



De terminal Main Hub Antwerpen: van de toekomst

De NMBS beschikte in het Antwerpse havengebied tot een klein jaar geleden over drie containerterminals: de Zomerwegterminal, de Cirkeldyckterminal en de Schijnpoortterminal. Hun gezamenlijke capaciteit van 350.000 à 400.000 laadeenheden dreigde echter te beperkt te worden om de toename van het containerverkeer op te vangen. Jaarlijks stijgen de maritieme hoeveelheden in Antwerpen namelijk met minstens 10% en ook bij het continentale goederenvervoer wordt een felle toename verwacht. Met de ingebruikname van de megacontainerterminal Main Hub speelt de NMBS in op de vraag naar een volume- en schaalvergroting. De terminal moet tegen 2005 6 à 700.000 overladingen per jaar kunnen behandelen en is daarmee één van de grootste in Europa. Het gehele project vergt een investering van

ongeveer twee miljard frank (bijna 50 miljoen euro). Momenteel werken ongeveer 50 mensen op de Main Hub, maar dat aantal zal op termijn verdubbelen.

Groeipijler

De Main Hub is, behalve voor de toename van het maritieme vervoer, ook zeer belangrijk voor de ontwikkeling van het continentaal gecombineerd vervoer. Het gecombineerd spoorvervoer vertegenwoordigt een marktaandeel van 10% van het achterlandverkeer in Antwerpen. Door grootschalige investeringen kan dat op middellange termijn worden opgevoerd tot 15%. De inplanting van de terminal is, naast de realisatie van een tweede spoortoegang naar de haven van Antwerpen en de heropening van de IJzeren Rijn, één van de pijlers om groei te creëren voor de Antwerpse spoorhaven en een antwoord

te bieden op het mobiliteitsprobleem. Op 4 december 2000 begon Inter Ferry Boats (IFB), een dochteronderneming van de NMBS met de beperkte exploitatie van de terminal, die op zich al garant staat voor een forse capaciteitsverhoging van 300.000 eenheden per jaar. Intussen is de groei van het containerverkeer en de verdere uitbouw al behoorlijk opgeschoten. In juni werd de Main Hub officieel ingehuldigd. De reden dat die inhuldiging pas een half jaar na de opstart plaatsvond, ligt in het feit dat de afwerking van de administratieve gebouwen een tijdlang op zich heeft laten wachten. De troeven van de Main Hub liggen niet alleen in de capaciteit. Zegt Johan Gemels van IFB: "Het gaat niet alleen over de enorme volumes die de terminal kan verwerken, maar evenzeer over het concept: de Main Hub combineert maritiem en continentaal verkeer. Hij biedt ►

Main Hub Antwerpen:

- de mogelijkheid om bloktreinen samen te stellen. Als er vanuit andere Antwerpse haventerminals voor bepaalde bestemmingen onvoldoende lading is om een bloktrein te verantwoorden, dan kunnen de waggroepen van elke terminal op de Main Hub worden samengebracht en daar worden samengesteld tot een bloktrein. Het efficiënt bundelen van volumes en treinwagens kan heel wat kosten besparen, wat meteen een extra troef is."

Op het vlak van bundelen van volumes is overigens nog een aanzienlijke vooruitgang mogelijk. Vervoerders slagen er maar zelden in om meer dan 70% van een goederentrein te vullen. De resterende 20 à 30% kan daarom het best worden opgevuld door andere gebruikers. Het bundelen van volumes en wagens beperkt het aantal transporten en maakt het mogelijk om een financieel aantrekkelijk product aan te bieden. Main Hub Antwerpen kan hier een unieke rol spelen.

Bovendien kan de overslagterminal fungeren als maritieme "gate" voor het interhavenverkeer. Door de vele extra ruimte en een aangepaste infrastructuur kan de nieuwe Main Hub-terminal als een vooruitgeschoven "gate" of kaai van andere havens als Zeebrugge en Rotterdam worden uitgespeeld. Zo volstaat het om alleen hier de noodzakelijke procedures voor containers uit te voeren, ook als ze in andere havens vertrekken of aankomen. Op die manier vermijdt men dubbel werk en bespaart men heel wat kosten.

Verbinding naar Lyon

Dankzij de terminal is ook een nieuwe treinverbinding naar Lyon tot stand gekomen. Legt Gemels uit: "Eigenlijk bestond er in het verleden al goederenverkeer van en naar Lyon, maar die



samenwerking is na verloop van tijd afgesprongen omdat de spoor-service toen te wensen overliet. Zo kwamen de leveringen geregeld te laat. Maar naar aanleiding van de Main Hub heeft IFB opnieuw gesprekken aangeknoopt, en met succes. Nu beschikken we over een goed werkend spoorwegsysteem dat wekelijks zo'n 120 containers van of naar Lyon aanvoert. Dat komt neer op drie treinen per week. Mogelijk moet dat in de toekomst opgedreven worden, want de vraag stijgt."

De nieuwe lijn naar Lyon ten spijt, vertrekt vanuit Antwerpen vooral goederenvervoer per spoor voor korte trajecten (tot 300 kilometer). Vertrouwde bestemmingen zijn onder meer Athus (bij Virton), Charleroi en Zeebrugge. Nochtans wordt vaak gezegd dat het spoor pas rendabel is op lange afstanden, onder meer omwille van de hoge overslagkosten. Enige toelichting bij deze opmerkelijke beleidskeuze is dus niet overbodig.

"De rendabiliteit van korte trajecten is inderdaad kleiner, maar met enige creativiteit slagen we erin om de kosten te beperken. We gebruiken bijvoorbeeld afgedankte wagons, die we met beperkte middelen wat aanpassen en opknappen. Echt fraai oogt dat niet, maar het levert ons wel een stevige kostenbesparing op", zegt Johan Gemels, die vindt dat het spoor een waardig alternatief moet bieden voor het dichtslibbend wegverkeer. "Eén van onze belangrijkste klanten op het traject Antwerpen-Charleroi is een wegtransporteur die tot voor kort die afstand met vrachtwagens deed. Dat impliceerde dat zijn vrachtwagens zowel de Antwerpse als de Brusselse ring over moesten. Ideaal is anders. De firma is daarom bij ons komen aankloppen. Nu verzorgen wij de trafiek van en naar Charleroi en staat de firma zelf in voor de kleine afstanden tot de leveringsplaats. Dat vergt voor het bedrijf in kwestie echter een grote omschakeling, niet alleen inzake logistiek, maar ook op het vlak van denkpatroon. Maar ondertussen stellen we vast dat meer en meer andere transporteurs hun interesse laten blijken. Er beweegt dus iets, maar het is logisch dat die evolutie zich maar heel geleidelijk doorzet."

De Main Hub: enkele technische gegevens

- De terminal is gevestigd op terreinen van de NMBS, vlak naast het rangeerstation Antwerpen-Noord.
- Het terrein waarop Main Hub Antwerpen ligt, is 150 meter breed en ruim een kilometer lang.
- De los- en laadbundel omvat acht sporen van 800 meter.
- Drie enorme portaalkranen rijden op een stel kraanrails (met 40 meter tussenin) over de acht sporen van de los- en laadbundel. Deze RMG's (Rail Mounted Gantry), met een hefvermogen van 40 ton, hijsen de containers van de spoorwagens. Ze hebben een totale breedte van 70 meter en hebben onder de hoofdwarsligger nog 17 meter vrije hoogte.
- Zes dieselelektrische RTG-kranen (Rubber Tyred Gantry) van 24,45 meter hoog en 25,1 meter breed dienen om de vele containers optimaal in de acht voorziene blokken te stapelen. Net als de RTG's hebben ze een hefvermogen van 40 ton.
- De in- en uitrijpoorten voor de vrachtwagens zullen in principe nog dit jaar worden afgewerkt. De inrijgate zal zes straten tellen.
- Het onderhoudsgebouw komt er volgens de planning in de eerste helft van 2002. Het omvat een wasinstallatie en een garage voor het technische onderhoud van machines en voertuigen.