

5. REACTIVERING VAN SPOORLIJN LANAKEN-MAASTRICHT VOOR GOEDERENVERVOER ZORGT VOOR DUURZAME ONTWIKKELING VAN BEDRIJVENTERREIN EUROPARK

De spoorlijn Hasselt-Maastricht heeft een boeiende geschiedenis. Zij werd aangelegd door de Akens-Maastrichtse spoorwegmaatschappij en op 1 oktober 1856 opengesteld.

Het was een onderdeel van de internationale verbinding Brussel-Landen-Hasselt-Maastricht-Aken-Leipzig. In die tijd reden per dag tussen Maastricht en Landen in elke richting drie reizigerstreinen en 1 goederentrein.

In 1954 werd het reizigersverkeer tussen Hasselt en Maastricht gestaakt, en op 27 mei 1990 werd ook de verbinding voor goederenverkeer gesloten.

Vanaf 2006, 150 jaar na de eerste indienstneming, zullen opnieuw goederentreinen over de spoorlijn 20 tussen Lanaken en Maastricht rijden.

Op 10 mei 2004 werd in Lanaken de intentieverklaring ondertekend tot het weder in dienst stellen van de spoorlijn 20 Hasselt-Maastricht op het baanvak tussen Lanaken en Maastricht. Doel is een belangrijk deel van het goederenvervoer via deze spoorlijn te laten verlopen, ter ontlasting van het goederenvervoer over de weg.

Ondertekenende partijen waren:

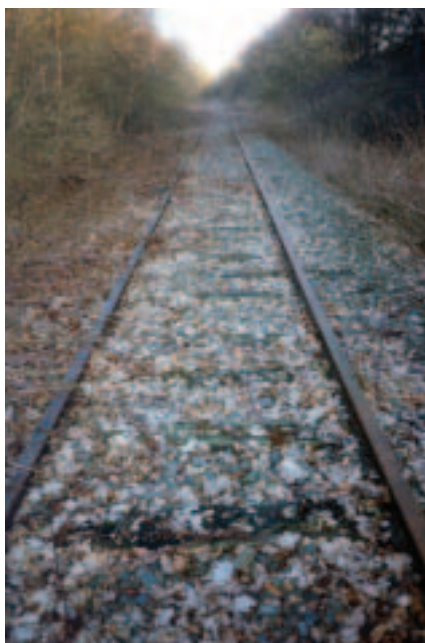
- De Heer Gilbert Bossuyt, Vlaams Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie
- Mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams Minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government
- De Heer Karel Vinck, Gedelegeerd Bestuurder van de NMBS
- Burgemeester Alex Vangronsveld van Lanaken
- Gedeputeerde Jules d'Oultremont, Provincie Belgisch Limburg
- Gedeputeerde Mat Vestjens, Provincie Nederlands Limburg
- De Heer J.J.M. Aarts, wethouder gemeente Maastricht.

De Vlaams Minister van Mobiliteit heeft in de begroting van het Vlaams Gewest van het jaar 2004 de nodige investeringsmiddelen (1,5 miljoen euro) voorzien voor de spoorlijn 20 op het baanvak Lanaken-Nederlandse grens (ca. 2,3 km).

De Minister sloot op hetzelfde ogenblik een overeenkomst met de NMBS, waarbij de NMBS deze werken onder haar beheer zal uitvoeren en waarbij het Vlaams Gewest deze werken zal financieren.

Nadat de heraanleg van het baanvak gerealiseerd is, zal het spoor overgedragen worden aan de NMBS en wordt het NMBS-eigendom, met het statuut van publiek spoor.

De Nederlandse Provincie Limburg en het spoorbedrijf Pro-Rail zeggen respectievelijk 3,154 miljoen euro en 3,4 miljoen euro toe om op Nederlands grondgebied (ca. 4 km) de spoorlijn Lanaken-Maastricht te revitalise-



ren voor goederenvervoer. Pro-Rail zal alle procedures en werkzaamheden aanvangen en uitvoeren, nodig om de herindienststelling van de spoorlijn op Nederlands grondgebied te bewerkstelligen.

De exploitatievoorwaarden zullen in overleg met de gemeente Maastricht worden vastgelegd.

NMBS en Pro-Rail zullen onderling de nodige afspraken maken met betrekking tot de technische aspecten van de werken en met betrekking tot de organisatie van de werken.

Alle partijen stellen 31 december 2005 als streefdatum voorop voor de finalisering van de werkzaamheden.

De gemeente Lanaken zal overgaan tot oprichting van een autonoom gemeentelijk bedrijf, dat zal instaan voor de aanleg en de exploitatie van de rangeerspooren, ten behoeve van het goederenvervoer dat op de spoorlijn 20 zal worden gerealiseerd.

De intentieverklaring stelt eveneens dat de Vlaamse Minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government aan de Vlaamse regering een dossier zal voorleggen ter subsidiëring van de ontwikkeling van het industrieterrein, gelegen langsheen de spoorlijn.

Op 4 juni 2004 besliste de Vlaamse regering de inbreiding en ontsluiting van het bedrijventerrein Europark in Lanaken te erkennen als specifiek regionaal economisch initiatief van strategisch belang voor de Vlaamse



economie. De werken en kosten in verband met de overslagstations en de rangeerbundel worden aangevaard als subsidiabele werken die bijdragen tot de duurzaming van het bedrijventerrein. De Vlaamse regering kent daarom aan de gemeente Lanaken een principiële subsidie toe van ruim 4,5 miljoen euro of 60% van de subsidiabele kosten voor de aanleg en de ontsluiting van een rangeerbundel en twee overslagstations en groenvoorzieningen.

Op jaarbasis zullen door dit project ca. 500.000 ton goederen via het spoor in plaats van over de weg vervoerd worden: 400.000 ton afgewerkte producten van de papierfabrieken Sappi van Lanaken en Maastricht en 100.000 ton goederen van de bedrijven van Lanaken.

Per etmaal rijden dan:

- 5 à 6 shuttletreinen beladen van Maastricht naar Lanaken Europark, en leeg van Lanaken naar Maastricht.
- 2 à 3 treinen met 10-15 beladen wagons van Lanaken naar Maastricht CS, om vandaar uit verder verdeeld te worden over het internationale spoorwegennet. Eenzelfde aantal treinen keert vervolgens leeg terug naar Lanaken.

De ingebruikname van de spoorverbinding Lanaken-Maastricht zal op die manier het aantal geladen en lege vrachtwagenbewegingen in Lanaken en het aanbrengende Maastricht verminderen met ca. 50.000 per jaar.

De bijhorende vermindering van schadelijke stoffen wordt geschat op jaarlijks 16 ton koolmonoxide, 7.493 ton CO₂, 8 ton vluchtige organische stoffen en 83 ton stikstofdioxide.

Door de realisatie van de modal shift van weg- naar spoorvervoer zal het energiegebruik, bij een beladingsgraad van 80%, afnemen met ca. 50%, nl. van 134-167 Wh/tonkm naar 71-74.

De huidige, bijna continue geluidsproductie van vrachtauto's door een woongebied zal vervangen worden door een 16-tal treinbewegingen per dag. Op Europees niveau zal dit plan bijdragen tot een vermindering van het aantal wegkilometer van ruim 10 miljoen km en een toename van het aantal spookkilometer van ca. 2 miljoen km per jaar.

Er is lang en geduldig gewerkt aan de reactivering van deze spoorverbinding, in een hechte grensoverschrijdende samenwerking.

In 1995 was er overleg over het in gebruik nemen van de spoorlijn tussen Lanaken en Hasselt, tussen de NMBS en het toenmalige KNP-Leykam. Omdat geen overeenstemming werd bereikt, begon de NMBS met afbraakwerkzaamheden. Protesten van de Provincie Limburg en de GOM-Limburg konden deze doen stilleggen.

Tegelijk speelde het Nederlandse Ministerie van de

Rijkswaterstaat met het idee om de spoorbrug over de Maas in Maastricht op te heffen vanwege de onderhoudskosten.

Een grensoverschrijdende projectgroep kwam tot stand, die vanaf 1996 de basis legde voor de doorbraak in 2003-2004.

In 1999 werd door A&S Management BV voor deze projectgroep een economische haalbaarheidsstudie uitgevoerd, waaruit bleek, dat de spoorlijn wel degelijk een functie kan vervullen als voeding naar het hoofdspoorwegennet voor bedrijven in de regio Lanaken-Maastricht en als reëel alternatief voor het wegvervoer van Sappi, toen nog KNP-Leykam.

Zoals het rapport vermeldt gaat het in de regio Maastricht-Lanaken om een goederenstroom over de weg van bijna 6 miljoen ton per jaar inkomend en uitgaand.

Belangrijke vaststelling was dat er 21 geïnteresseerde bedrijven waren om hun goederenvervoer over de spoorlijn Lanaken-Maastricht te laten verlopen. De rol van Sappi als aanjager met de nodige schaalgroottes, van op dat ogenblik 200.000 ton papier en 5.000 containers per jaar, bleek essentieel voor de reactivering. De spoorlijn bleek ook van strategisch belang te zijn voor dit bedrijf, dat tevens bereid was te investeren in de spoorinfrastructuur op het eigen terrein.

Deze haalbaarheidsstudie werd betaald door Rijkswaterstaat, Industriebank LIOF, de gemeenten Maastricht en Lanaken en de Provincie Nederlands Limburg.

Op 14 juni 2000 is op bestuurlijk niveau de intentieverklaring ondertekend om zich in te spannen voor de reactivering van de spoorlijn Lanaken-Maastricht door volgende partijen:

- Provincies Nederlands- en Belgisch-Limburg
- Gemeenten Lanaken en Maastricht
- Industriebank LIOF
- SAPPI Europe
- GOM-Limburg
- Rijkswaterstaat
- NS-Railned
- Vlaams Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie
- Vlaams Minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media

In september 2000 heeft het bureau Arcadis Bouw/Infra NV in opdracht van Rijkswaterstaat een onderzoek uitgevoerd naar de technische haalbaarheid van de reactivering van het bestaande tracé en naar de mogelijke vervoerswaarde van de spoorlijn. In dit onderzoek is naar voren gekomen dat de potentiële vervoerswaarde voldoende is om reactivering te rechtvaardigen. Deze conclusie is mede gebaseerd op een globale berekening van de kosten van reactivering van de lijn na een technische inspectie van de kunstwerken en overwegen.



In 2000 en 2001 heeft ARCADIS eveneens, in opdracht van SAPPI Europe, technische oplossingen met kostprijscalculatie bestudeerd voor de spoor aansluiting binnen het fabrieksterrein van SAPPI-Lanaken en SAPPI-Maastricht.

Begin 2001 werd een subsidie-onderzoek uitgevoerd door Ernst & Young, voor rekening van de Provincie Nederlands-Limburg en de GOM-Limburg.

De Nederlandse Provincie Limburg en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat reserveerden vanaf 2001 de nodige middelen voor de aanleg van het Nederlandse deel van het publieke spoor.

Begin 2001 vond er tevens een werkvergadering plaats tussen de Gouverneur H. Houben-Bertrand, de Gedeputeerden G. Vrijs en M. Vandeput en de toenmalige NMBS-baas E. Schouppe.

Een enquête van de GOM-Limburg in 2001 toonde aan dat de bedrijven buiten Sappi in Lanaken en Maasmechelen voor ca. 100.000 ton per jaar zouden gebruik maken van de nieuwe spoorverbinding.

De echte doorbraken kwamen er vanaf midden 2003:

- De Vlaamse Minister van Mobiliteit Bossuyt schreef op de begroting 2004 de prefinanciering voor de NMBS van de publieke spoorlijn 20 van de Nederlandse grens tot aan de Tongersesteenweg en kwam met de NMBS de financiering overeen. Hierdoor wordt voor de eerste maal sinds het akkoord over het NMBS-investeringsprogramma van

2003 rechtstreeks ingegrepen door het Vlaamse Gewest op de investeringen in de spoorinfrastructuur. De spoorlijn is het eerste cofinancieringsproject van NMBS- investeringen door het Vlaamse Gewest.

- De SAPPI-concerntop engageerde zich tot de investeringen en de logistieke organisatie van de beide fabrieken om te bouwen van wegvervoer naar spoorvervoer, in Lanaken alleen al voor 11,6 miljoen euro.
- De gemeente Lanaken besloot samen met de gemeente Maastricht over te gaan tot duurzame ontwikkeling van het bedrijventerrein Europark;
- Het Limburgs Platform Werkgelegenheid onder voorzitterschap van Gedeputeerde M. Vandeput kaartte eind 2003 dit infrastructuurknelpunt aan bij de Vlaamse Regering;
- Begin 2004 werd deze spoorlijn ook opgenomen in de infrastructurele prioriteitenlijst voor de Interregio Brabant-Limburg.

In zijn toespraak op 10 mei 2004 te Lanaken benadrukte Vlaams Minister Bossuyt de bewuste keuze van het Vlaamse Gewest om te investeren in duurzame mobiliteit. Het bevorderen van de multimodaliteit is voor hem de sleutel tot een vlotter, veiliger en milieu- en mensvriendelijker verkeer.

Het belang van lijn 20 situeert zich ook op andere vlakken. Het openhouden van deze grensovergang is erg

belangrijk voor Limburg en voor Vlaanderen in een Europese context.

Op deze manier wordt bovendien de mogelijkheid opgehouden om op termijn terug personenvervoer te organiseren tussen Hasselt en Maastricht, hetzij in internationaal verband, vanuit Antwerpen, via Maastricht naar Duitsland, hetzij via een light-rail-verbinding tussen Hasselt en Maastricht.

Ruimtelijk-planologisch wordt het project geschraagd door drie planningskaders.

- Vlaanderen selecteert een veel groter gebied op de oostelijke oever als onderdeel van het economisch netwerk Albertkanaal (ENA 2003) maar stelt wel een aantal voorwaarden:
 - te ontwikkelen in samenspraak met Maastricht,
 - spoorgebonden,
 - watergebonden: op termijn in het zuidelijk deel; pas te ontwikkelen na leemwinning zoals voorzien op het gewestplan.

Het ENA heeft een dubbel economisch belang. Het aangeduide ontginningsgebied kan de leembevoorrading voor de steenbakkerijen weer op niveau brengen. Tengevolge van de leemontginning wordt een ganse zone langsheen het Albertkanaal geschikt als bedrijventerrein.

- De Provincie Limburg selecteert via haar ruimtelijk structuurplan in het stedelijk netwerk Zuidelijk Maasland rond Lanaken een openbaar vervoerstransferium.
- De stad Maastricht selecteert tegen de grens van België een zone voor bedrijvigheid en legt het vast in een bestemmingsplan (2002); hierdoor ontstaat op Vlaams en Nederlands grondgebied een grote zone die bestemd is voor bedrijvigheid.

Uit eerste onderzoeken bleek dat het voor het transport van goederen niet alleen noodzakelijk is een spoorlijn te activeren en los- en laadkades te voorzien, maar dat ook een rangeerbundel moet aangelegd worden.

Vervolgens werd de subsidieerbaarheid van de werken onderzocht via het nieuwe subsidiebesluit van het Vlaams Gewest. Vanuit deze hoek kwam de vraag om de fragmentaire ontwikkeling te plaatsen in een langetermijnvisie en een duurzaam concept voor het hele gebied.

Eind 2003 werd door de Gemeente Lanaken aan het studiebureau Technum de opdracht gegeven voor het opstellen van een plan "duurzame ontwikkeling bedrijventerrein Europark".

In een eerste stap van het duurzaam concept werd beslist om de rangeerbundel aan te leggen op de nieuw verworven terreinen op de westelijke oever van het kanaal.



Met de spoorlijn en de rangeerbundel als structurend element werd het concept duurzame ontwikkeling verder uitgewerkt. Het bevat de volgende kenmerken:

- Europark wordt ontwikkeld als één groot Vlaams-Nederlands bedrijventerrein, onafhankelijk van de grens;
- Het wordt opgesplitst in een noordelijk deel en zuidelijk deel met de spoorlijn als scheiding;
- Het noordelijk meer lokaal gericht bedrijventerrein, behoudt zijn bestaande ontsluiting;
- Het zuidelijk meer regionaal en spoorgebonden bedrijventerrein krijgt een nieuwe ontsluiting.

Op basis van dit concept werden de technische uitvoeringsplannen opgesteld voor de spoorweginfrastructuur en de inrichtingsplannen van het bedrijventerrein.



Ze vormden een wezenlijk onderdeel van het subsidie-aanvraagdossier.

Het nieuw bedrijventerrein heeft een oppervlakte van 20 ha. Het heeft volgende kenmerken:

- het terrein is ruimtelijk gezien een inbreiding binnen het bestaande bedrijventerrein;
- de spoorwegbundel bestaat uit 4 sporen van 400 m in parallellogramvorm via dubbele ontsluiting aangeakt op het hoofdspoor;
- het bedrijf Celanese wordt vanaf de binnenzijde ontsloten, de weg langs het kanaal kan op termijn gesloten worden voor vrachtvervoer;
- bijna elk bedrijf kan een aanlegkade voorzien op het spoor;
- de bedrijfspercelen zijn variabel tussen 1 en 3 ha, de totale oppervlakte bedraagt ongeveer 20 ha.