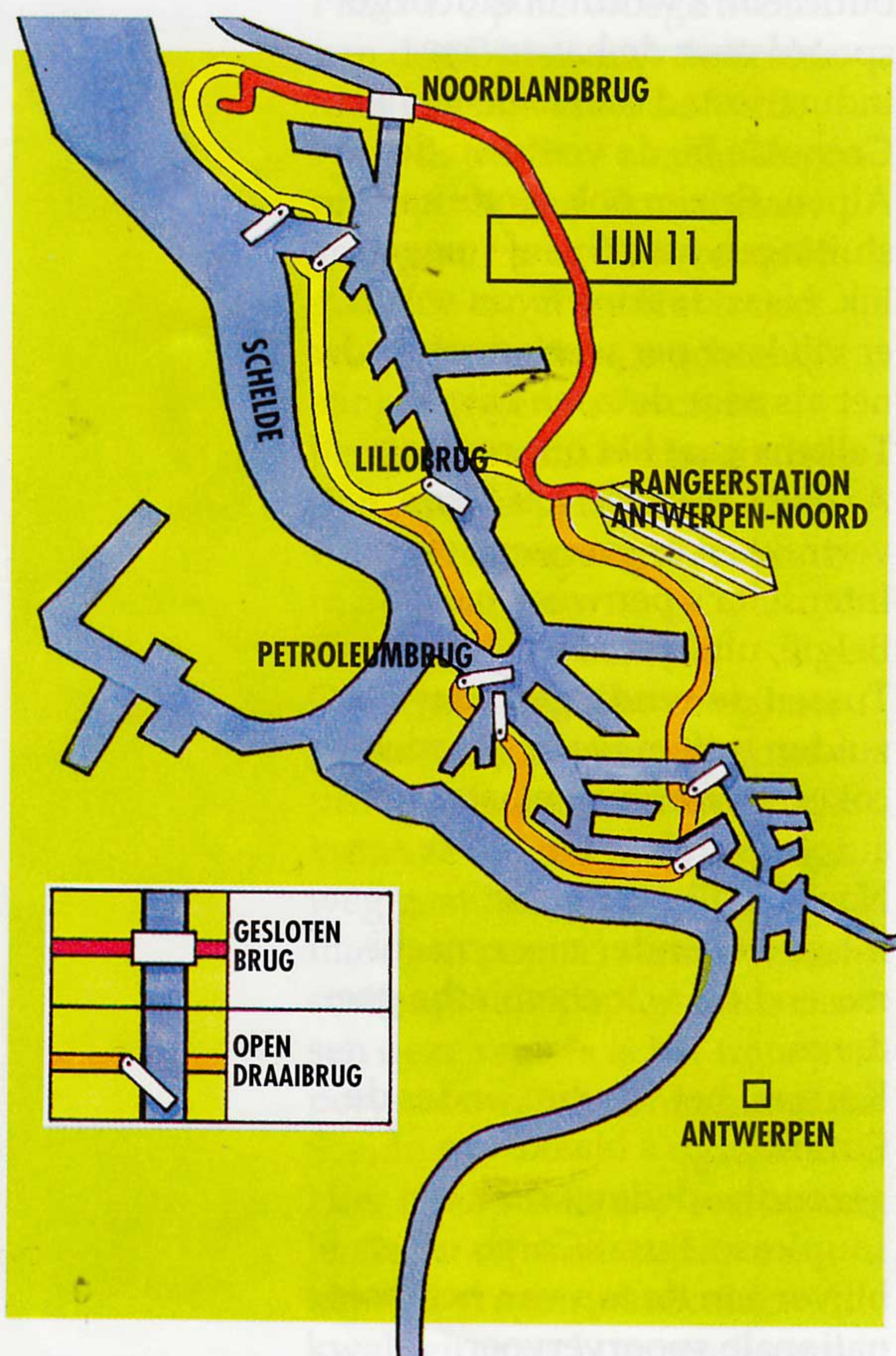
Middenberm

Het doortrekken van de noordelijke spoorlijn 11 vanuit Berendrecht via de midden-

berm van de autoweg A12 en de vaste Noordlandbrug, lost dit probleem op. Etienne De Smet, eerste inspecteur haven NMBS, legt uit waarom: "De Noordlandbrug hoefde niet beweegbaar gemaakt te worden omdat ze over de Schelde-Rijnverbinding ligt, waar geen zeeschepen varen. Het gaat om duwvaartkonvoeien en lichters. Een vaste brug vergt beduidend minder onderhoud, zodat we ook daarvoor niet hoeven te vrezen. Het spoor loopt er in een eigen bedding, volledig afgezonderd van het wegverkeer."

Een groot deel van het traject loopt in de middenberm van de nieuwe A12-autoweg naar Nederland. Deze havenweg werd aangelegd als ontubbeeling van de bestaande verbindingen tussen de Scheldestad en Rotterdam via Breda. Bij de aanleg in 1991 werd de middenberm al meteen opgevat als spoorbedding. De spoorwerken begonnen in de zomer van 1993. Als laatste grote werf werd nog de brug over de Havenweg gebouwd, die het goederenspoor veilig en ongestoord uit de middenberm naar de Noordlandbrug moet leiden.

"Momenteel ligt er één spoor, maar er is ruimte voor een tweede. Mettertijd denken we ook aan elektrificering," aldus De Smet. In totaal is de nieuwe





"De Noordlandbrug hoefde niet beweegbaar gemaakt te worden omdat ze over de Schelde-Rijnverbinding ligt, waar geen zeeschepen varen."

afdelingschef Planning Goederen NMBS: "Via lijn 11 kunnen de treinen gewoon naast het vormingsstation Antwerpen-Noord rijden en onmiddellijk aansluiting vinden op het net.

Vanzelfsprekend kunnen ze desgewenst ook het vormingsstation binnen. Klokvast rijden behoort er nu tot de mogelijkheden. Wie just-in-time werkt, zelfs met een zeer smalle marge, kan ook in die verre havenhoek nu 100% op het spoor vertrouwen. Lijn 11 heeft trouwens nog een andere troef. Ze kan eventueel aangesloten worden op de lijn Vlissingen-Roosendaal en zo een alternatief vormen voor lijn 12. Die loopt van Antwerpen via Kapellen en Essen naar Roosendaal. Zo komt er enerzijds ruimte vrij op lijn 12 voor andere projecten en wordt er anderzijds een performante spoorverbinding tussen de Antwerpse en de Rotterdamse haven gecreëerd."

Haakt De Smet in: "Er staat al één rechtstreekse trein in beide richtingen per dag op het programma tussen BASF-Antwerpen en Ludwigshafen. Hij zal vertrekken en aankomen in de vroege namiddag in plaats van 's nachts zoals vandaag het geval is. Dat is ook mooi meegenomen als ontlasting voor de zware nachtpiek in de haven." Zo merken we het nog maar eens: als bedrijven en de NMBS/B-Cargo samen zoeken naar oplossingen, ligt een win-win-situatie voor de hand.

spoorverbinding 10 kilometer lang (waarvan ongeveer 5 km midden de A12). Voor de NMBS betekent dit een investering van een half miljard. Deze keer profiteren vooral de meest veraf gelegen bedrijven. Momenteel is dat op de eerste plaats chemiereus BASF. In oktober 1996 gaat vlakbij de Noordzeeterminal open, een initiatief van Noordnatie en NMBS. Nu al opent de lijn ook perspectieven voor de jonge Scheldeterminal, uitgbaat door Hessenatie, en voor de bedrijven in het verlengde van de westelijke havenweg. Onder hen bevinden zich Belgian Refining Corporation, Solvay, Nafta, Monsanto, Gamatex en Degussa. "De meeste zijn spoorminded-ondernemingen," merkt de Smet op. Deze laatste bedrijven worden beter bediend via de Lillobrug, maar de nieuwe lijn brengt een significante verbetering

wanneer die brug alweer buiten gebruik zou zijn.

Klokvast

Bij BASF, waar het vervoervolume per spoor fors toeneemt, is de nieuwe verbinding bijzonder welkom.

Transportmanager Willy Jacobs en de verantwoordelijke voor het rangeerbedrijf Dirk Betz vertrouwden ons al eerder een spoorprimeur toe: "Dankzij de nieuwe lijn 11 lopen de volledige treinen naar ons moederbedrijf in Ludwigshafen voortaan rechtstreeks van fabriek tot fabriek. De treinen zullen bij ons gevormd worden, zodat we het rangeren in Antwerpen-Noord achterwege kunnen laten. Maar ook voor alle andere treinen brengt de nieuwe verbinding meer bedrijfszekerheid."

Bevestigt Wilfried Moons,