Lijn 11 via A12 en Noordlandbrug
Een snelle en bedrijfszekere verbinding

Tot vandaag was de bediening van de bedrijven ten westen van het Kanaaldok een akuut knelpunt voor het goederenvervoer in de haven van Antwerpen.

De meest praktische en snelste weg liep via de, naast de Tijsmanstunnel gelegen, beweegbare Lillobrug, waar het scheepvaartverkeer uiteraard voorrang heeft en waar elke bedieningsrit voor langere of korte tijd kan worden opgehouden. Hierdoor werd het normale niveau van bedrijfszekerheid en kwaliteit van het goederenverkeer in deze zone niet gehaald. Het was immers steeds mogelijk dat wagens - ondermeer just-in-time leveringen - niet op het afgesproken uur bij de bedrijven konden worden afgezet en dat belangrijke aansluitingen met de internationale goederentreinen vanuit het rangeerstation Antwerpen-Noord niet werden gerealiseerd.

Wanneer de brug daarenboven door omstandigheden voor langere tijd buiten dienst gaat (wat de laatste 15 jaar een 3-tal keer gebeurde en wat ook in 1996 weer het geval zal zijn), dan moeten de treinen een enorme omweg maken langs de industriële lijn 221 (over de bruggen van de Boudewijnsluis, Van Cauwelaertsluis, Petroleumbrug, Noordkasteelbruggen en Oosterweel of Wilmarsdonkbrug). De ritduur tussen Antwerpen-Noord en BASF, het verste bedrijf aan de andere kant van het Kanaaldok, kan hierdoor variëren tussen 1.10 uur via de Lillobrug en ca 4 uur in het beste geval via het alternatieve tracé.
Een ritduur van 8 uur is via dit laatste tracé zelfs niet uitzonderlijk, zodat deze omweg in de praktijk niet als een alternatief kan worden beschouwd.

De aspecten bedrijfszekerheid en kwaliteit zijn echter basisgegevens in de goederensector, ook - en niet in het minst - voor de bedrijven ten westen van het Kanaaldok, die zich situeren in toekomstmarkten voor de NMBS, namelijk de chemische sector en het multimodaal vervoer.

Het doortrekken van de lijn 11 vanuit Berendrecht via de middenberm van de A12 en de vaste Noordlandbrug (die er al sinds 1972 ligt) lost dit probleem op en verschaft de bedrijven aan het Kanaaldok B3 - met name BASF en de nieuwe Noordzeeterminal die in oktober 1996 operationeel wordt - een bedrijfszekere en snelle verbinding met Antwerpen-Noord en het hinterland.

De afstand tussen BASF en Antwerpen-Noord, zal nu ten allen tijde in minder dan een half uur worden afgelegd en daarenboven zal deze vaste verbinding ook toelaten rechtstreekse bloktreinen in te leggen van en naar BASF en de Noordzeeterminal in aanleg (beide gelegen ten noorden van de Zandvlietsluis), zonder lokwissel te Antwerpen-Noord.

En voor de bedrijven aan het Kanaaldok B1 en B2 en de Europaterminal betekent de nieuwe verbinding een bijkomend en bedrijfszeker alternatief voor de Lillobrug, wat mooi meegenomen is nu vaststaat dat vanaf maart 1996 de Lillobrug voor langere tijd (12 à 18 maanden) zal buiten dienst gaan wegens renoveringswerkzaamheden.

*
* *

De Havenweg (A12) en Zoomweg-Zuid (A4) werden aangelegd als ontdubbeling van de bestaande verbindingen Antwerpen - Rotterdam via Breda.
De Havenweg is uitgevoerd als een autosnelweg met 2 maal 2 rijstroken en een middenberm met een spoorbedding voor dubbelspoor.
Deze combinatie werkt zowel ruimte- als kostenbesparend en dient tevens de veiligheid door het ontbreken van overwegen.

De NMBS komt bij het Vlaams Gewest tussen in de aanlegkosten voor wat betreft de bedding van het spoor en de kunstwerken die nodig zijn om in en uit de middenberm van de A12 te geraken. De spoorlijn zelf komt uiteraard ook op het investeringsbudget van de NMBS. De totale investering voor de NMBS bedraagt om en bij de 500 miljoen frank.

De koker die in het aansluitcomplex Laageind toelaat het spoor in de middenberm te brengen, werd voltooid in 1989. De grondwerken voor de Havenweg zelf startten in april 1991. Na de indienstname in maart 1993 werd datzelfde jaar, na het bouwverlof, begonnen met de aanleg van het spoor op de middenberm.

De brug over de Havenweg die het goederenspoor uit de middenberm naar de Noordlandbrug leidt, werd eind 1994 afgewerkt, waarna de NMBS dadelijk de laatste spoorwerken liet uitvoeren. Tevens werd met man en macht gewerkt om ook de beseining nog tijdig af te werken.

*
* *

De spoorlijn 11 loopt nu vanaf de vertakking Schijn (inrit Antwerpen-Noord) tot aan het uiterste noorden van de haven (BASF). De aanleg ervan gebeurde in meerdere etappes.

Het baanvak tussen het vormingsstation Antwerpen-Noord en het Laageind dateert van 1988. Het maakte deel uit van het dubbelspoor (lijn 11A) dat naar de sectie Zandvliet loopt en aangelegd werd ten behoeve van de nieuwe vestigingen aan de noordzijde van het Delwaidedok.

Ten einde het Delwaidedok rechtstreeks met het hinterland te kunnen verbinden zonder met de talrijke zware treinen door het vormingsstation te moeten rijden, werd vervolgens een nieuw 5,5 km lang geëlektrificeerd dubbelspoor aangelegd aan de noordzijde van het vormingsstation.
Het spoor richting binnenland, o.m. gebruikt door de zware erts- en kolentreinen, kwam in 1991 in dienst. Het andere spoor volgde in 1992, samen met de aanpassingen die aan de vertakking Schijn werden uitgevoerd om de snelheid op deze nieuwe lijn ter hoogte van dit knelpunt te kunnen verhogen.

Het nieuwste stuk, 10 km lang waarvan zo'n 5 km in de middenberm van de A12, wordt vandaag in dienst genomen. Dit nieuwe baanvak is voor het grootste gedeelte nog op enkelspoor maar een verdubbeling van het spoor is gepland en een elektrificatie behoort eveneens tot de mogelijkheden.

Een volgende stap zou een uitbreiding naar Nederland kunnen zijn. In het kader van de HSL-verbinding naar Nederland, zal immers ook een afzonderlijke goederenlijn - ter ontlasting van de lijn 12 - ter sprake komen. En hiervoor wordt gedacht aan het doortrekken van de lijn 11 naar de spoorlijn Vlissingen - Roosendaal.

Het nieuwe stuk van de lijn 11 maakt in het uiterste noorden van de haven de verbinding met het spoor langs de Scheldelaan (lijn 223) dat de westzijde van de Kanaaldokken bedient. Op deze wijze wordt de spoorlus rond de Kanaaldokken volledig gesloten en verkrijgen de hier gevestigde bedrijven een betere garantie op een verzekerde spoorbediening.

Voor de spoorlijn 223 vermelden wij nog dat verdubbeling van het spoor tussen de Zandvlietsluis en de Noordlandbrug evenals een elektrificatie in de toekomst tot de mogelijkheden behoren.