

Benzine op de trein

Shell

Shell Luxembourgeoise, marktleider in het Groothertogdom Luxemburg, vervoert de helft van haar brandstoffen per trein. De reden? Het spoor is efficiënt, veilig en milieuvriendelijk.

De petroleumindustrie is een sector in volle beweging. Bij de lichte petroleumproducten is de loodhoudende benzine bijna volledig verdrongen door loodvrije. Ook butaan en propaan worden almaar populairder. Het vervoer van die gassen stijgt sterk.

"Jaarlijks vervoeren wij 160.000 ton butaan en propaan, voornamelijk van Antwerpen naar Duitsland. Maar de grootste vernieuwing op productgebied zijn zwavelarme diesels. Die zouden nog dit jaar de markt veroveren", weet commercieel verantwoordelijke van het petroleumvervoer bij de NMBS Goederenvervoer, Hans Cieters.

In 1995 transporteerde de NMBS 1,718 miljoen ton lichte petroleumproducten (benzine, gasolie, diesel en kerosine). Het Groothertogdom Luxemburg (590.000 ton) en Zwitserland (865.000 ton) zijn de belangrijkste bestemmingen. "Wij hebben een marktaandeel van bijna 50 % in het vervoer van brandstoffen naar Luxemburg. De resterende helft wordt per vrachtwagen en per schip vervoerd", vertelt Hans Cieters.

De markt van de zware petroleumproducten, daarentegen, is aan het verdwijnen wegens de steeds strengere milieunormen die voornamelijk het zwavelgehalte viseren. Momenteel bedraagt het binnenlands vervoer van stookolie ongeveer

65.000 ton. Maar in de toekomst zal die tonnage nog dalen", verwacht Hans Cieters.

Pendeltrein

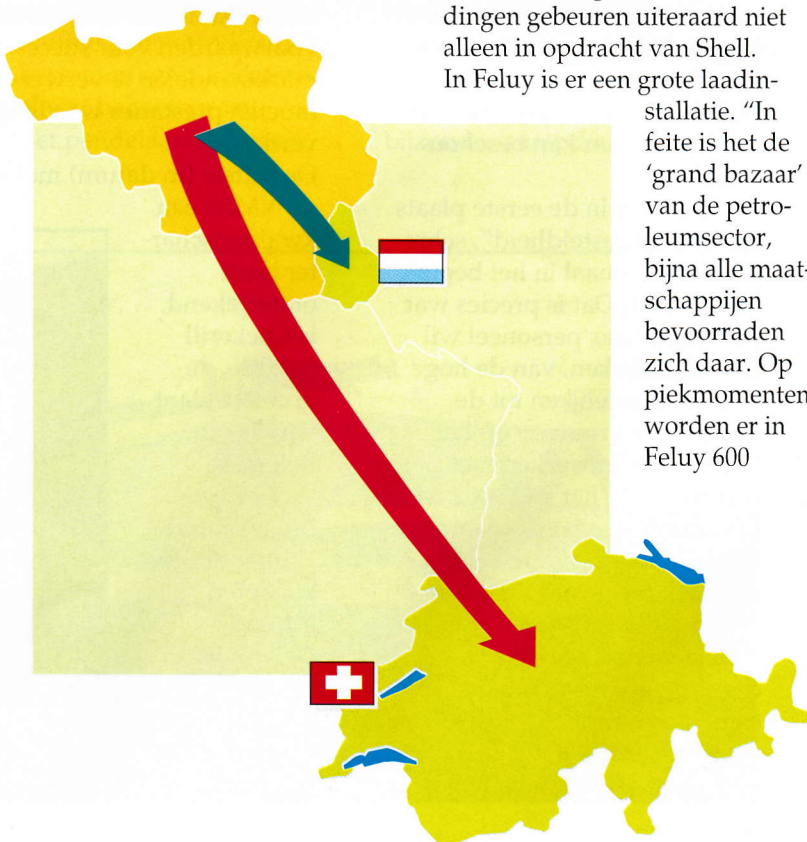
Shell Luxembourgeoise SA, in het Groothertogdom Luxemburg, is één van de petroleumbedrijven die de voordelen van de spoorweg waarderen. Het overslagdepot in Bertrange richt zich uitsluitend op de Luxemburgse markt. De hoofdactiviteit is de bevoorrading van de Shell-verkooppunten. Daarnaast staat het depot in voor de distributie van huisbrandstookolie. De activiteiten zijn sterk seizoengebonden. In de winterperiode wordt er vooral huisbrandstookolie aangevoerd en verdeeld. "De voorbij lange en koude winter heeft voor grote pieken gezorgd in het vervoer

van verwarmingsdiesel. Het volume was in het eerste semester van 1996 het dubbele ten aanzien van 1995", vertelt Shell-depotverantwoordelijke Jan Mestdagh. In de zomer is er dan weer grotere vraag naar benzine. Luxemburg is immers een transitland voor veel vakantiegangers en de benzinetarieven liggen er een stuk lager dan in de omliggende landen.

Meer dan de helft van de petroleumproducten (loodvrije en loodhoudende benzine, diesel voor voertuigen en voor verwarming) worden per trein aangevoerd in Bertrange. Om de twee dagen spoort er een bloktrein met 20 wagens en een trein met 7 wagens van Feluy naar Bertrange.

Overigens vertrekken er vanaf de winter van 1996 dagelijks 3 beladen brandstoftreinen per dag en komen er 2 lege aan. Deze zendingen gebeuren uiteraard niet alleen in opdracht van Shell.

In Feluy is er een grote laadinstallatie. "In feite is het de 'grand bazaar' van de petroleumsector, bijna alle maatschappijen bevoorraden zich daar. Op piekmomenten worden er in Feluy 600





Jan Mestdagh (Shell Luxembourgeoise):
"Wederzijdse bekommernis om veiligheid en milieu maken van de NMBS een geschikte partner."

vrachtwagens en 80 spoorwagens per dag geladen. De voorbije winter bedroeg de piekcapaciteit 17 miljoen liter per dag. De petroleum komt via pijpleidingen uit Antwerpen naar Feluy."

Vanuit Bertrange nomineert Shell Luxembourgeoise wanneer welk product in welke hoeveelheid er moet geladen worden. Meestal komen de treinen op het depot aan om zes uur 's morgens. De wagens worden onmiddellijk gelost zodat 's avonds alle wagens leeg naar Feluy kunnen terugreizen. Daar worden ze de volgende morgen opnieuw geladen en vertrekken ze in de namiddag opnieuw naar Bertrange.

Jan Mestdagh: "Deze rotatie maakt de trein aantrekkelijk. Met de trein kunnen zeer grote volumes in één keer vervoerd worden. Ook op veiligheid en milieuvriendelijkheid scoort de trein zeer goed. Eén trein met 20 ketelwagens vervoert 1150 ton. Vrachtwagens worden enkel ingezet voor de directe bevoorrading van sommige benzinstations en om pieken, zoals de voorbije winter, op te vangen."

Streng op veiligheid en milieu

Shell draagt veiligheid en milieu hoog in haar vaandel. Zodra de wagens op de terreinen van Bertrange binnenkomen worden ze aan de installaties gekoppeld

en met pompen leeggezogen. "Indien om één of andere reden het ontluchtingssysteem van de wagens niet zou werken, dan kunnen wij de wagens vacuüm zuigen omdat de capaciteit van de pompen zeer groot is. Er is echter een dubbel beveiligingssysteem om implosie te voorkomen. Wij mogen er prat op gaan dat we een onderdrukbeveiliging van de wagens hebben tijdens de overslag", vertelt Jan Mestdagh.

Als het product uit de wagen en voorbij de pomp is, wordt het via een vast leidingsysteem naar de tanks geloodst. Ook tijdens deze overbrenging zijn er extra veiligheidsmaatregelen van kracht. Hoewel van elke wagen bekend is welk product hij bevat, worden er bijkomende controles uitgevoerd. Juist voor het lossen wordt de temperatuur en de densiteit van het product gemeten om zeker te zijn dat het het juiste is.

Op het vlak van milieu legt de Luxemburgse regering de petroleummaatschappijen hoge normen op. Haar milieuwetgeving is strenger dan de Europese. Voor de gasrecuperatie bij de overslag van benzine past het Groothertogdom dezelfde normen toe als Zwitserland: 150 milligram per kubieke meter, terwijl de Europese norm slechts 35 gram bedraagt. Het is duidelijk dat de uitstoot van dampen, momenteel 200.000 ton per jaar, drastisch moet worden verminderd. De overslag van benzine dient daarom in een gesloten circuit te gebeuren zodat de vrijgekomen dampen gerecupereerd worden. "Volgens de luxemburgse overheid moeten depots die benzine overslaan hun installaties aanpassen aan de norm van 150 mgr/m³.

Daarenboven moet er ook geïnvesteerd worden in putten onder de losinstallaties om bodemverontreiniging door lekkende wagens te vermijden. Elke put moet het volume van één wagen plus 10 % van het aantal overige wagens van de trein kunnen opvangen.

Voorkomen is beter dan genezen

"Het spoor is een veilig alternatief voor het vervoer van petroleumproducten", beklemtoont Sylvie Deroo van de Algemene Diensten NMBS-Coördinatie van het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor. "Preventie speelt een belangrijke rol, dit als bijkomend element t.o.v. de intrinsieke veiligheid van de spoorweginfrastructuur. De veiligheid van het spoorvervoer in het algemeen is een reden voor de petroleummaatschappijen om hun transport toe te vertrouwen aan de spoorwegen."

Sylvie Deroo zet de preventieve veiligheidsmaatregelen op een rijtje: "Elke trein wordt geschouwd voor vertrek. Ongeacht of hij geladen is met gevaarlijke goederen, worden de rem- en rolorganen, net als het frame en de ophanging van elke wagen gecontroleerd. Op wagens met gevaarlijke goederen worden bijkomende controles uitgevoerd. Allereerst wordt nagegaan of het gevaarlijke goed mag vervoerd worden volgens de voorschriften van het RID. Ten tweede wordt de gevaarsaanduiding op de wagen nagekeken. Ten derde krijgen alle tankwagens en laadketels een grondige visuele keuring. Bij het minste gebrek wordt de afzender gecontacteerd om tot een regularisatie over te gaan. In geval van gevaar worden onmiddellijk de interventiediensten opgeroepen. Alle gegevens van de gevaarlijke goederen worden in het GEM-systeem (Goederen Elektronisch Management) ingevoerd. Dit systeem laat toe het vervoer in real time te volgen op het Belgische grondgebied. Op die manier zijn de gegevens van elk gevaarlijk goed dat in de trein aanwezig is op elk moment beschikbaar, voor het geval dat er iets zou mislopen."

Betere garanties worden nergens geboden.