

Mondelinge vraag van Johan Pauly (N-VA) over de stopzetting van Railport Lanaken

De heer Johan Pauly:

Geachte deputatie, beste collega's. Het staat iedereen vrij in deze raad om vragen te stellen. Ik vind het jammer dat een advies in deze raad wordt misbruikt om een mening door te drukken. Dat kan nu eenmaal gebeuren.

Uiteraard kan Railport voor het nieuw te ontwikkelen industriegebied Albertknoop een serieuze meerwaarde zijn. Welk industriegebied kan zeggen dat het zowel via weg, water en spoor te ontsluiten zal zijn? En ja, daarvoor moet de lijn Maastricht-Hasselt of lijn 20 weldegelijk voor goederenvervoer ontwikkeld worden. Daar zijn we met N-VA-Limburg ook absoluut van overtuigd. Ik zal ervoor blijven ijveren dat deze lijn op termijn toch zal ontwikkeld worden. Liever goederen op dit spoor dan een shoppingtram.

Met de stopzetting van het onderhoud van de spoorlijn richting Railport Lanaken zet Infrabel de facto een punt achter de activiteiten van de goederenterminal die in 2011 geopend werd. Het was nooit een succesverhaal. Sinds de opening vertrokken er slechts negen treinen. Dit is uiteraard veel te weinig om dit project rendabel te maken. Ook de aandeelhouder Gobo Transport & Logistics stopt met de exploitatie.

Railport, met vier sporen op het industrieterrein Europark in Lanaken, moest voor de verdere economische ontsluiting van de Euregio via het spoor zorgen. Daarvoor hadden zowel Vlaanderen als Europa heel wat geld over. Vanuit Europa 4,6 miljoen euro, zijnde 1,9 miljoen euro via het Interreg III-akkoord fase 1 en 2,6 miljoen euro via Interreg IV fase 2. Vanuit Vlaanderen was er meer dan 6 miljoen euro beschikbaar. 4 miljoen euro daarvan diende als cofinanciering voor het project Modal Shift. Vanuit de provincie werd 100 000 euro beschikbaar gesteld. Deze investeringen lijken nu voor niets te zijn geweest.

Hierover heb ik een aantal vragen voor de deputatie. Welke voorwaarden stelden Europa, Vlaanderen en de provincie Limburg aan het toekennen van bovenvermelde subsidies? Is er een mogelijkheid dat één van deze instanties hun gesubsidieerde middelen terugvorderen? Wie zal dit dan moeten betalen? Wat zal er gebeuren met de bestaande infrastructuur? Zal de deputatie stappen ondernemen om deze terminal nieuw leven in te blazen? Zo ja, dewelke? Zo neen, waarom niet? Werd de deputatie op de hoogte gebracht van de plannen van Infrabel om het onderhoud aan de spoorlijn stop te zetten?

Blijkbaar heeft het persartikel van de N-VA-Lanaken van enkele weken geleden toch het een en ander aan 't bewegen gezet. Waar we de voorbije jaren telkens werden afgeblokt door de burgemeester van Lanaken en zijn gevolg, was er vandaag plots wel een antwoord. Ook dit heb ik maar in de pers moeten vernemen. Volgens de uitleg van de heer Keulen is elke partner die mee heeft gefinancierd hiervan op de hoogte gesteld. Het antwoord was dat via de beleidscommissie Beheersautoriteit geen subsidies zouden teruggevorderd worden. Daarom een paar bijkomende vragen. Ik begrijp dat het ongebruikelijk is om andere vragen te stellen dan degene die zijn doorgestuurd. Maar in dit geval ben ik ook voorbijgestoken door de feiten en door de actualiteit. Ik vraag de toestemming om de vragen te mogen stellen. Als erop geantwoord kan worden, des te beter, anders schriftelijk.

De voorzitter:

We zullen zien of het antwoord mogelijk is.

De heer Johan Pauly:

Wanneer zijn jullie op de hoogte gebracht van deze beslissing? Waar en door wie is er contact opgenomen met de Beheersautoriteit Interreg Vlaanderen-Nederland? Er is sprake dat er negen bijkomende stukken zijn overgemaakt aan deze Beheersautoriteit. Welke stukken zijn dit geweest? Heeft de deputatie ook hier inspraak in gehad?

Dan blijft er nog het stuk van 100 000 euro van de provincie. Gaat de provincie actie ondernemen om dit geld terug te vorderen?

Ik kijk uit naar jullie antwoorden.

De voorzitter:

Dat zijn de vragen die u toch had gesteld. Mijnheer De Meester is boos dat ik u toch die vragen laat stellen.

De heer Erik Gerits:

Dank u wel, mijnheer Pauly, ik ga eerst antwoorden op de eerstgestelde vragen ...

De voorzitter:

Mijnheer De Meester, u vraagt het woord?

Neen, het is een mondelinge vraag.

De heer Erik Gerits:

Om even te duiden, dames en heren. Het doel van het project was enerzijds om een grensoverschrijdend transport mogelijk te maken via de overschakeling van de weg naar spoor en water, een modalshift, en anderzijds ook een logistieke ontsluiting richting Zuid- en Oost-Europa te realiseren via Nederland. Niet onbelangrijk was ook het feit dat deze terminal ook gevraagd werd door de stad Maastricht en Sappi om het zwaar vervoer uit het stadscentrum te halen door een spoorverbinding te maken tussen de twee Sappi-zetels.

In 2007 zijn de werkzaamheden gestart om de spoorlijn Maastricht-Lanaken nieuw leven in te blazen met het Interreg-project genaamd Modalshift door de revitalisering van de spoorlijn Lanaken-Maastricht. Met het project werd de multimodale ontsluiting beoogd van het industrieterrein Europark in Lanaken en dat van Lanakerveld in Maastricht.

Het project is dan uitgevoerd in twee grote fases. Fase 1 is uitgevoerd in het kader van het toenmalige Interreg III-programma van de Euregio Benelux Middengebied en dat in de programmaperiode 2000 tot 2006. In deze eerste fase is er voornamelijk geïnvesteerd in het terrein om het terrein bouwrijp te maken voor de verlenging van de rangeerbundel en de laad- en losplatforms.

Alle voorwaarden rond de duurzame bestemming van de investering zijn niet meer van toepassing omdat fase 1 langer dan vijf jaar geleden beëindigd is. De totale projectkosten van deze eerste fase bedroegen 6,7 miljoen euro. Ik ga niet in detail. Daarvan, u hebt het al aangehaald, een gedeelte van Interreg, een cofinanciering van de provincie van 100 000 euro en ook nog andere financieringsmiddelen.

De provinciale cofinanciering van 100 000 euro was een projectsubsidie voor de realisatie van dit project. We hebben als provincie dan ook geen enkele juridische grond om dit bedrag eventueel terug te vorderen daar de middelen besteed zijn voor wat ze ook bedoeld waren.

Fase 2 van het project is dan uitgevoerd in het kader van Interreg IV, het programma Grensregio Vlaanderen-Nederland. Dat was de opvolger van het vorige programma. In die tweede fase zat ook het meest omvangrijke gedeelte van het traject, wat ook af te leiden is uit de totale projectkosten. Die bedroegen in deze tweede fase iets meer dan 11 miljoen euro. Daarvoor kwam de belangrijkste bijdrage van Nederland met 5,5 miljoen. AGB Lanaken heeft daar een belangrijke bijdrage geleverd van 2,6 miljoen, Interreg 2,9 miljoen en de provincie heeft in deze tweede fase geen bijdrage geleverd.

Ik ga u besparen waarvoor die middelen allemaal ingezet zijn. Als u dat wilt, kan ik u dat allemaal bezorgen.

Fase 2 van het project is dan gerealiseerd onder de klassieke voorwaarden van duurzaamheid van investeringen. Dat betekent dat de subsidie niet overdraagbaar is naar een andere partij en dat de bestemming van de subsidie niet veranderd mag worden. Praktisch betekent dit dat het spoor, de terminal en alles wat betoelaagd werd niet weggehaald mag worden, niet overgedragen mag worden aan een andere begunstigde en minimaal onderhoud moet krijgen.

U hebt het ook gelezen vandaag in Het Belang. Er werd intussen onderzocht of deze voorwaarde van duurzaamheid van investering geschonden is. Dergelijke onderzoeken naar eventuele schendingen van de subsidievoorwaarden -u hebt het al aangehaald- gebeuren onder de coördinatie van het centraal Interregprogrammasecretariaat. Om op één vraag al te antwoorden. Op maandag 17 oktober hebben wij een e-mail ontvangen van de beheersautoriteiten Interreg Vlaanderen-Nederland, ook omdat we dat gevraagd hebben, met de mededeling dat er geen enkele reden is om de eerder verstrekte Europese bijdrage te herzien. De ontvangen Interregsubsidies blijven dus overeind. We kunnen dus wat betreft de subsidies besluiten dat de totale subsidie een gekoppelde subsidie is. Dat betekent dat de Vlaamse en provinciale subsidies gekoppeld zijn aan deze Europese subsidies. Indien de Europese subsidies niet moeten worden terugbetaald, is er ook geen reden tot terugvordering van de Vlaamse en de provinciale subsidies.

Wanneer bent u op de hoogte gebracht? Door wie? Wij zijn door de beheersautoriteit op de hoogte gebracht.

Wat zal er gebeuren met de bestaande infrastructuur? Dat is in principe een vraag voor de eigenaar van de Albertterminal, AGB Lanaken. Als provincie zijn we geen eigenaar. We zijn wel medebeheerder van het Interregprogramma, waardoor we 100 000 euro cofinanciering hebben bijgedragen in fase 1 van het project.

Toch willen we graag het beleidsmatig standpunt van het provinciebestuur meegeven. Het is voor ons natuurlijk wenselijk dat de infrastructuur die voorzien werd voor dit project behouden blijft. Maar nogmaals, het zal de eigenaar, AGB Lanaken, zijn die daarover zal moeten beslissen. Daarbij moeten ze natuurlijk wel rekening houden met alle voorwaarden en verplichtingen die verbonden zijn aan het behoud van de investering na de toekenning van de Europese subsidies. Het zou volgens ons natuurlijk ook geen teken zijn van goed nabuurschap ten opzichte van Nederlands-Limburg en de Nederlandse overheid als er eenzijdig zou worden beslist tot de herbesteding, afbraak, of welke beslissing dan ook, die gevolgen heeft voor het Nederlandse gedeelte van deze investeringen.

Zal de deputatie stappen ondernemen om deze terminal nieuw leven in te blazen? Mijnheer Pauly, we hebben absoluut begrip voor deze vraag. Maar elke vraag inzake verdere exploitatie en toekomstvisie inzake de terminal wordt best met de eigenaar besproken. Rond de mogelijkheden van de terminal zijn, naar wij vernomen hebben, twee studies uitgevoerd. Eén studie is uitgevoerd door het Vlaams Instituut voor de Logistiek. Daarbij was noch de provincie, noch de POM betrokken. Van deze studie hebben wij dan ook geen resultaten ontvangen. Daarnaast heeft POM Limburg wel een studie laten uitvoeren door bureau City D in verband met het invullen van de terreinen rondom de spoorterminal Lanaken. Daarbij werd met name gekeken naar de mogelijkheden rond vastgoed. De belangrijkste conclusie van deze studie was dat de economische exploitatie enorm bemoeilijkt wordt door het feit dat de terminal niet aangesloten is, u hebt het al aangehaald, op het internationale spoornetwerk. Het is enkel aangesloten op het Nederlandse netwerk. De aansluiting op het Belgische spoornetwerk is broodnodig om de connectie te maken met, onder andere, Mainport in Antwerpen.

Daarnaast zijn er nog een aantal opmerkingen. Er is onvoldoende kritische massa aanwezig voor de rendabiliteit van de terminal. Zo weet u dat het bedrijf Sappi afgehaakt heeft. Er zijn eigenlijk geen andere grote bedrijven in de buurt die grote volumes moeten transporteren.

Bovendien is er ook nog een capaciteitsoverschot bij de meeste nabijgelegen terminals van onder andere Luik, Genk en Stein. Die liggen allemaal in dezelfde vergelijkbare prijsklasse. Ten slotte waren ook de voorwaarden voor de grondverwerving op het bedrijventerrein Europark erg complex en niet realistisch. Dit laatste probleem is intussen, samen met de gemeente Lanaken, wel aangepakt. De koopvoorwaarden werden versoepeld en de minimumcriteria rond de tewerkstelling en de daaraan gekoppelde borgstelling werden geschrapt.

Als gevolg van deze studie heeft de POM dan ook samen met de gemeente Lanaken nog enkele andere initiatieven genomen voor de commercialisering van de bedrijventerreinen. Zo werd voor spoor- en watergebonden bedrijvigheid de verkoopprijs verlaagd van 30 euro per vierkante meter naar 20 euro per vierkante meter. De POM heeft begin dit jaar ook Locate in Limburg uitgenodigd op het Directiecomité van AGB Lanaken om de mogelijkheden van acquisitie te bekijken. Daarnaast hebben de gemeente Lanaken en de stad Maastricht ook contacten gelegd over grensoverschrijdende samenwerking rond de ontwikkeling van de bedrijventerreinen. Daarover hebben we afgelopen maandag voldoende uitleg gehoord.

Er zijn dus zeker initiatieven lopende voor de invulling van de bedrijventerreinen rond de terminal. We kunnen ook zeggen dat de invulling van die bedrijventerreinen toch een belangrijke basisvoorwaarde is voor een succesvolle exploitatie van de terminal zelf.

Tot slot nog één vraag: werd de deputatie op de hoogte gebracht van de plannen van Infrabel om het onderhoud aan de spoorlijn stop te zetten? We moeten zeggen dat wij hier niet over geïnformeerd werden, noch door Infrabel noch door AGB Lanaken.

De voorzitter:

Mijnheer De Meester, ik laat eerst mijnheer Pauly aan het woord omdat hij de vraag heeft gesteld.

De heer Johan Pauly:

Gedeputeerde, dank u wel voor uw antwoord.

Railport is heel belangrijk of kan heel belangrijk gaan zijn.

Ik heb nog een aantal vragen gesteld over die negen documenten die extra toegevoegd zijn.

De heer Erik Gerits:

Excuseer mij, ja. Ik heb er een overzicht van. Dat stond allemaal verklaard in de mail, de individuele stukken niet, maar wel de negen verschillende stukken. Wat die betreft, die hebben wij aangeleverd gekregen. Ik kan dat hier overlopen, maar dan wordt het iets te lang.

De heer Johan Pauly:

Ik krijg het volledige antwoord?

De heer Erik Gerits:

U krijgt dat van mij.

De heer Johan Pauly:

Dank u wel.