

Europese Commissie  
DG Energie en Vervoer  
TEN-V  
B-1049 Brussel  
België

Roermond: 21 april 2009

Betreft: TEN-V: een beleidsevaluatie

Van: Toine Wuts

Kenmerk: 09.89 / TW / 272.311

Geachte mevrouw, heer,

Bij deze maken wij van de gelegenheid gebruik om een bijdrage te leveren aan de beleidsevaluatie TEN-V. Onze bijdrage zal voornamelijk betrekking hebben op het dossier IJzeren Rijn als onderdeel van de TEN verbinding Antwerpen/Rotterdam – Lyon/Basel/Genua.

Sinds 1998 wordt tussen de drie landen België, Duitsland en Nederland gediscussieerd over de IJzeren Rijn, het gedeelte van Antwerpen tot het Duitse Ruhrgebied, als onderdeel van bovengenoemde TEN verbinding.

Klimaatbeleid, bestrijding van klimaatverandering en innovatie zijn belangrijke aandachtspunten in het TEN-V en in uw evaluatie.

#### **Specifiek naar de IJzeren Rijn.**

België houdt vast aan het historisch verdrag uit 1839. Daarop baseert zij het recht op gebruik van het historisch tracé van de IJzeren Rijn. Volgens België is een enkelsporige lijn met gebruik van dieseltractie voldoende. Dat dit geen bijdrage levert aan klimaatverbetering en geen innovatie in gang zet mag duidelijk zijn.

Nederland heeft geen interesse in heringebruikname van het historisch tracé. Het tracé gaat niet langs Venlo met zijn multimodale mogelijkheden en Nederland heeft zijn eigen Betuwelijn. In haar laatste financiële voorstel naar België heeft Nederland zich ook gebaseerd op een enkelsporige lijn met dieseltractie in België en Nederland en een dubbelsporige geëlektrificeerde lijn in Duitsland.

De Bondsregering in Duitsland heeft zich heel lang buiten de discussie gehouden. Terwijl de Landesregering in Nord Rheinwestfalen in 2006 een nieuwe variant heeft ingebracht.

Van enige gedegen afstemming en een onderzoek van begin tot eindpunt is geen sprake. Telkens worden er deelonderzoeken gedaan. Het aan elkaar knopen van deelonderzoeken wordt door de drie Ministers vooralsnog gezien als een “gedegen” studie. Het goede nabuurschap is tot nu toe het belangrijkste gebruikte argument. Van een duurzame toekomstvaste oplossing, zoals naar alle waarschijnlijkheid door de EU-commissie bij de vaststelling van de TEN projecten is bedoeld, is geen sprake.

## **Aanbevelingen**

Vanuit de Milieufederatie Limburg in samenwerking met onze achterban van Krefeld tot Budel, en in samenwerking met het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn, bestaande uit de Midden-Limburgse gemeenten, Kamer van Koophandel en Staatsbosbeheer, is altijd verzocht om een duurzame en toekomstvaste oplossing. Een duurzame toekomstvaste oplossing gebaseerd op een gedegen m.e.r.-studie van Antwerpen tot Duisburg inclusief een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse.

Het zoekgebied voor deze m.e.r.-studie zou begrensd kunnen worden door de steden Antwerpen, Luik, Duisburg en Venlo.

Daarnaast willen wij aanbevelen dat er vanuit de EU-commissie een coördinerende rol in dit grensoverschrijdende dossier wordt genomen, zodat er een duurzame toekomstvaste verbinding komt die een bijdrage levert aan de klimaatverbetering en die leidt tot innovatie. Een verbinding die ook aandacht heeft voor een optimale benutting en afstemming tussen de diverse vervoersvormen.

Hoogachtend  
Stichting Milieufederatie Limburg,  
Godsweerderstraat 2  
6041 GH Roermond  
Nederland

Ir. J.H. Heijnen  
Directeur

Mede namens,  
Beh. Stillegeb. "Boslaan en Vlodrop-Station"(Stg)  
Bund Reg. Dusseldorf  
Eiserner Rhein Arbeitsgruppe Dalheim Wegberg  
Eiserner Rhein Arbeitsgruppe Rheindahlen  
Eiserner Rhein Krefeld  
Faunabescherming  
I.V.N. afdeling Roermond  
IJzeren Nein Herkenbosch  
IJzeren Rijn Budel-Schoot werkgroep  
IJzeren Rijn Nee  
Milieudefensie Weert  
Milieugroep Roermond  
Natuurhist. Genootschap Kring Venlo  
Nein a52 Eiserner Rhein  
Behoud Meinweg (Stg)