



Europoort is oliepoort

Vliegend boven de haven kan je er niet omheen: Europoort is een oliepoort, met honderden opslagtanks voor olie en chemicaliën. Tussen de grotere tank-opslagbedrijven zitten kleinschaliger bedrijven zoals Crefil dat stalen olievaten maakt of Aglobis, leverancier van zwavel en zwavelzuur. Vanuit dit gebied loopt ook de 102 kilometer lange pijpleiding voor ruwe olie (doorsnee 86 cm) naar de raffinaderijen van Antwerpen. Deze zijn door de geringere Westerschelde-diepgang onbereikbaar voor tankers.

Op de voorgrond de Calandbrug over het gelijknamige kanaal. Vroeger een flinke bottleneck voor het havenverkeer. Sinds de aanleg van de Thomassen-tunnel, pal onder de brug, zijn de files minder (maar zeker niet flauw). Ook als spoorbrug heeft de Calandbrug onlangs zijn functie verloren. Goederentreinen vanaf de Maasvlakte buigen nu vlak voor de brug rechtaf, om via het nieuwe Thessemwegtracé 4 km verderop aan te sluiten op het bestaande spoor van de Havenspoorlijn/Betuweroute.

Europoort is an oil port

Flying over the port, there is no escaping it: Europoort is an oil port, with hundreds of storage tanks for oil and chemicals. Between the larger tank storage companies are smaller-scale businesses such as Crefil, which makes steel oil drums, or Aglobis, a supplier of sulphur and sulphuric acid. The 102 kilometre-long crude oil pipeline (86 cm diameter) to the Antwerp refineries also runs from this area. These refineries are inaccessible to tankers due to the shallower Westerschelde draught.

In the foreground, the Caland Bridge over the canal of the same name. Since the construction of the Thomassen Tunnel, right under the bridge, there are fewer traffic jams (but they are certainly not entirely eliminated). The Caland Bridge has also recently lost its function as a railway bridge. Freight trains from the Maasvlakte now turn right just before the bridge, to connect via the new Thessemwegtracé 4 km further on the existing track of the Havenspoorlijn/Betuweroute.