



## Sneltram voor personen

De reactivering van lijn 20 tussen Maastricht en Lanaken geldt in eerste instantie enkel voor het vervoer van goederen. Maar in het kader van de sneltram\* die is opgenomen in het Spartacusplan\*\* zou de spoorlijn als sneltram kunnen doorgetrokken worden tot in Hasselt. Op die manier krijg je een snelle verbinding die de passagiers in 22 minuten van de ene Limburgse hoofdstad naar de andere brengt, met stopplaatsen in Lanaken en Diepenbeek.

Het station van die sneltram moet zo kort mogelijk bij het centrum gelegd worden. Momenteel wordt onderzocht om het station in te planten ter hoogte van het Europeplein, gekoppeld aan een herinrichting van de Europalaan (de ring rond Lanaken). In overleg met vervoersmaatschappij De Lijn wordt onderzocht om van dit station een knooppunt voor openbaar vervoer te maken, waarbij reizigers gemakkelijk van de sneltram op de lijnbus kunnen overstappen of omgekeerd. Er zal zeker voorzien worden in ruime parkeermogelijkheden op deze locatie.

\* **Sneltram** is een railvervoersysteem dat zich ergens tussen een **trein**, een **tram** en **metro** in bevindt: sneller dan een tram, lichter en goedkoper dan een trein.

\*\* Het **Spartacusplan** is een plan opgesteld door **De Lijn** en de **NMBS** onder impuls van de **Limburgse** gouverneur **Steve Stevaert** ter bevordering van het **openbaar vervoer** in Belgisch Limburg. Het plan bestaat uit vier delen: een verbetering van de bestaande spoorverbindingen, een heropening van oude spoorverbindingen, aanleg van nieuwe spoorverbindingen en nieuwe snelbussen.

### Harold Wijnands (Wijnands Bulk Care)



De gebouwen van Wijnands Bulk Care liggen in het verlengde van het rangeerstation. Het is tegenover het bedrijf een komen en gaan van vrachtwagens met zand. Door de huidige werken aan het spoor heb je bijna een 4x4 nodig om het kantoor van Harold Wijnands te bereiken.

Maar de zaakvoerder laat het niet aan zijn hart komen. Daarvoor heeft hij het te druk met het lossen, vervoeren en opslaan van los gestorte producten doorheen heel Europa. Hij heeft al heel wat ervaring met het overslaan van goederen op treinen en schepen. Als belangrijke logistieke dienstverlener voor grote verladers als Arcelor, DSM, Sphinx en Mosa vervoert Wijnands losgestorte producten door geheel Europa\*.

Harold Wijnands: 'Wij vervoeren vaak bulkproducten naar de spoorwegterminal van Keulen vanwaar die goederen per trein tot in de verste uithoeken van Europa vervoerd worden. Een rangeerstation in Lanaken zou dus een zegen kunnen zijn.

En dat beaamt hij ook: 'Maar op voorwaarde dat er voldoende garantie is dat er minstens één trein per dag vertrekt. Je hebt hier te maken met het probleem van de kip of het ei: zonder bedrijven die gretig gebruik maken van de trein, komt ie er misschien niet. Maar de bedrijven wachten af tot de trein er effectief is. We zullen enkele voortrekkers moeten hebben die geloven in het project en die de eerste stap zetten. Maar ik geloof wel in de slaagkansen. Als het eenmaal in gang gezet is en je weet dat er regelmatig treinen vertrekken richting Italië, Spanje, Oost-Europa ... Dan ga je je business daarop instellen en ga je klanten zoeken in die richting.'

Voor de bedrijven die zich hier zouden komen vestigen, vindt Wijnands het een schitterende zaak: Lanaken ligt in het middelpunt van de driehoek Antwerpen - Rotterdam - Ruhrgebied. Je hebt de drie vervoersmodi (weg-water-spoor) op één plek bij mekaar en je hebt een directe verbinding met twee van de grootste havens ter wereld. Waar kan je nog beter liggen?

## Bedrijven tonen interesse

Bedrijven beginnen interesse te tonen om zich in Lanaken te vestigen. Er zijn een aantal firma's die afwachten tot er een exploitant voor de terminal is aangeduid. Pas als duidelijk is wie dat wordt en welke voorwaarden hij zal opleggen aan het gebruik van de rangeerbundel, zal er verder gepraat worden.

Momenteel overlegt het AGB-Lanaken met kandidaten over het contract om de terminal te mogen uitbaten. De toewijzing zal gebeuren op basis van de afspraken die gemaakt kunnen worden over prijs, milieu, tewerkstelling ... Tegen het einde van het jaar moet dan duidelijk zijn met welke partner men in zee gaat.

### Suzy Hermans (voorzitter Ondernemingsclub Lanaken)

Suzy Hermans is bedrijfsleidster bij de firma Hercorub waar men rubberen componenten maakt voor de industrie. Het bedrijf telt 90 medewerkers en levert ondermeer aan de automobielenindustrie, graaf- en werktuigenbouwers, chemie- en bouwsector. Zij is tevens voorzitter van de Ondernemingsclub Lanaken, kortweg OCL.

Suzy Hermans: 'Binnen OCL staat men over het algemeen positief ten opzichte van het spoorproject. Het is een groot kansproject voor onze gemeente. Door de ontwikkeling van de rangeerbundel komt er flink wat extra industriëruimte vrij en dat geeft Lanaken een belangrijke extra troef ten opzichte van andere gemeentes en industriegebieden. Het aantal hectaren industriegrond in Vlaanderen is momenteel zéér beperkt.

De mogelijkheid om meer dan 50 hectaren extra in te richten in onze gemeente is een ongelooflijke kans. Ook de combinatie weg, spoor, water is belangrijk. Misschien dat nu nog mensen twijfelen. Maar laat de brandstofkost nog eens gevoelig stijgen. En laat de wegen eens goed dichtslibben. Dan moet men de andere vervoersmodi gaan gebruiken.' OCL zal zelf geen actieve rol spelen in het tot stand komen van dit project: 'Dat is de taak van het Autonoom Gemeentebedrijf. Maar vermits de gemeentesecretaris in het bestuur van OCL zit, zijn we steeds op de hoogte van de laatste ontwikkelingen en wordt de mening van OCL steeds gehoord.'



## “Een zege voor de bedrijven.”

### Jurgen Gobyn (Gobo)



Jurgen & Marc Gobyn van transportfirma Gobo zijn zelf al van in 1996 met het spoorproject bezig. Marc Gobyn is één van de stuwende krachten die samen met het gemeentebestuur de kar getrokken heeft. Dat hij rotsvast gelooft in het project bewijst het feit dat hij al in 1993 zijn nieuwe loods voor de logistieke activiteiten (opslag & overslag) vlak bij het spoor inplantte. Vanwaar dat heilige geloof?

Jurgen Gobyn: 'Kijk, ik zit al jaren in het wegtransport. En nooit heb ik de groeiprognozes geloofd. Die lagen volgens mij altijd aan de lage kant. En ik heb gelijk gekregen. Nu voorspellen ze voor de volgende tien jaar een stijging van het vrachtvervoer met 30 tot 50%. Dan staan we in de file van hier tot in Antwerpen. Ieder zinnig denkend mens moet daaruit besluiten dat er geen andere optie is dan het spoor- en waterverkeer verder uit te bouwen. En dan hebben we hier in Lanaken met dat spoorproject een ongelooflijke troef.'

Maar wat met al die vervoersbewegingen die niet meer door vrachtwagens zullen gebeuren? Jurgen Gobyn: 'Voor mijn eigen bedrijf ben ik niet bang. Er is de logistieke activiteit en er zal altijd transport nodig zijn rondom het rangeerstation. De bedrijven liggen er niet allemaal vlak naast, hé. En firma's die goederen aanvoeren via het schip vanuit Antwerpen en verder Europa in willen transporteren via het spoor, hebben altijd behoefte aan transportmiddelen die de goederen van het schip naar de trein brengen. Treinvervoer is ook enkel rendabel op een grotere afstand (meer dan 500km).'

Voor Lanaken heeft het spoorproject ook niets dan voordelen, vindt Gobyn: 'Er zijn de bijkomende industrieterreinen die door het project gegenereerd worden. Daarnaast is er het gegeven van de tewerkstelling. Niet alleen in de nieuwe bedrijven



maar ook in de bestaande. Zelf zullen we weer mensen moeten aantrekken om al die activiteiten te kunnen invullen.' Gobo is klaar voor de komst van de trein: 'We hebben een loods van 6500 m² bijgebouwd om extra opslagcapaciteit te hebben wanneer de treinen eenmaal zullen lopen. En we leggen nog een overdekte laad- en loskade van 170 op 7 meter aan. Dat is nog eens een investering van 1,2 miljoen euro. Zoiets doe je alleen maar als je rotsvast gelooft in de slaagkansen van dit project.'

# Spoorproject Albertterminal

## Inleiding

Beste Lanakenaren

Het spoorproject Albertterminal is met de aanvang van de werken op spoorlijn 20 tussen Lanaken en Maastricht, alweer een stuk dichterbij gekomen.

Er is al jaren sprake van, er werden tal van plannen gemaakt en getekend, maar nu is alles in zijn definitieve plooi aan het vallen. Het is nu tijd om u als inwoners van Lanaken grondig te informeren over de precieze toedracht van de plannen, de locaties en de stand van zaken.

Daarom deze Spoorkrant. U leest hierin vanwaar we komen, waar we staan en waar we uiteindelijk naartoe gaan.

Er komt op het industrieterrein Europark een rangeerbundel van 4 sporen en een kade van 632 m lang en 35 m breed, waar er containeroverslag kan gebeuren. Er is tevens een tweede overslagkade voorzien van 200 m voor de overslag van stukgoederen én er wordt een terrein voorzien van 7 ha tussen het Albertkanaal en de rangeerbundel, waardoor de overslag van bulkgoederen ook vergemakkelijkt wordt.

Wij zijn er rotsvast van overtuigd dat dit project een enorme hefboom is voor onze gemeente. De unieke ligging van Lanaken aan zowel express-, water- én spoorwegen geeft onze gemeente een ongelooflijke troef om economische bloei te realiseren en extra industrieterreinen aan te leggen waarop tal van bedrijven zullen zorgen voor tewerkstelling. En dat zorgt op zijn beurt weer voor meer welvaart en dankzij de belastingen die ze aan de gemeente dienen af te dragen, ook voor meer welzijn.

Economische bedrijvigheid en tewerkstelling zijn nu eenmaal de motoren van een moderne samenleving. We dreigden daar in Lanaken een beetje van verstoken te blijven aangezien we enkel aangewezen waren op wegtransport. De toekomstige ontwikkelingen op de wegen zouden daarom voor ons wel eens een kwalijke zaak kunnen worden. Immers, de wegen slibben nu al dicht en bedrijven zoeken plekken op waar hun vervoer snel en gegarandeerd is. Met de tri-modale vervoersinfrastructuur (weg, water, spoor) van de Albertterminal draaien we die situatie om en positioneren we ons als een logistieke poort naar België, Nederland en de rest van Europa. Dat het werkt, bewijst de grote interesse die er is van bedrijven die zich al op onze extra industrieterreinen willen vestigen.

Ook voor de gewone burger zijn er voordelen verbonden aan dit project. De reactivering van lijn 20 maakt het immers interessant voor De Lijn om via een sneltram de spoorverbinding Hasselt – Maastricht terug te activeren. Dat zou betekenen dat je op 22 minuten van Maastricht naar Hasselt kan sporen. Er worden stopplaatsen voorzien in Diepenbeek en Lanaken. Daarnaast zorgt het transport over spoor en water ervoor dat er een substantieel aantal vrachtwagens van de weg verdwijnt, hetgeen goed is voor het milieu: minder geluidslast, minder CO<sup>2</sup> uitstoot, minder overbevolkte wegen.

Er is al heel wat werk gedaan, en we hebben nog een lange weg te gaan. Maar we doen er als gemeentebestuur, samen met onze partners, alles aan om dit project op een zo goed en snel mogelijke manier te realiseren.

Guido Willen  
Burgemeester

André Bervaes  
Voorzitter AGB Lanaken

## Eerste steenlegging

Op 11 juni laatstleden werd een gedenksteen onthuld n.a.v. de werken aan de Albertterminal. Burgemeester Willen onthulde dit gedenksteen samen met de heer André Bervaes (Voorzitter Raad van Bestuur Autonoom Gemeentebedrijf), de heer Marino Keulen (Vlaams Minister) en de heer Mark Vandepuut (gedeputeerde Provincie Limburg).

Tijdens de toespraken werd het belang van dit project beklemtoond en de mogelijkheden die het biedt naar de logistieke ontsluiting van de regio. Deze "Albertterminal" zal ook het kloppend hart worden van het industriegebied 'Lanakerveld' dat de gemeente Lanaken samen met de stad Maastricht gaat ontwikkelen langs het kanaal, in de richting van de brug van Veldwezelt.





## “De leefkwaliteit in Lanaken verhoogt”



## Spoorproject: Een stukje geschiedenis

Lanaken heeft altijd het voordeel gehad dat het naast de verbinding tussen de Zuid-Willemsvaart en het Albertkanaal ligt. Anderzijds was er het nadeel dat het vervoer over de weg hier lange tijd niet vanzelfsprekend was. Van in de jaren '60 vestigden zich echter een aantal KMO's en enkele grote bedrijven zoals Sappi en Celanese. Deze bedrijven zijn voor een stuk afhankelijk van de toever over het water.

De aantrekkingskracht van Lanaken ondervindt echter steeds meer hinder van de minder goede ontsluiting via de weg en het dichtslippen van wegen door auto- en vrachtovervoer. In 1997 lanceerde Sappi de idee om spoorlijn 20 tussen Maastricht en Lanaken opnieuw te reactiveren om zo een directe verbinding te maken tussen de twee Sappi vestigingen. Het gemeentebestuur van Lanaken zocht toen onmiddellijk contact met het stadsbestuur van Maastricht en met de Provincie Nederlands Limburg. Zij zagen die plannen ook wel zitten en na verloop van tijd werd, samen met de Vlaamse Gemeenschap, een eerste intentieverklaring ondertekend. Verdere studies toonden de mogelijkheid aan van een rangeerbundel met laad- en loskade om het project een groter commercieel draagvlak te geven. Er waren echter enkele grote struikelblokken. Zo stond de NMBS eerder weigerachtig tegen een participatie omdat ze de rendabili-

teit ervan niet inzagen. Bovendien waren er in die tijd weinig subsidiemogelijkheden, noch vanuit Vlaanderen, noch vanuit Europa. Enkele jaren geleden wijzigde het subsidiëringlandschap. Gelet op het dichtslippen van de wegen besloot de Vlaamse Overheid ook subsidies toe te kennen voor spoorprojecten op industrieterreinen. Ook Europa ging overstag en wilde het grensoverschrijdende trimodale vervoer (vervoer over weg, water en spoor) financieel gaan ondersteunen. Door deze twee belangrijke financiële partners werd het project plots levensvatbaar.

Er werden akkoorden gesloten tussen enerzijds Prorail (de Nederlandse spoorwegbeheerder) en anderzijds de Vlaamse Gemeenschap. Belangrijk voor Lanaken was dat de rangeerbundel en laad- en loskade mee opgenomen werden in het project. Dat gaf plots grote commerciële troeven aan het industrieterrein dat aanvullend rond de rangeerbundel ontwikkeld zal worden. De mogelijkheid om gebruik te maken van zowel vervoer over water, weg als spoor is bijzonder interessant voor vele bedrijven. Een aantal van hen heeft nu al interesse betoond om zich op de industrieterreinen rond de rangeerbundel te vestigen.

### Colofon

Verantwoordelijke uitgever:

Autonoom Gemeente Bedrijf Lanaken  
André Bervaes  
Jan Rosierlaan 1  
3620 Lanaken



Dit project wordt mede mogelijk gemaakt dankzij de financiële steun van de Europese overheid.



Belgische projectpartners:  
Gemeente Lanaken  
Provincie Limburg  
Vlaanderen



www.spoorlanakenmaastricht.be - tel. 089 / 730 775

Vormgeving: Alert bvba - www.alert.be



## Voordelen voor Lanaken?

Als gemeente profiteert Lanaken in de eerste plaats door de mogelijkheid om extra industriegronden te verkopen. Dat brengt geld in de gemeentekas dat weer aangewend kan worden om de leefkwaliteit in Lanaken nog te verhogen. Daarnaast betalen al die bijkomende bedrijven op het nieuwe industrieterrein belastingen. Ook dat komt ten goede aan Lanaken en zijn inwoners. De bedrijven die zich komen vestigen zullen zorgen voor een substantiële bijkomende tewerkstelling zodat jongeren meer kans hebben om werk in eigen gemeente te vinden.

Ook voor heel wat bestaande bedrijven is het spoor een zegen omdat ze daardoor gebruik zullen kunnen maken van een spoorinfrastructuur in hun onmiddellijke omgeving terwijl de wegen steeds meer dicht slibben.

Door de samenwerking met Maastricht worden er ook afspraken gemaakt om alleen bedrijven toe te laten die zo weinig mogelijk milieuhinder veroorzaken voor de omwonenden.

De activering van het spoor tussen Maastricht en Lanaken heeft ook het aanleggen van het netwerk voor de sneltram versneld zodat in de nabije toekomst een spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht via Lanaken weer een stuk realistischer wordt.

En tenslotte zal het project heel wat vrachtwagens van de weg halen wat de leefbaarheid van Lanaken zeker ten goede komt. Na de plaatsing van een windmolenpark, krijgt Lanaken daardoor een nieuw project dat kadert binnen de reductie van de CO<sup>2</sup>-uitstoot.

## Verkeersbeperking goed voor milieu

Het spoorproject zorgt - ondanks een enorme uitbreiding van de industrieterreinen aan beide landsgrenzen - voor positieve effecten op het milieu en de leefbaarheid. Zeker het verminderen van het vrachtovervoer over de weg is een goede zaak. De reactivering van spoorlijn 20 en de aanleg van een rangeerbundel heeft jaarlijks een potentie van 800.000 ton goederentransport dat niet meer over de weg hoeft te gaan. Aan een gemiddelde van 20 ton per vrachtwagen, betekent het dat er jaarlijks 40.000

vrachtwagens van de baan kunnen gehaald worden. Dat zijn 175 vrachtwagenbewegingen per dag, waarbij de lege terugritten niet geteld worden. Door het verminderen van die vrachtwagenbewegingen beperkt men ook de uitstoot van schadelijke stoffen. Studies tonen aan dat de ingebruikname van het goederenspoor kan leiden tot een vermindering van 16 ton kooldioxide (CO<sup>2</sup>), 8 ton vluchtige organische stoffen en 83 ton stikstofoxiden.



## Geluidshinder?

Volgens recent onderzoek wordt de geluidshinder in Vlaanderen voor 27% veroorzaakt door het wegverkeer. De hinder van het spoor blijft beperkt tot 2%. Lanaken heeft afspraken gemaakt met Maastricht dat de geluidsbelasting die het gevolg is van de reactivering van spoorlijn 20, nooit meer zal bedragen dan 57 db(A). Dat is ongeveer het geluidsniveau van een gesprek (zie tabel).

### Geluidsniveau

db(A)'s	
130	Startend vliegtuig op 50 meter
120	Toeterende auto op 2 meter
110	Drilboor
100	Popgroep
80-90	Drukke verkeersweg
70	Stofzuiger op 2 meter
60	Gespreksniveau
50	Woonstraat overdag
40	Woonstraat 's nachts

## Trajecten Spoorproject Maastricht-Lanaken



Het spoorproject Maastricht-Lanaken telt drie belangrijke en van mekaar onlosmakelijke trajecten:

- 1. Het goederenspoor aan Belgische zijde, tot aan de grens met Maastricht. Totale lengte ± 2 km. Dit wordt aangelegd door Infrabel, de spoornetbeheerder van de NMBS. Zij leggen het spoor aan vanaf de Nederlandse grens tot aan de N78.**
  - Kostprijs van dit traject: 1.500.000 euro (ex.BTW)
  - Betoelaging: 100% door het Vlaamse Gewest
  - Start werken: aansluitend na voltooiing werken aan Nederlandse zijde
- 2. Het goederenspoor aan Nederlandse zijde, tot aan de grens met Lanaken. Hiervoor tekent ProRail, de Nederlandse spoornetbeheerder. Totale lengte ± 6 kilometer.**
  - Kostprijs: 14.600.000 euro (ex. BTW)
  - Betoelaging: Interreg, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Economische Zaken, Provincie Nederlands Limburg, stad Maastricht
  - Deze werken zijn in uitvoering en duren tot juni 2009.
- 3. Aftakking van het spoor naar het industrieterrein van Lanaken en de bouw van een rangeerbundel met laad- en loskade. De rangeerbundel wordt aangelegd in opdracht van het Autonoom Gemeentebedrijf Lanaken. (Nabij de windmolens)**
  - Kostprijs: 9.700.000 euro (ex. BTW)
  - Betoelaging:
    - 2.167.335 euro: Interreg
    - 4.547.760 euro: Vlaams Gewest
    - 100.000 euro: Provincie Limburg
    - Het saldo is ten laste van het Autonoom Gemeentebedrijf Lanaken
  - Werken zijn momenteel in uitvoering.

## “Minder vrachtovervoer op de weg.”

