



”De trein is het veiligste transportmiddel”

Sinds 1989 vervoert B-Cargo jaarlijks zo'n 100.000 ton ammoniak met bestemming CNO in Oostende voor de productie van meststoffen.”De trein is niet enkel onze eerste keuze om veiligheidsredenen”, zegt Luc Tirez, verantwoordelijke Productie en Logistiek bij CNO. “Ook de flexibiliteit en de vlotte samenwerking met B-Cargo zijn sterke troeven van het spoor.”

De meststoffenfabriek Chemische Nijverheid Oostende (CNO), gelegen aan de Oudenburgsesteenweg 102 te Oostende, is een dochter van BASF Antwerpen. CNO zelf werd in 1982 opgericht, maar de chemische activiteiten op deze locatie begonnen echter al veel vroeger. “Nog voor de eerste wereldoorlog stond hier een gasfabriek die stadsgas leverde aan Oostende. In de jaren '20 bouwde UCB (Union Chimique Belge) er een ammoniakfabriek, een belangrijke

grondstof voor de productie van meststoffen. Overschakeling naar het aanmaken van de meststof ammoniumsulfaat was dus een logisch gevolg”, vertelt Luc Tirez. “Toen UCB in 1982 haar activiteiten in Oostende van de hand deed, werden de op het 60 ha grote terrein gelegen fabrieken in vier aparte bedrijven opgedeeld. De meststoffenactiviteiten werden overgenomen door BASF en ondergebracht in het nieuwe bedrijf CNO.”

”De trein is het veiligste transportmiddel”

1200 ton meststof per dag

Anno 1998 telt CNO ruim 200 medewerkers en beschikt over een jaarlijkse productiecapaciteit van 400.000 ton meststoffen die 24/24 uur worden aangemaakt. In de grote opslaghallen voegen lopende banden per uur 50 ton meststofkorrels aan torenhoge hopen toe. Bulldozers rijden af en aan en nemen onafgebroken grote happen uit de meststofberg om er de laadplaatsen mee aan te vullen. De fabriek zelf is een wirwar van pijpleidingen die grote draaiende trommels met de nodige grondstoffen voeden. “De meststof is een verbinding tussen ammoniak en salpeterzuur, gemengd met een inerte stof zoals zand of dolomiet. Computergestuurde meetapparatuur controleert constant de samenstelling. De meststof wordt nadien gegraneerd tot korrels en van een antikleeflaag voorzien”, legt Luc Tirez uit. “Onze klanten zijn groothandelaars in meststoffen, de eindgebruikers zijn landbouwers. Onze productie gaat naar Scandinavië (Denemarken en Zweden), Duitsland, België, Frankrijk, Spanje en Portugal. Zo’n 70% van de afvoer gebeurt per schip. De rest is voor de plaatselijke markt (België en Noord-Frankrijk) bestemd en wordt afgehaald door vrachtwagens. Daarnaast produceert CNO ook nog zui-vere vormen van ammoniakal water en salpeterzuur,



Luc Tirez, verantwoordelijke productie en logistiek bij CNO.



bestemd voor de elektronische industrie voor de productie van computerchips.”

Aanvoer per trein

CNO gebruikt jaarlijks zo’n 100.000 ton ammoniak. “Tot in 1988 beschikten we hier over een eigen kleine ammoniakfabriek. Het tekort werd toen al aangevoerd per trein. Maar de productiecapaciteit was niet groot genoeg om rendabel te zijn. Daarom kopen we sinds 1989 onze benodigde ammoniak buitenshuis aan. “De ammoniakaanvoer gebeurt volledig per trein. Daartoe huren we een 60-tal 4-assige ketelwagens bij verschillende gespecialiseerde privémaatschappijen. Deze P-wagens hebben meestal een inhoud van 90 m3, goed voor zo’n 45 ton netto laadvermogen. De ammoniak wordt vervoerd als vloeibaar gas en staat onder een druk van 8 tot 10 bar.”

Uiterst praktisch

Dagelijks voert B-Cargo gemiddeld 11 dergelijke ketelwagens via station Gent-Zeehaven aan. Plaats van bestemming is het goederenstation Oostende Chemie, dat net naast CNO is gelegen. “Dit is uiterst praktisch en laat toe dat onze eigen locomotief de wagens makkelijk kan ophalen om ze via onze eigen spoorinfrastructuur (totale lengte 3,8 km) naar de losplaatsen te brengen. Daar wordt de ammoniak overgepompt in een grote bolvormige opslagtank, van waaruit alle productie-eenheden worden gevoed. De wagens worden elke weekdag stipt om 7.30 uur geleverd. We beschikken immers slechts over een maximale opslagcapaciteit van 1.000 ton ammoniak. Omdat CNO een non-stop productieproces hanteert, is het van het allergrootste belang dat we nooit zonder voorraad vallen. Daarom voor-





ziet B-Cargo speciale opvolging van de wagens in geval van bijvoorbeeld een verlengd weekend. Indien nodig wordt zelfs op zaterdag geleverd. Dergelijke vormen van flexibiliteit zijn één van de kenmerken van B-Cargo dienstverlening die we enorm waarderen."

Veiligheid eerst

Wegens de giftigheid van ammoniak dient er bij het transport enorm gelet te worden op de veiligheid. "Daarom kiezen alle grote industriële afnemers van ammoniak steevast voor het spoorvervoer. De trein is hiertoe het veiligste transportmiddel. Er wordt ook voortdurend nauwgezet toezien op de toestand van de wagens. Continu wordt zo'n 10% van ons wagenpark gecontroleerd en getest. Maar uiteraard biedt de trein nog heel wat andere voordelen", meent Luc Tirez. "Vervoer per

spoor is ideaal voor de regelmatige aanvoer van grotere hoeveelheden. Dit laat ons toe om kleinere voorraden aan te houden. Het is dan wel noodzakelijk dat de JIT-levering gewaarborgd is. Tot nu toe is B-Cargo daar altijd probleemloos in geslaagd. Normaal plannen we de aanvoer zo'n 14 dagen vooraf. Maar bij onvoorziene omstandigheden volstaat een eenvoudig telefoontje, waarna B-Cargo een oplossing probeert te zoeken." Roland Van Maldegem, commercieel afgevaardigde B-Cargo Brugge: "Desnoods contacteert B-Cargo de belangrijkste stations langs de reisweg om ervoor te zorgen dat alle wagens met de eerstvolgende trein worden meegenomen. Dit geldt zelfs voor lege wagens die ook tijdig bij de leveranciers moeten aankomen, om een kettingreactie te vermijden. Dankzij de recent gestarte B-Cargo servicecentres wordt

de opvolging van de wagens nog geoptimaliseerd."

Prima samenwerking

"Onze jarenlange samenwerking met de spoorwegen verloopt prima. We weten inmiddels dat we steevast op B-Cargo kunnen rekenen voor een stipte levering van onze belangrijke grondstof ammoniak. Zelfs bij onverwachte problemen werden we nog nooit voor een voldongen feit geplaatst. Dat geeft een verantwoordelijke voor de productie en logistiek een heel geruststellend gevoel. Ik ben dan ook een tevreden spoorwegklant", lacht Luc Tirez die dit met een laatste voorbeeld nogmaals illustreert. "Recent besliste Duitsland onverwacht dat alle wagens met een bepaald soort draaistellen moesten worden gereviseerd. Vanaf een bepaalde datum mochten die niet meer op het Duitse net rijden. Het ging om duizenden wagens in Europa, waaronder enkele wagens die ook CNO gebruikt. We contacteerden onmiddellijk B-Cargo en samen dokterden we een oplossing uit. We huurden een aantal wagens van BASF Ludwigshaven en zochten dichterbij gelegen leveranciers om de rotatiesnelheid van de beschikbare wagens te vergroten. Dankzij de vlugge reactie liep ons productieproces op geen enkel ogenblik gevaar om stil te vallen." □

