

## HET GOEDERENVERVOER PER SPOOR IN LIMBURG.

**Goederenlijnen Groen, Geel** ( zie plan goederen)

### Lijn Geel

In het kader van dit spoorplan Limburg, krijgt het **goederenvervoer** de nodige aandacht in het kader van de aansluiting met **logistiek Vlaanderen**, de **Vlaamse Zeehavens**, maar nog meer in wat door de Limburgse politici al decennia wordt uitgedragen “ **De Logistiek Poort Limburg** ”.

Limburg heeft een **gunstige internationale ligging** en beschikt over **twee belangrijke internationale logistieke spoorlijnen** . De lijnen 15, 18 en 19 zijn voor Limburg de **IJzeren Rijn**.

Waarom is de IJzeren Rijn wel opgenomen in de TEN maar **niet in de TEM** ? Is voor Vlaanderen met de Vlaamse zeehavens dergelijke internationale goederenspoorlijn **niet belangrijk** ?

**De internationale lijn 20 Antwerpen-Aken** (geel), die ook een belangrijke internationale betekenis had in het goederenverkeer tot 1992 is nu zwaar verwaarloost. Waarom is deze lijn **niet opgenomen** als Vlaams logistieke lijn **in de TEN** ?

Deze lijn 20 is door het ontnemen van internationale status voor personenvervoer **op 4 april 1953 uit** de Vlaamse en Limburgse **politieke aandacht verdwenen**.

Vanaf haar **oprichting in 1856** heeft zij, samen met haar zusterlijn Aken – Maastricht – Rotterdam, een **grote logistieke betekenis** gehad. Voor lijn 20 spitste zich dat toe trafiek op vanuit het oosten naar de haven van Antwerpen en verkeer tussen het Aken en het Nederlands Limburgse Kolenbekken.

In **2000** heeft men gelukkig deze **logistieke waarde opnieuw ontdekt** en zijn er politieke stappen op Vlaams en Limburgs nivo gezet om ze deze **lijn 20** terug haar logistieke betekenis te geven.

Tussen 2000 en **2004** is in dit kader een **overeenkomst** gesloten **tussen beide provincies Limburg**. Er was **ondersteuning** van de toenmalige GOM Limburg, LIOF, de Vlaamse gemeenschap, de Stad Maastricht - gemeente Lanaken, betoelaging met EFRO kredieten, door de **oprichting** van het **gemeentelijke overslagbedrijf AGB Lanaken**.

Op deze wijze zijn **heel wat goederenwegverkeer** van de weg gehaald en **naar het spoor overgeheveld**. Hierdoor werden in feite de **grondvesten** gelegd voor een **Trilogiepoort**, waar vandaag politiek Limburg mee uitpakt.

In **2003** was er voor de betrokken politici **de vaste intentie deze AGB Rail Port Lanaken via het te reactiveren gedeelte Lanaken- Beverst** aan te sluiten met de Vlaamse zeehavens en Vlaamse Hinterland

De Vlaamse en Limburgse politici gingen er toen van uit, dat het als “ **een vanzelfsprekendheid**” zou zijn een **reactivering dit deelstuk lijn 20**, de aansluiting met de Vlaamse Zeehavens er sowieso zou komen.

Daar waren toen zelfs 2002-2003 **toezeggingen van NMBS** dit te realiseren, die tot op de dag van

## Persmap Maaseik Doc 6

vandaag niet zijn nagekomen.

De **Nederlandse spoorwegen Pro Rail** zag in **2002** reeds de **logistieke waarde** in van deze **lijn 20** haar overslagbedrijf AGB, dat dit juist door Pro rail werd ingeschat, mag blijken door de geweldige investeringen die Pro Rail deed tussen 2006 en 2008 in het **deelstuk spoorlijn 20 Maastricht - Lanaken**.

Door Europees juridische problemen kon pas in **2006** begonnen worden met de **werken** voor het operatief maken van deze Rail Port - Trilogiepoort met de naam **Albertina-terminal**.

De **eerste goederentrein vertrok in mei 2011** sindsdien is er hoegenaamd geen spooractiviteit vastgesteld op deze belangrijke Trilogiepoort Lanaken.

Op een **parlementaire vraag** die gesteld **2009**, in het vooruitzicht van de opening Rail Port Lanaken over de verbinding van deze Trilogiepoort Lanaken met Vlaamse Zeehavens + Vlaamse Hinterland, **antwoorde minister Vanackere** dat om aansluiting te krijgen met de Vlaamse Zeehavens men gebruik diende te maken van de **lijn Maastricht – Luik lijn 40** om zo **via Luik lijn 24 naar Antwerpen** te sporen.

Maar welke vrachtvervoerder wil er betalen om een omweg te maken van **84 km langs Luik** wetende dat hij **900 Euro extra moet betalen per vervoerde treinwagon ?**

Een andere federale parlementaire vraag vanuit de oppositie gesteld in juni 2011 aan voormalig minister Vervotte over de logistieke verbinding met het Vlaams Hinterland. Haar antwoord was meer dan duidelijk, dat van bij de opening mei 2011 er **“geen enkele vraag of interesse was”**, van gelijk welke spooroperator ! Ook niet van B Logistics om gebruik te maken van deze Trilogiepoort.

Uit onze kontakten is toch is gebleken dat er duidelijke interesse is van de **havenbedrijven van Antwerpen** om deze Trilogiepoort als **“ hup ”** te gebruiken.

Hierdoor zou zelfs de **mogelijkheid** ontstaan het scheppen van **100 à 150 actieve arbeidsplaatsen**, maar dan moet er **wel een directe verbinding** komen via het te **reactiveren** deelstuk **lijn 20 Lanaken – Beverst** verder naar **Vlaamse Zeehavens**.

Deze Trilogiepoort moet zich ook duidelijk inschrijven in het project- plannen van Kreis Aachen Parkstad Limburg “, **spoorboog Herzogenrath**” onderdeel van de verbinding van lijn Eindhoven – Born - Maastricht – Heerlen via deze spoorboog met de lijn Aken - Mönchengladbach.

Dit zou enorme perspectieven bieden als een tijdelijk **alternatief voor IJzeren Rijn**, door haar profiel lijn 20 en een **verkorting van 28 km t.o.v. De Montzenlijn**.

Door dit feit zou deze Trilogiepoort Lanaken **volledig geïntegreerd** worden in de context van grotere netwerken zoals de as Duinkerken - Rijsel – Kortrijk – Gent- Antwerpen – Hasselt – Maastricht – Sittard Geleen (Born) - Heerlen - Aken – Mönchengladbach / Eifeltoer Frechen .

(Zie kaart)

Persmap Maaseik Doc 6

Door hierin mee in te stappen kan deze Trilogiepoort haar logistieke mogelijkheden aanbieden en ook haar attractiviteit ten volle uitspelen.

In het Nederlands Limburgse parlement zeer onlangs zijn geuit, waar duidelijk gezegd werd dat men zich meer infrastructureel, economisch verbonden voelde met provincie Luik, Kreis Aachen en **voor wetenschappelijke samenwerking met Aken, Luik en Leuven**. Hierop zouden de Limburgse politici inpikken om contacten te leggen met de Nederlands Limburgse politici.

***Kan het zijn dat door de aanleg van een sneltramlijn (die het treinspoor inneemt) deze mogelijkheden van de Trilogiepoort Lanaken “een enorme logistieke troef voor onze provincie” ook aan werkverschaffing, blijvend kan gehypothekeerd worden ?***

Lijn GROEN – BLAUW

In het kader van de onderlinge verbindingen van de Limburgse spoornetwerken zijn er nieuwe mogelijkheden.

**De IJzeren Rijn kan met de spoorlijnen 19 via lijn 18 met Genk verbonden worden.**

Via de lijn 21 D Genk goederen - Genk haven kan via een te plannen spoorboog bij Beverst lijn 20 lijn 21 D met deze Trilogie Poort Lanaken verbinden.

De spoorwegen van **Winterslag en Genk** moeten **dringend aansluiting** krijgen met de rest van het bestaande **spoorwegennetwerk in Limburg**.