



Radboud Universiteit Nijmegen

# EEN DOOD SPOOR

---

Een transnationale benadering van de mislukte  
reactivering van de IJzeren Rijn in de periode  
1989-1994

**MAARTEN BAKKER**

S0802077

15 augustus 2015

## INHOUDSOPGAVE

---

|                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| INHOUDSOPGAVE.....                                                          | 1  |
| I. INLEIDING .....                                                          | 2  |
| Aanleiding.....                                                             | 2  |
| Probleemstelling.....                                                       | 3  |
| Status quaestionis .....                                                    | 4  |
| Onderzoeksvragen.....                                                       | 19 |
| Methode.....                                                                | 23 |
| II. ONDERZOEKSVERSLAG .....                                                 | 28 |
| Dimensies in de publieke discussie: Het nationaal-gewestelijke niveau ..... | 28 |
| Dimensies in de publieke discussie: De IJzeren Rijn op Europees niveau..... | 35 |
| Dimensies in de publieke discussie: Lokale en regionale belangen .....      | 39 |
| De rol van het college 1989-1994 .....                                      | 45 |
| III. CONCLUSIES EN REFLECTIE.....                                           | 53 |
| Beantwoording van de onderzoeksvragen.....                                  | 53 |
| Conclusies.....                                                             | 57 |
| Reflectie en aanbevelingen .....                                            | 59 |
| Slotwoord .....                                                             | 60 |
| IV. REFERENTIES .....                                                       | 61 |
| Archiefstukken.....                                                         | 61 |
| Kranten- en tijdschriftartikelen.....                                       | 63 |
| Overheidsdocumenten.....                                                    | 69 |
| Websites.....                                                               | 69 |
| Figuren.....                                                                | 70 |
| Literatuur.....                                                             | 70 |
| Lijst van gebruikte afkortingen.....                                        | 75 |

### Aanleiding

Op 14 maart 2015 meldde *Trouw* dat de Vlaamse minister voor mobiliteit Ben Weyts een Europese subsidie had aangevraagd voor onderzoek naar reactivering van de IJzeren Rijn. De IJzeren Rijn is de spoorverbinding van Antwerpen via Roermond naar Mönchengladbach en het Duitse Ruhrgebied.<sup>1</sup> Een internationale doorbraak aldus Weyts, want Nederland had bij eerdere verzoeken van België niet staan te springen om de spoorlijn nieuw leven in te blazen.<sup>2</sup>

Vanaf de Tweede Wereldoorlog tot 1991 werd de IJzeren Rijn sporadisch gebruikt. De Belgische minister van Verkeer, Herman de Croo, liet in 1987 een haalbaarheidsstudie uitvoeren met betrekking tot modernisering van de lijn.<sup>3</sup> De context leek ook toen gunstig. Enerzijds heeft België een afdwingbaar recht van doortocht door Nederland vastgelegd in het IJzeren Rijn-verdrag, dat is gesloten na de afscheiding van België van Nederland. Daarnaast ontwikkelde Europa zich na de Tweede Wereldoorlog tot een continent met vrijwel overal vrij verkeer van personen en goederen. Het is verwonderlijk dat er een directe spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied ligt, maar dat deze niet gebruikt wordt en het lijkt er op dat de IJzeren Rijn gemakkelijk gereactiveerd kan worden. Nederland zou ook weinig tegen een eventuele reactivering van de spoorlijn kunnen doen.



Figuur 1: Het historisch tracé van de IJzeren Rijn van Antwerpen naar Mönchengladbach, bron: Wikimedia.

Begin jaren negentig spraken verschillende belanghebbenden en invloedrijke personen, zoals Belgische verkeersminister Jean-Luc Dehaene (Christelijke Volkspartij, CVP), Nederlands Europarlementariër Pam Cornelissen, de Antwerpse havenschepen Jan Devroe en voormalig topman van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) Honoré Paelinck zich uit voor reactivering van de IJzeren Rijn, maar toen kwam een reactivering ondanks

---

<sup>1</sup> Zie figuur 1.

<sup>2</sup> 'Tweestrijd over nieuwe IJzeren Rijn', *Trouw* (14 maart 2015), 21.

<sup>3</sup> Jochem de Vries, Arjan Harbers en Femke Verwest, *Grensoverschrijdende Projecten in Nederland en Vlaanderen: Ieren van HSL-Zuid, Schelde en IJzeren Rijn* (Den Haag, 2007), 129.

gunstige omstandigheden niet van de grond.<sup>4-5</sup> Hoe kan het zo zijn dat er vijftwintig jaar later nog geen trein over het IJzeren Rijntracé rijdt?

## Probleemstelling

Overheden spelen een sleutelrol in de ontsluiting van havens.<sup>6</sup> De betrokken overheden van Antwerpen en Vlaanderen wilden graag een reactivering van de IJzeren Rijn en zij hadden de nodige pressiemiddelen om een reactivering te bewerkstelligen tot hun beschikking.<sup>7</sup> Wanneer gekeken wordt naar de instituties en officiële documenten lijkt het of het reactiveren van de IJzeren Rijn een formaliteit is. Een benadering die puur naar formeel vastgelegde afspraken en geïnstitutionaliseerde actoren kijkt wordt ook wel een institutionele benadering genoemd. Bij de reactivering van de IJzeren Rijn gaat deze benadering niet op, want een reactivering mislukte al eerder.

Dit onderzoek heeft als doel het huidige debat over de reactivering van de IJzeren Rijn beter te begrijpen door te kijken naar het mislukken van de reactiveringspogingen een kwart eeuw geleden. Een groot infrastructureel project zoals het verbinden van de haven van Antwerpen met zijn achterland bestaat uit meerdere processen, op verschillende niveaus, in meerdere landen en behelst ook actoren die buiten het zuiver institutionele spectrum vallen. Het onderzoeken van deze meerdere lagen en processen en het meenemen van niet geïnstitutionaliseerde actoren staat bekend als transnationalisme. Dit onderzoek laat zien dat het reactiveringsdebat met betrekking tot de IJzeren Rijn beter begrepen kan worden wanneer een transnationale nuance toegepast wordt op de zuiver institutionele invalshoek.

De discussie over het reactiveren van de IJzeren Rijn komt en gaat in de Vlaamse pers met de jaren. Dit onderzoek richt zich op de periode 1989-1994, omdat in 1989 de Nationale Maatschappij voor de Belgische Spoorwegen (NMBS) haar langetermijnvisie op het spoor, genaamd Spoor Toekomst – Avenir du Rail (STAR) 21, presenteerde.<sup>8</sup> Dit zou een logisch moment zijn om de reactivering van de IJzeren Rijn als beleidsvoornemen op te

---

<sup>4</sup> Een schepen is de Vlaamse equivalent van de Nederlandse wethouder.

<sup>5</sup> 'Eensgezindheid over uitbouw IJzeren Rijn', *Het Nieuwsblad* (29 maart 1991), 'Wij hebben de IJzeren Rijn nodig', *Gazet van Antwerpen* (17 september 1991), Europese Gemeenschappen, 'schriftelijke vraag nr. 1483/90 van de leden Petrus Cornelissen, Karel Pinxten en Günter Rinsche (EVP) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (13 juni 1990) (91/C 79/26)' *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* (1991 Devroe, Jan, *Brief aan Pam Cornelissen, 6 september 1990*, Antwerpen, Felix Archief, 409#237.

<sup>6</sup> Reginald Loyen en Paul van de Laar, 'Cargo-handling technology and competition during the interwar years' in: Ferry de Goey (ed.), *Comparative Port History of Rotterdam and Antwerp (1880-2000): Competition, cargo and costs* (Amsterdam, 2004), p.93.

<sup>7</sup> Eric van Hooydonk, 'Het internationaal juridisch statuut van de IJzeren Rijn: Van het scheidingsverdrag tot de trans-Europese netwerken' in: Frank Witlox, *De IJzeren Rijn en de Betuweroute: Het debat op de juiste sporen?* (Leuven, 2000), pp.73-74.

<sup>8</sup> NMBS, *Het plan STAR 21*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

nemen. De periode eindigt in 1994 op het moment dat Nederland definitief besloot om de Betuweroute aan te leggen.<sup>9</sup> Dit maakte de IJzeren Rijn in ieder geval op korte termijn minder noodzakelijk, omdat de IJzeren Rijn vanaf dat moment niet meer als spooralternatief voor de Nederlandse verbinding met het Ruhrgebied kon dienen.<sup>10</sup>

Dit onderzoek laat zien dat er bij de pogingen tot het reactiveren van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994 veel processen op verschillende niveaus tegelijk speelden en dat deze processen door verschillende actoren met uiteenlopende belangen beïnvloed werden. Het in kaart brengen van dit samenspel van deze processen en de actoren met hun belangen, een transnationale nuance op de institutionele benadering, laat zien dat zelfs wanneer alle signalen voor de direct betrokken en beslissingsbevoegde instituties positief zijn, grote projecten zoals als het reactiveren van de IJzeren Rijn toch kunnen mislukken.

### **Status quaestionis**

In deze status quaestionis wordt de huidige stand van zaken van het wetenschappelijk debat met betrekking tot de IJzeren Rijn in kaart gebracht. De status quaestionis bestaat uit twee onderdelen. In het eerste deel wordt eerst beknopt ingegaan op de politiek-institutionele tak van de havengeschiedenis als overkoepelend debat waar dit onderzoek binnen plaatsvindt. Aansluitend wordt uiteengezet wat de toegevoegde waarde van een transnationale benadering binnen dit debat is. Wanneer duidelijk is hoe het overkoepelende debat er uit ziet worden in het tweede deel van de status quaestionis de relevante wetenschappelijke publicaties met betrekking tot de reactivering van de IJzeren Rijn behandeld, waarbij de nadruk ligt op de onderzoeksperiode 1989-1994. Uit de behandeling van de wetenschappelijke publicaties met betrekking tot de IJzeren Rijn blijkt dat er een lacune in de historische literatuur over de IJzeren Rijn is en dat een transnationale benadering van het reactiveringsdebat een toevoeging is aan zowel de kennis over deze specifieke casus als aan de overkoepelende politiek-institutionele stroming in de havengeschiedenis.

### *Havengeschiedenis*

Van oudsher zijn havens en scheepvaarders een bron van inspiratie om over te vertellen en te schrijven. Het verschil tussen schrijven over havens en scheepvaarders en havengeschiedenis, is dat de eerste variant vaak gepaard ging met een aardige dosis nationale hoogtepunten en een tekort aan academische standaarden. De havenhistoricus

---

<sup>9</sup> 'Planologische kernbeslissing', *Staatscourant* 27 mei 1994.

<sup>10</sup> In 1994 werd de IJzeren Rijn als alternatief voor de Betuweroute aangedragen. Toen de Betuweroute definitief doorging zou er dusdanig veel extra spoorcapaciteit ontstaan vanuit de haven van Rotterdam dat het reactiveren van de IJzeren Rijn een economisch onrendabele aangelegenheid zou zijn.

Frank Broeze omschrijft de havengeschiedenis als een wetenschappelijke discipline met een “kritiekloze, nationalistische en anekdotische oorsprong”.<sup>11</sup> In de jaren zestig van de vorige eeuw is de havengeschiedenis onder invloed van de opkomst van statistische methode in de sociale wetenschappen echter volgroeid tot een volwaardig wetenschappelijk discipline.<sup>12</sup> De havengeschiedenis wordt onderverdeeld in de economische benadering, gericht op doorvoerwaarden van havens, de meer vanuit beleid en organisatie ingestoken politiek-institutionele benadering en het meer bedrijfseconomische perspectief dat vooral kijkt naar havenfaciliteiten en gebruikers.<sup>13</sup> Dit onderzoek sluit aan bij de politiek institutionele invalshoek van de havengeschiedenis.

De politiek-institutionele benadering van de havengeschiedenis gaat uit van de formele instituties die betrokken zijn bij de besluitvormingsprocessen en de ontwikkeling van de haven. Met de formele instituties worden met betrekking tot het havenbeleid de beslissingsbevoegde instellingen en formeel vastgelegde entiteiten bedoeld, zoals de havenautoriteit, havenbonden, rederijen, overheden en eventuele andere groepen die formeel vastgelegde inspraak hebben.<sup>14</sup> De politiek-institutionele structuur kan sterk verschillen per haven en is afhankelijk van de culturele en historische ontwikkeling van de betreffende haven.<sup>15</sup> Havens zijn op dit vlak dus moeilijk onderling te vergelijken. De ontsluiting naar het achterland neemt in de institutionele benadering binnen de havengeschiedenis een bijzondere plaats in, deze is namelijk praktisch altijd een kwestie die vanuit overheden gefaciliteerd wordt. Havens zijn van belang voor de werkgelegenheid en economie en kunnen bepalend zijn in geopolitieke verhoudingen. Zowel lokale, regionale en nationale overheden nemen daarom de verantwoordelijkheid om de havens op hun grondgebied te voorzien van goede infrastructurele verbindingen met het achterland.<sup>16</sup>

---

<sup>11</sup> Frank Broeze, 'introduction', in: Frank Broeze (ed.), *Maritime history at the crossroads: a critical review of recent historiography* (St. John's, 1995), xiv [vertaling van de auteur].

<sup>12</sup> De Goey, Loyen en Van Driel, 'Historiography', 15; David Williams, 'The progress of maritime history, 1953-93', *The Journal of Transport History* 14-2 (1993), 126-141, alhier 126; N.A.M. Rodger, 'Britain' in: John B. Hattendorf (ed.), *Ubi Sumus?: the state of naval and maritime history* (Newport, 1994), 41-58, alhier 55 en Adrian Jarvis, *Port history*, 34.

<sup>13</sup> Jarvis, 'Port history', 29; Broeze, 'Introduction', xii.

<sup>14</sup> Henrik Stevens, *The Institutional Position of Seaports* (Dordrecht, 1999), 4.

<sup>15</sup> Stevens, *Seaports*, 4.

<sup>16</sup> Onder andere: Ferry de Goey, Reginald Loyen en Hugo van Driel, 'Historiography: comparative port history of Rotterdam and Antwerp', in: Ferry de Goey (ed.), *Comparative history of Rotterdam and Antwerp (1880-2000)* (Amsterdam, 2004), pp. 17, 19, 29, 36; Adrian Jarvis, 'Port history: Some thoughts on where it came from and where it might be going' in: *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson* (St. John's, 1999) p. 17; David M. Williams, 'Recent trends in maritime and port history', in: Reginald Loyen, Erik Buyst en Greta Devos, *Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition between 1870-2000* (Heidelberg, 2003), p. 14.

Omdat dit onderzoek zich richt op de ontsluiting van de haven van Antwerpen is gekeken naar de specifieke instituties die betrokken zijn bij de formele besluitvormingsprocessen en de ontwikkeling van deze haven. De haven van Antwerpen wordt geleid door de havenautoriteit, een instituut dat op het oog onafhankelijk opereert en in ieder geval niet politiek gekleurd is. Henrik Stevens laat echter in zijn promotieonderzoek naar de institutionele positie van zeehavens zien dat de havenmeester van Antwerpen zeker tot 1999 onder direct gezag stond van de lokale overheid van Antwerpen.<sup>17</sup> Het college van burgemeester en schepenen was de eigenaar en eindverantwoordelijke voor het uitgevoerde havenbeleid door de havenautoriteit, het was in staat de havenmeester aan te stellen en te ontslaan.<sup>18</sup> Ook havenhistorici Hugo de Goey, Reginald van Loyen en Hugo van Driel nemen deze positie in. Zij onderstrepen de rol van de Belgische overheden in havenuitbreiding en in het ontwikkelen van connecties met het achterland van de haven van Antwerpen, zoals de IJzeren Rijn.<sup>19</sup> Deze rol van de overheid kan begrepen worden vanuit de geschiedenis van België. Van 1830 tot 1988 werd de haven gezien als zaak van nationaal belang en viel zodoende direct onder de nationale overheid.<sup>20</sup> Na de federalisering in 1988 verloor de haven dit predicaat en werd Vlaamse overheid eindverantwoordelijke. Binnen de organisatiestructuur van de haven van Antwerpen is de havenautoriteit het uitvoerende orgaan dat werkt binnen de door het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen gestelde kader.

Sabine Janssens, Hilde Meersman en Eddy van de Voorde, verbonden aan de universiteit van Antwerpen, onderzoeken de rol van de havenautoriteit van Antwerpen. Zij richten zich hierbij op de doorvoer naar het achterland. De doorvoer wordt gefaciliteerd vanuit de nationale en regionale overheden. Janssens et al. stellen dat de havenautoriteit de haven dusdanig moet positioneren dat het een sleutelpositie in de logistieke ketting naar het

---

<sup>17</sup> Henrik Stevens promoveerde in 1997 aan de technische Universiteit Delft door een vergelijkende studie met betrekking op de institutionele positie van zeehavens. Hij werkte daarna voor de haven van Vlissingen en die van Rotterdam.

<sup>18</sup> Stevens, *Seaports*, 140.

<sup>19</sup> Ferry de Goey, Reginald Loyen en Hugo van Driel, 'Historiography: comparative port history of Rotterdam and Antwerp', in: Ferry de Goey (ed.), *Comparative history of Rotterdam and Antwerp (1880-2000)* (Amsterdam, 2004) 15-50, alhier 35-36.

<sup>20</sup> Voor goede uitweiding op de rol van havens en infrastructuur naar het achterland in het kader van de ontwikkeling van België als onafhankelijke staat zie: Hein Klemann & Joep Schenk, 'Competition in the Rhine delta: waterways, railways and ports, 1870-1913' *Economic History Review* 66-3 (2013), pp. 826-847; Bart van der Herten, *België onder stoom: transport en communicatie tijdens de negentiende eeuw* (Leuven, 2004); Michel Laffut, 'Belgium' in: Patrick O'Brien (ed.), *Railways and the economic development of western Europe, 1830-1914* (Oxford, 1985), 203-226 en Hubertus Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914: een studie van goederenvervoer en de verkeerspolitiek in de Rijndelta en het achterland, mede in verband met de opkomst van de spoorwegen en de concurrentie van vreemde zeehavens* (Amsterdam, 1974).



achterland vormt.<sup>21</sup> De onderzoekers concluderen dat met betrekking tot institutionele verantwoordelijkheden en verhoudingen meer onderzoek nodig is.<sup>22</sup>

De conclusies van dit onderzoek dragen bij aan het opvullen van de lacune in de historisch wetenschappelijke kennis over de institutionele verhoudingen in de haven van Antwerpen. Deze bijdrage wordt geleverd door in te gaan op de rol van een sleutelactor in voor de haven van Antwerpen, namelijk de eigenaar van de haven, tevens de eindverantwoordelijke voor het havenbeleid: het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen.

### *Transnationalisme*

In wetenschappelijk onderzoek binnen alle disciplines is het lange tijd gebruikelijk geweest en vaak nog steeds gebruikelijk, om de natiestaat als uitgangspunt te nemen. Bij historisch onderzoek is dit sterk ook het geval. Aan het begin van de jaren zestig van de twintigste eeuw kwam hier bij sommige disciplines verandering in. De focus werd onder invloed van het feminisme en de dekolonialisering verlegd naar de tot dan toe minder primaire actoren in de wetenschap, zoals vrouwen en etnische minderheden. Het onderzoek bleef nationaal ingestoken, maar andere sociale samenstellingen en meer lokaal of regionaal georganiseerde eenheden werden vaker onderzoeksobject.<sup>23</sup> Deze ontwikkeling bleek een opmaat voor een nieuwe benadering van onderzoek in de jaren zeventig, het transnationalisme.<sup>24</sup> Transnationale onderzoekers zijn het er over eens dat het transnationalisme een einde is aan de fixatie op de natiestaat, maar de exacte afbakening van transnationalisme blijft vaag. De transnationale benadering is grensoverschrijdend, waarbij de natiestaat en haar formeel vastgelegde instituties niet meer perse de centrale actor van onderzoek zijn.<sup>25</sup> In *The Palgrave Dictionary of Transnational History*, het meest complete overzicht van historische transnationale invalshoeken voor wetenschappelijk onderzoek, wordt een transnationaal onderzoek gezien als een onderzoek dat "verbanden en stromingen" centraal stelt en dat tot doel heeft "de manier waarop mensen, ideeën, producten, processen en patronen verweven

---

<sup>21</sup> Sabine Janssens, Hilde Meersman en Eddy van de Voorde, 'Port throughput and international trade: have port authorities any degrees of freedom left?' in: Reginald Loyaen, Erik Buyst en Greta Devos (ed.), *Struggling for leadership: Antwerp-Rotterdam port competition between 1870-2000* (Heidelberg, 2003), 91-113, alhier 93-94.

<sup>22</sup> Ibidem, 106.

<sup>23</sup> Akira Iriye, *Global and transnational history: the past the present and future* (New York, 2013), 5.

<sup>24</sup> Pierre-Yves Saunier, 'Transnational', in: Akira Iriye en Pierre-Yves Saunier (ed.), *The Palgrave dictionary of transnational history: from the mid-19th century to the present day* (New York, 2009), 1047-1054, alhier 1051; Iriye, *Global and transnational history*, 8.

<sup>25</sup> Iriye, *Global and transnational history*, 9; Kiran Patel, 'transnational history', *European History Online* (2010) <<http://www.ieg-ego.eu/patelk-2010-en>> [geraadpleegd op 13-8-2015].



zijn in politiek, beleid en maatschappij”.<sup>26</sup> Het transnationalisme gaat dus op zoek naar relaties en connecties tussen actoren en processen die binnen hun eigen specifieke context opereren. Natiestaten worden daarbij niet uitgesloten of buiten beschouwing gelaten, maar worden meer gezien als één van de in de specifieke context constituerende actoren.<sup>27</sup>

Wanneer puur naar de institutionele interstatelijke verhoudingen tussen België en Nederland wordt gekeken is het mislukken van de reactivering van de IJzeren Rijn onverklaarbaar. België kon immers verdragsmatig het recht van doortocht bij Nederland afdwingen en de Nederlandse regering gaf aan mee te werken aan de reactivering van de spoorlijn. Om gegronde uitspraken te kunnen doen over het transnationalisme met betrekking tot de IJzeren Rijn-casus in de periode 1989-1994, wordt eerst de huidige stand van de wetenschap over deze casus in kaart gebracht. In de volgende paragrafen is daarom op thematische wijze de relevante wetenschappelijke literatuur uiteengezet. Per thema wordt kort gereflecteerd op de manier waarop dit zich verhoudt tot een transnationale benadering van het mislukken van de reactivering van de IJzeren Rijn.

#### *De IJzeren Rijn in academisch onderzoek*

De IJzeren Rijn heeft wetenschappers uit meerdere wetenschappelijke disciplines bewogen tot nader onderzoek. De spoorlijn wordt door juristen, economen, ecologen en historici gebruikt als voorbeeld en als casus. In alle publicaties is het gebruikelijk dat korter of langer eerst een historisch context van de IJzeren Rijn geschetst wordt, in die zin zijn alle werken enigszins historisch te noemen. Hierbij wordt zonder uitzondering gekozen voor een staatscentrische schets van de historische context, waarbij de verdragen en grote historische gebeurtenissen zoals de twee Wereldoorlogen centraal staan. De twee belangrijkste werken die aan bod komen zijn de bundel *De IJzeren Rijn en de Betuweroute: het debat op de juiste sporen?* Samengesteld door de aan de universiteit van Gent verbonden geograaf en maritiem econoom Frank Witlox en de studie *Grensoverschrijdende Projecten in Nederland en Vlaanderen: leren van de HSL-Zuid, Schelde en IJzeren Rijn* van Jochem de Vries, Arjan Harbers en Femke Verwest, alle drie verbonden aan het Ruimtelijk

---

<sup>26</sup> Akira Iriye en Pierre-Yves Saunier, 'Introduction: the professor and the madman' in: Akira Iriye en Pierre-Yves Saunier (ed.), *The Palgrave dictionary of transnational history: from the mid-19th century to the present day* (New York, 2009), xvii-xx, alhier xviii [vertaling van de auteur]; Voor een uitgebreide beschrijving van de geschiedenis en kenmerken van het transnationalisme zie: Saunier, 'Transnational', 1047-1054 voor de geschiedenis van transnational history zie: Ian Tyrrell, 'History' in: Akira Iriye en Pierre-Yves Saunier (ed.), *The Palgrave dictionary of transnational history: from the mid-19th century to the present day* (New York, 2009), 493-496.

<sup>27</sup> Iriye, *Global and transnational history*, 15.

Planbureau.<sup>28</sup> De bundel van Frank Witlox en de publicaties van Jochem de Vries et al. vormen het fundament onder dit onderzoek, omdat zij vergeleken met andere literatuur een breder beeld te schetsen van de processen en interacties die in deze periode tussen verschillende actoren in en tussen België en Nederland gaande waren.

Opvallend bij de inventarisatie van het wetenschappelijk werk was het hoge aantal juridische publicaties en de piek in het aantal publicaties vlak na de onderzoeksperiode 1989-1994, omstreeks het jaar 2000. Deze piek aan publicaties moet in de context van de IJzeren Rijn-zaak tussen België en Nederland geplaatst worden, welke van 2003 tot 2005 bij het internationale Permanente Hof van Arbitrag in Den Haag aanhangig was.<sup>29</sup> Frank Witlox' bundel past ook in deze context, in de door hem samengestelde bundel *De IJzeren Rijn en de Betuweroute* zijn de artikelen met name vanuit juridisch en ecologisch perspectief ingestoken. Waarschijnlijk is dit het geval omdat de argumenten voor en tegen reactivering van de IJzeren Rijn in de aanloop naar de arbitrage zaak zich toespitste op deze twee invalshoeken.

Te beginnen bij de juridische publicaties wordt hieronder op thematische wijze uiteengezet welk wetenschappelijk onderzoek gedaan is en hoe dat onderzoek zich verhoudt tot dit onderzoek over de reactivering van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994.

### *Juridische publicaties*

De meeste wetenschappelijke publicaties met betrekking tot de IJzeren Rijn hangen samen met de zaak die tussen België en Nederland hierover gaande was bij het Hof van Arbitrage. Zij moeten dan ook gezien worden als publicaties in de aanloop hier naartoe of als evaluaties van de uitspraak van het Hof. Deze evaluerende publicaties van Christian Djeffal, Ineke van Bladel, Colin Warbrick en Ernst Hirsch Ballin zijn voor dit onderzoek niet relevant omdat deze publicaties zich puur richten op de uitspraak van het Hof en haar juridische meerwaarde. Dit onderzoek richt zich op de complexiteit van het reactiveringsdebat in 1989-1994 en de evaluatie van de uitspraak van het hof vanuit juridisch perspectief draagt daar niet aan bij. De publicaties van Djeffal, Bladel, Warbrick en Hirsch Ballin worden dus niet verder uitgewerkt in deze status quaestionis.<sup>30</sup>

<sup>28</sup> Het Nederlandse instituut 'Ruimtelijk Planbureau' heet tegenwoordig Planbureau voor de Leefomgeving.

<sup>29</sup> Volledige achtergrond en uitspraak: Hof van Arbitrage, 'Belgium/Netherlands ("Iron Rhine Arbitration")' <[http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag\\_id=1155](http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag_id=1155)> [ geraadpleegd op 13-8-2015].

<sup>30</sup> Ineke van Bladel, 'Iron Rhine Case and the Art of Treaty Interpretation: the application of Nineteenth century obligations in the twenty-first century' in: Niels M. Blokker et al., *The Netherlands in Court: essays in honour of Johan G. Lammers* (Leiden, 2006); Christian Djeffal, 'The Iron Rhine Case: a treaty's journey from peace to sustainable development', *Zeitschrift für Ausländische Öffentliches Recht und Völkerrecht* 71 (2011), 569-586; Ernst Hirsch Ballin, 'De IJzeren Rijn', *Ars Aequi* 54-12 (2005), 1058-1062 en Colin

Hoe de reactivering van de IJzeren Rijn juridisch ingebed is wordt in 1999 uiteengezet door de in maritieme zaken gespecialiseerde doctor in de rechten Erik van Hooydonk. Van Hooydonk is verbonden aan de universiteit van Antwerpen. De publicatie van Van Hooydonk is relevant voor dit onderzoek omdat het duidelijk uiteenzet hoe de reactivering van de IJzeren Rijn juridisch in elkaar steekt. Hij betreft hierbij verschillende rechtsordes zoals het universeel geldende volkenrecht, het Europees recht en de afspraken zoals deze binnen de Benelux zijn gemaakt. Het artikel laat duidelijk zien dat België in zijn recht staat wanneer het aandringt op een reactivering van de IJzeren Rijn.

Van Hooydonk stelt dat de IJzeren Rijn direct voorkomt uit artikel twaalf van het Scheidingsverdrag tussen België en Nederland, zoals het op 19 april 1839 werd ondertekend.<sup>31</sup> Aan het recht op doortocht en het aanleggen van de daarvoor benodigde infrastructuur werd met het IJzeren Rijn-verdrag van 13 januari 1873 concrete invulling gegeven. Dat hier bijna vierendertig jaar overheen ging wijt Van Hooydonk aan obstructie van de uitvoering van het verdrag door Nederland. Als tracé werd een rechtstreekse verbinding via Roermond naar Mönchengladbach vastgesteld. Dit is hetzelfde traject als dat nu het historisch tracé wordt genoemd en het tracé waar ook nu het reactiveringsdebat over gaande is.<sup>32</sup> Vervolgens behandelt en toetst Van Hooydonk de mogelijke argumentaties van Nederland en België om de IJzeren Rijn al dan niet te reactiveren en neemt hij hierbij alle voor de casus relevante verdragen en rechtsordes mee. Hieronder vallen onder meer het Internationaal Spoorwegen Statuut, het Benelux-verdrag, het Europees recht en het beginsel van gemeenschapstrouw.<sup>33</sup> In zijn conclusie stelt Van Hooydonk dat "België internationaal-rechterlijk sterk gewapend is om aanspraak te maken op onmiddellijke reactivering, modernisering en zelfs uitbreiding van de IJzeren Rijn".<sup>34</sup> Over Nederland zegt hij vervolgens: "Nederland beschikt internrechtelijk, op basis van de voorrang van het verdragsrecht en zo nodig via de techniek van verdragsconforme interpretatie, in alle geval over juridische middelen om de onbetwistbare en onbetwiste Belgische verdragsrechtelijke aanspraken zondermeer in te willigen, zo het daartoe politiek bereid is".<sup>35</sup> Deze laatste bijzin

---

Warbrick, *The Iron Rhine (IJzeren Rijn) Arbitration (Belgium-Netherlands) Award of 2005* (Den Haag, 2007), 1-18.

<sup>31</sup> Eric van Hooydonk, 'Het internationaal juridisch statuut van de IJzeren Rijn' in: Frank Witlox (ed.), *De IJzeren Rijn en de Betuweroute: Het debat op de juiste sporen?* (Leuven, 2000), 27; Origineel verdrag te raadplegen via: Rijksoverheid, 'Tractaat tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de scheiding der wederzijdse grondgebieden, Londen, 19-04-1839'

<[http://wetten.overheid.nl/BWBV0006129/geldigheidsdatum\\_30-05-2015](http://wetten.overheid.nl/BWBV0006129/geldigheidsdatum_30-05-2015)> [ geraadpleegd op 13-8-2015].

<sup>32</sup> Ibidem, 30-31.

<sup>33</sup> Ibidem, 34-52.

<sup>34</sup> Ibidem, 73.

<sup>35</sup> Ibidem, 73.

spreekt voor zich: de reactivering is juridisch onweerlegbaar, politieke onwil van Nederland is het enige dat reactivering in de weg kan staan.

### *Economische publicaties*

Een economische benadering van de IJzeren Rijn betreft onderzoeken naar de economische nut en noodzaak van de reactivering van de IJzeren Rijn. De economische voordelen voor Vlaanderen, de haven van Antwerpen en de gemeentes en organisaties in de regio's waar de IJzeren Rijn doorheen loopt en de direct daaraan te koppelen verslechterende concurrentiepositie van de haven van Rotterdam, Nederland en de regio's in onder andere Wallonië, waar de Montzenroute doorheen loopt, maakt dat de meeste betrokken partijen iets te winnen of te verliezen hebben bij een reactivering van de IJzeren Rijn. Economische argumenten zijn een belangrijk onderdeel van het reactiveringsdebat en zodoende belangrijk om hier te behandelen. Eerst wordt de publicatie van Eddy van de Voorde, die als hoogleraar transport en ruimtelijke economie is verbonden aan de universiteit van Antwerpen, en Frank Witlox behandeld. Zij bekijken de IJzeren Rijn aan de hand van de cijfers van een kosten-baten onderzoek uitgevoerd door Tractebel Development, Technum en Prognos uit 1997 welke in het reactiveringsdebat vaak gebruikt wordt voor economische argumenten.<sup>36</sup> Daarna wordt de publicatie van de Duitse sociaaleconomisch historicus Rainer Fremdling behandeld: hij trekt conclusies aan de hand van een transportsysteemvergelijking.

Van de Voorde en Witlox concluderen op basis van de cijfers van het door Tractebel Development, Technum en Prognos uitgevoerde onderzoek in 1997 dat het voor weinig partijen buiten de havenkring Antwerpen interessant zou zijn om de IJzeren Rijn te reactiveren. Met de havenkring worden de havengebruikers zoals rederijen, schippers en werknemersorganisaties bedoeld. Een belangrijke kanttekening bij deze conclusie was dat wanneer de Betuweroute door Nederland aangelegd zou worden, de IJzeren Rijn wel gereactiveerd moest worden. Met de Betuweroute zou Rotterdam anders een bedreiging worden voor Antwerpens positie als spoorhaven voor het Duitse achterland, een geopolitieke overweging dus. Ook voeren zij vanuit economisch oogpunt aan dat de IJzeren Rijn er al ligt en de Betuweroute nog aangelegd moet worden. Dit laatste vraagt een veel forsere investering. Tot de aanleg van de Betuweroute was destijds al besloten, dus het is niet gek dat het Tractebelrapport concludeert dat "er vanuit economisch opzicht sterke argumenten zijn om de IJzeren Rijn zo snel mogelijk weer operationeel te maken". Van de Voorde en Witlox zeggen hierover dat aan de batenzijde van de analyse onduidelijkheden zijn die niet

---

<sup>36</sup> Van de Voorde en Witlox, 'IJzeren Rijn, economisch', 93 [vertaling van de auteur].

goed verantwoord worden en vinden daarom het rapport niet volledig geloofwaardig.<sup>37-38</sup> Aan de andere kant bagatelliseren Van de Voorde en Witlox zelf zonder deugdelijke onderbouwing de economische cijfers met betrekking tot de Montzenroute, welke voldoende reservecapaciteit lijkt te hebben.<sup>39</sup>

De Duitse economisch-sociaal historicus Rainer Fremdling doet in tegenstelling tot Van de Voorde en Witlox wel harde uitspraken over de reactivering van de IJzeren Rijn. Fremdling baseert zijn uitspraken op een economisch-historische analyse van het Nederlands transportsysteem in de negentiende eeuw. De onderzoeksmethode van Fremdling laat historisch wel wat te wensen over; hij vertaalt namelijk zijn analyse van de negentiende eeuw één op één naar de huidige tijd, waardoor deze volledig uit de context gehaald wordt.<sup>40-41</sup> Fremdling stelt dat in de negentiende eeuw de Pruisen gebaat waren bij de IJzeren Rijn om zo het Nederlands monopolie op de doorvoer van het Ruhrgebied te breken. Deze onderbouwing gaat volgens hem niet meer op voor de huidige reactivering van de IJzeren Rijn, waardoor op grond van dit verleden een rechtvaardiging voor reactivering niet aan de orde is. Voor België geldt wel dat een goed ontwikkelde verbinding met het achterland economische groei en welvaart oplevert. Op basis van zijn historische analyse geldt voor Nederland dat het aanleggen van de Betuwelijn geen toegevoegde welvaart oplevert, omdat het de gewone Rijn als alternatief heeft.<sup>42</sup>

Wat beide studies in ieder geval laten zien is dat het in economische zin voor de entiteiten Vlaanderen en België van belang is om een goede achterlandverbinding te hebben en dat de IJzeren Rijn hiervoor een uitgelezen mogelijkheid is. Het Tractebelrapport dat Van de Voorde en Witlox behandelen laat duidelijk zien dat de Betuweroute voor Rotterdam een verbetering is van de concurrentiepositie ten opzichte van Antwerpen en dus dat de Betuweroute de urgentie voor de haven van Antwerpen groot en direct maakt.

---

<sup>37</sup> Tractebel Development, Technum en Prognos, *Haalbaarheidsstudie IJzeren Rijn* (onbekend, 1997), 94, geciteerd uit: Van de Voorde en Witlox, *IJzeren Rijn, economisch*, 110.

<sup>38</sup> Van de Voorde en Witlox, *IJzeren Rijn, economisch*, 113.

<sup>39</sup> Ibidem, 99-100.

<sup>40</sup> Historisch gezien kan er gesproken worden van vier tracés die "IJzeren Rijn" genoemd worden, de spoorlijnen Amsterdam-Keulen, Antwerpen-Keulen (via Luik), Rotterdam-Doesburg (Betuwelijn) en de lijn Antwerpen-Mönchengladbach. Tegenwoordig is het bedoelen van een andere lijn dan de lijn Antwerpen-Mönchengladbach wanneer men spreekt over de IJzeren Rijn ongebruikelijk.

<sup>41</sup> Rainer Fremdling, 'The Dutch transportation system in the nineteenth century', *De Economist* 148-4 (2000), 521-537.

<sup>42</sup> Fremdling, 'Dutch transportation system', 535-536.

### Ecologische publicaties

De ecologisch ingestoken publicaties met betrekking tot de IJzeren Rijn zijn op één studie na allemaal gericht op nationaal park de Meinweg, waar het historisch tracé van de IJzeren Rijn dwars doorheen loopt.<sup>43</sup> Deze publicaties zijn wetenschappelijk-inhoudelijk niet direct relevant voor dit onderzoek, omdat ze gericht zijn op milieuwetgeving of over de impact van de IJzeren Rijn op specifieke ecologische aspecten van de Meinweg zoals de dassenstand.<sup>44</sup> Deze publicaties gaan dieper in op het ecologische systeem dan aan de reactivering van de IJzeren Rijn verbonden is. Wat wel een belangrijk discussiepunt in de aanloop naar de zaak bij het Hof van Arbitrage in 2005 was, was wie zou moeten opdraaien voor de eventuele ondertunneling van het park.<sup>45</sup> De publicatie van Jan Blomme, gastprofessor transport en ruimtelijke economie aan de universiteit van Antwerpen trekt de ecologische thema van de IJzeren Rijn als enige onderzoeker breder dan alleen park de Meinweg. Blomme stelt dat bij het beoordelen van de milieueffecten breder gekeken moet worden dan alleen naar de impact op de ecologische ruimte die doorkruist wordt. Het onderzoek van Blomme is relevant voor dit onderzoek omdat het de tweespalt binnen het ecologische thema laat zien: weegt het park zwaarder of de totale milieuwinst? Hij wijst er op dat er naast de directe gevolgen



Figuur 2: Het historisch tracé van de IJzeren Rijn door nationaal park de Meinweg, bron: Xerbutri.

<sup>43</sup> Zie figuur 2.

<sup>44</sup> Rampal Etienne, Claire Vos en Michiel Jansen, 'Ecological impact assesment in data-poor systems: a case study on metapopulation persistence', *Environmental Management* 32:6, 760-777; Edgar van der Grift en Wim Nieuwenhuizen, 'Will reactivawtion of the Iron Rhine railroad decrease survival of badgers (*Meles meles*) in Meinweg National Park, The Netherlands?', *Lutra* 45:1, 29-48.

<sup>45</sup> De Vries et al., *Grensoverschrijdende projecten*, 133, 135; Jochem de Vries, 'Breaking the deadlock: lessons from cross-border spatial projects in Flanders and the Netherlands' *The Planning Review* 44-172 (2012), 48-61, alhier 57; Djefal, 'The Iron Rhine case', 578.



voor de directe omgeving ook indirecte gevolgen zijn van een project als de reactivering van IJzeren Rijn. Zijn standpunt is dat de totale milieu-impact het uitgangspunt van het debat zou moeten zijn. Als voorbeelden noemt hij het verminderd wegvervoer en de daaraan gekoppelde luchtkwaliteitswinst.<sup>46</sup> Een inschatting van de totale milieu-impact van de reactivering van de IJzeren Rijn is erg lastig, omdat er niet voldoende empirisch materiaal beschikbaar is. Om toch een zo eerlijk mogelijke vergelijking te kunnen maken adviseert Blomme gebruik te maken van de marginale externe kosten per extra voertuigkilometer. Een berekening die per extra kilometer per ton vervoerd goed de milieu-impact vaststelt voor zowel weg- als spoorvervoer.<sup>47</sup> Na deze berekening te hebben uitgevoerd stelt Blomme dat een positief effect van een reactivering van de IJzeren Rijn "blijvend op een kostenefficiënte, milieuvriendelijke en performante wijze kan worden gegarandeerd".<sup>48</sup>

### *Historische en overige publicaties*

Met betrekking tot de IJzeren Rijn zijn er drie publicaties die gezamenlijk het historische debat met betrekking tot de IJzeren Rijn vormen. Jochem de Vries, een geograaf verbonden aan de Universiteit van Amsterdam en aan het Ruimtelijk Planbureau, is bij twee van de drie publicaties betrokken. Dit maakt hem de belangrijkste historicus voor dit onderzoek. De andere publicatie is van historicus en bibliothecaris Vincent Freriks, zijn werk wordt eerst behandeld.

Het boek *De IJzeren Rijn* van Vincent Freriks is een coherent en volledig historisch verslag van de ontwikkeling van spoorwegen in Limburg, ook de IJzeren Rijn wordt van de afscheiding van België tot mogelijke toekomstperspectieven beschreven.<sup>49</sup> Met name de beschrijving van de regressie van het spoorvervoer over de IJzeren Rijn na de Tweede Wereldoorlog is uniek in de wetenschappelijke publicaties over de IJzeren Rijn.<sup>50</sup> Freriks beschrijft in zijn werk op welke lijnen welke treinen werden ingezet, hoe vaak ze reden, hoe de stations werden ingericht en hoe deze ten opzichte van elkaar lagen. Hij beschrijft welke materialen gebruikt en vervoerd werden en hij beschrijft de ontwikkeling van soorten treinen en hoe het gewicht van treinen zich verhoudt tot de bouwtechniek van bruggen en tunnels. De paragrafen die gaan over de IJzeren Rijn in de jaren negentig van de twintigste eeuw en

---

<sup>46</sup> Jan Blomme, 'Het belang van de IJzeren Rijn voor Antwerpen en zijn achterland: strategische en ecologische effecten' in: Frank Witlox, *De IJzeren Rijn en de Betuweroute: het debat op de juiste sporen?* (Leuven, 2000), 127-146, alhier 128.

<sup>47</sup> Ibidem, 139.

<sup>48</sup> Ibidem, 143.

<sup>49</sup> Vincent Freriks, *De IJzeren Rijn: spoorverbindingen tussen Schelde, Maas en Rijn* (Eindhoven, 2003), 113-132, 229-231.

<sup>50</sup> Ibidem, 204-208.



over de toekomst van de IJzeren Rijn wijken niet van deze technische en beschrijvende methodiek af.<sup>51</sup>

Waarom bepaalde ontwikkelingen zich voordeden en welke processen en actoren hierbij betrokken waren komt in Freriks' werk niet ter sprake. De beschrijvingen van Freriks zijn voor spoorwegfanaten, technici en geographen interessant, maar ze dragen helaas niet bij aan de kennis over het mislukken van de pogingen om IJzeren Rijn te reactiveren.

In de andere twee publicaties neemt Jochem de Vries een hoofdrol op zich. Zijn eerste werk kijkt naar de eigenschappen van beslissingsprocedures bij transnationale projecten tussen Nederland en Vlaanderen. De IJzeren Rijn is een van de casussen die hij gebruikt in zijn onderzoek. Het doel van De Vries is om lessen te trekken uit het verleden voor de uitrol van Europese infrastructuur voor de Europese instellingen.<sup>52</sup> Net zoals bij eerdere onderzoeken start De Vries' onderzoek bij de aanloop naar de zaak bij het Hof van Arbitrage, hij gaat uitgebreid in op het reactiveringsdebat vanaf 1998, het moment dat België bij Nederland het officiële verzoek deed tot heropening van de IJzeren Rijn.<sup>53</sup>

Ondanks dat het artikel zich richt op een latere periode, levert het nuttige kennis voor dit onderzoek op. Zo stelt De Vries dat er nooit door een Belgische of Vlaamse overheidsinstantie is besloten tot het stoppen van treinverkeer over de IJzeren Rijn. Het opdrogen van het treinverkeer kwam voort uit een samenloop van ongecoördineerde bedrijfsmatige omstandigheden die gezamenlijk leidden tot sluiting van de spoorlijn. Deze beslissingen werden geïsoleerd genomen, zonder dat relevante betrokkenen aan beide zijden van de grens op de hoogte waren.<sup>54</sup> Verder stelt De Vries dat betrokken overheden in grensoverschrijdende ruimtelijke projecten vaak automatisch in een nationaal belang denken en spreken. Nederland interpreteerde het niet gebruiken van de spoorlijn als unilaterale beslissing van België om de lijn niet te gebruiken, om vervolgens de lijn naar eigen inzicht herin te richten. Uiteindelijk concludeert De Vries dat het gebruikelijk is binnen landsgrenzen naar sociaaleconomische belangen te kijken en dat Vlaanderen en Nederland elkaars politiek-ambtelijke cultuur niet goed begrepen. Een voorbeeld hiervan is volgens De Vries dat de Vlamingen ten onrechte de conclusie trokken dat Nederland een verborgen agenda had, omdat het verstrikt raakte in een web van bestuurlijke en ecologische vergunningen en procedures.<sup>55</sup>

---

<sup>51</sup> Vincent Freriks, *De IJzeren Rijn: spoorverbindingen tussen Schelde, Maas en Rijn* (Eindhoven, 2003), 211-212, 229-231.

<sup>52</sup> De Vries, 'Breaking the deadlock', 48-61.

<sup>53</sup> Ibidem, 56.

<sup>54</sup> Ibidem, 56.

<sup>55</sup> De Vries, 'Breaking the deadlock', 57-58.

Met betrekking tot de reactivering van de IJzeren Rijn speelden dus zowel nationalistisch sociaaleconomisch eigenbelang als politiek-ambtelijke onduidelijkheid een rol. Het werd een strijd tussen de Nederlandse Betuweroute en Meinweg versus de Vlaamse IJzeren Rijn. Deze publicatie van De Vries laat zien dat er sprake is van complexe processen, op verschillende niveaus en met uiteenlopende entiteiten die in elkaar grijpen en ertoe geleid hebben dat de IJzeren Rijn niet meer gebruikt wordt. Dit onderzoek gaat verder met het onderzoeken van deze complexe samenhangen, maar dan met betrekking tot het mislukken van de pogingen om de IJzeren Rijn te reactiveren in de periode 1989-1994. Het nader onderzoeken van de complexe samenhangen waar De Vries et al. in hun onderzoek al een begin mee maakten leidt tot beter begrip van de huidige reactiveringsdiscussie.

De andere publicatie waar Jochem de Vries bij betrokken is schreef hij samen met Arjan Harbers en Femke Verwest, deze studie deden zij samen vanuit het Ruimtelijk Planbureau. In *Grensoverschrijdende Projecten in Nederland en Vlaanderen* bespreken zij eerst de realisatie, bloei en ondergang van de IJzeren Rijn. Daarna brengen zij op chronologische wijze de ontwikkelingen van de onderhandelingen met betrekking tot de reactivering van de IJzeren Rijn vanaf het moment dat de laatste trein in 1991 over de spoorweg reed, tot en met de gevolgen van de uitspraak van het Hof van Arbitrage, in kaart.<sup>56</sup> De Vries et al. beschrijven hierbij het handelen van de politieke en ambtelijke actoren. Ook kijken ze naar de rol van de spoorbeheerders. Op basis van de onderhandelingen en beleidsstukken worden de posities die ingenomen worden door Nederland, België, Vlaanderen en de spoorbeheerders in kaart gebracht.<sup>57</sup> De analyse van De Vries et al. geeft een mooie inkijk in de verschillende processen die door elkaar lopen en de onoverzichtelijke omstandigheden die daaruit voortkomen.

Het eerste dat De Vries et al. opvalt is de tarifieringspolitiek van de Deutsche Bahn. Deze is er op gericht om de havens in Noord-Duitsland te ondersteunen. Deze tarifieringspolitiek zorgt er voor dat de vraag voor doorvoer van Antwerpen naar het Duitse Ruhrgebied stagneert. Deze stagnatie maakt op zijn beurt het voor de NMBS minder interessant om de IJzeren Rijn te reactiveren, omdat dit kan leiden tot overcapaciteit. Vanuit Belgisch perspectief zijn volgens De Vries et al. personele zaken van belang om zich te concentreren op één verbinding via de Montzenroute. Er is een gebrek aan personeel dat in ploegendiensten wil werken en bij een reactivering van de IJzeren Rijn komen mogelijk tweehonderd arbeidsplaatsen op het rangeerterrein bij Montzen onder druk te staan.<sup>58</sup> Dit

---

<sup>56</sup> De Vries et al., *Grensoverschrijdende projecten*, 122-155.

<sup>57</sup> Ibidem, 133-135.

<sup>58</sup> Ibidem, 128.

alles speelt zich af in de periode 1970-1990. In dezelfde periode doet de haven van Antwerpen volgens de Vries et al. meerdere pogingen om de reactivering van de IJzeren Rijn te agenderen, maar bij zowel de NMBS als de nationale overheid krijgen zij geen voet aan de grond.<sup>59</sup>

De Vries et al. stellen dat het bijzonder is dat België de reactivering niet van de grond krijgt. De reactivering komt namelijk in 1986 al in Benelux verband ter sprake en Nederland stelt zich volledig open op voor een reactivering. Besloten wordt dat er een haalbaarheidsstudie komt. Een opvallende wending in de gebeurtenissen volgt: De NMBS besluit al voordat de haalbaarheidsstudie voltooid is dat de IJzeren Rijn niet in het langetermijnprogramma voor de Belgische spoorwegen, STAR 21, wordt opgenomen. Binnen de Belgische politieke gelederen wordt hier verder geen aandacht aan besteed, waardoor het in onbruik raken van de IJzeren Rijn uitgelegd wordt als een unilateraal besluit van de Belgen. Voor de Nederlandse Spoorwegen (NS), die het traject op Nederlands grondgebied beheren, is dit aanleiding om het onderhoud te staken.<sup>60</sup> De haalbaarheidsstudie, die bekend staat als de Prognosstudie van 1991, komt uiteindelijk tot de conclusie "...dat de IJzeren Rijn voor goederen de kortste en gemakkelijkste en dus in potentie goedkoopste directe railverbinding is tussen Antwerpen en het Ruhrgebied".<sup>61</sup> Volgens De Vries et al. waren de conclusies uit de Prognosstudie terughoudend, maar het leidde wel tot steun van de Vlaamse overheid en een nieuwe subsidieaanvraag vanuit het Vlaamse parlement bij de Europese Commissie om de spooraansluiting tussen Antwerpen en het Ruhrgebied te onderzoeken.<sup>62</sup> Bij het behandelen van de Prognosstudie trekken De Vries et al. een wat vreemde conclusie: Nederland is als enige niet tegen de renovatie van de IJzeren Rijn.

Deze vreemde conclusie leidt tot een kanttekening die bij het onderzoek van De Vries et al. geplaatst moet worden. Het lijkt er op dat de onderzoekers geen onderscheid maken tussen de verschillende betrokken actoren: de staten en hun spoorbeheerders worden op één hoop gegooid. Met betrekking tot de Montzenroute te spreken De Vries et al. over "...de Belgische inzet...", waarmee zij lijken te insinueren dat de Belgische nationale overheid inzet op de Montzenroute.<sup>63</sup> Iets verder in hun onderzoek stellen zij echter dat de Belgische minister zich in de Benelux hard maakt voor een reactivering van de spoorlijn.<sup>64</sup> Het is mogelijk dat De Vries et al. de spoorwegmaatschappijen van Nederland, België en Duitsland

---

<sup>59</sup> De Vries et al., *Grensoverschrijdende projecten*, 128.

<sup>60</sup> Ibidem, 129.

<sup>61</sup> Ibidem, 130.

<sup>62</sup> Ibidem, 130-131.

<sup>63</sup> Ibidem, 128.

<sup>64</sup> Ibidem, 128-129.

gelijkstelden met de betreffende landen. De Vries et al. koppelen namelijk de desinteresse van de NMBS en de Deutsche Bahn aan de conclusie dat alleen Nederland, wat lijkt te duiden op de staat Nederland, niet tegen een renovatie van de IJzeren Rijn is.<sup>65</sup> Het is waarschijnlijk dat de nationale spoorwegbeheerders en de nationale overheden overlappende belangen hebben en verstrengelende processen kennen, maar dat betekent niet dat zij door elkaar gebruikt kunnen worden. Wat wanneer bedoeld wordt in de publicatie van De Vries et al. is nu altijd enigszins onzeker en onduidelijk.<sup>66</sup>

Afsluitend merken De Vries et al. nog op dat in dezelfde periode dat de reactivering van de IJzeren Rijn besproken werd door het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat er innig samengewerkt werd met de NS om de Betuweroute te realiseren. Deze innige samenwerking om een directe spoorlijn, exclusief voor goederen, van Rotterdam naar het Ruhrgebied te realiseren zou ertoe geleid hebben dat andere opties, zoals het reactiveren van de IJzeren Rijn, door de NS en het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat nooit echt serieus zijn genomen.<sup>67</sup> De bijzondere stellingname van de NS dat de IJzeren Rijn wellicht vanuit Europees perspectief een zinnig alternatief is, maar dat het in ieder geval relatief gezien een verzwakking van Rotterdam en dus van Nederland als distributieland inhoudt, moet waarschijnlijk dan ook in dit perspectief geplaatst worden.<sup>68</sup>

In *Grensoverschrijdende projecten* van De Vries et al. is aandacht voor actoren zoals regionale en lokale overheden en de Duitse, Nederlandse en Belgische spoorwegen. Ook wordt duidelijk dat er onvoorziene uitkomsten zijn doordat meerdere processen die in elkaar grijpen. Het onderzoek van De Vries et al. laat zien dat transnationaal onderzoek met betrekking tot de IJzeren Rijn zeker van toegevoegde waarde is. Ondanks dit voorsorteren houden de onderzoekers het bij een staatscentrische benadering.

Interessant aan de studie van De Vries et al. is dat alle punten in het IJzeren Rijntraject kort besproken worden. De Vries et al. beginnen bij het IJzeren Rijnverdrag en gaan door tot de Prognosstudie van 1991, de latere Tractebelstudie (1997, die ook door Van de Voorde en Witlox behandeld werd) en het officiële verzoek van de Belgische regering aan de Nederlandse om de het historisch tracé van de IJzeren Rijn te reactiveren.<sup>69</sup> De studie van

---

<sup>65</sup> De Vries et al., *Grensoverschrijdende projecten*, 130.

<sup>66</sup> Binnen staatscentrische benaderingen is het niet ongebruikelijk om de staat te zien als de optelsom van alle actoren. In de publicatie van De Vries et al. gaat deze theorie niet op, want de onderzoekers doen geen moeite meer actoren te identificeren voor en zij zeggen ook nergens expliciet dergelijke theorie te hanteren.

<sup>67</sup> De Vries et al., *Grensoverschrijdende projecten*, 132.

<sup>68</sup> Ibidem, 132.

<sup>69</sup> De Vries et al. stellen dat de Tractebelstudie de aanleiding is voor het formele verzoek van België aan Nederland om de lijn te reactiveren. Dit verzoek en alle gevolgen hiervan zoals de Nederlandse procedures (trajectnota en milieu effectrapportage (MER)) en de uiteindelijke behandeling door het Hof van Arbitrage,

De Vries et al. richten zich op geïnstitutionaliseerde actoren, waarbij de focus ligt op Nederland. In de paragraaf waarin de Vlaamse lobby wordt besproken, wordt louter, en dan ook nog summier, de aanvankelijke voorkeur van de Belgische federale regering en de NMBS voor de Montzenroute behandeld.<sup>70</sup> De belangrijkste conclusies van De Vries et al. zijn dat de discussie om de IJzeren Rijn te reactiveren nooit verbreed is, maar altijd toegespitst is gebleven op het historisch tracé. Hierdoor is over en weer onbegrip ontstaan en zijn België en Nederland met betrekking tot de reactivering van de IJzeren Rijn in een impasse geraakt. Ook concluderen De Vries et al. dat de politieke werelden van Nederland en België met elkaar botsen en dat er een gebrek aan gestandaardiseerd vergelijkingsmateriaal is.

De Vries et al. stippen transnationale actoren zoals de spoorwegen en lagere overheden aan, maar uiteindelijk schieten zij toch weer in een staatscentrische reflex. Wel laten De Vries et al. zien dat de conclusie die de jurist Van Hooydonk trekt, dat alleen Nederlandse politieke onwil de IJzeren Rijn in de weg zit, eenzijdig en te stringent is. De Vries et al. doen het tegenovergestelde: zij belichten de reactivering van de IJzeren Rijn sterk vanuit Nederlands perspectief en trekken te snel conclusies met betrekking tot de Belgische processen en actoren. Al met al geeft het onderzoek van De Vries et al. een mooie eerste inkijk in het debat met betrekking tot de reactivering van de IJzeren Rijn. Het biedt een solide fundament om op voort te bouwen met een transnationaal perspectief op de reactivering van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994.

### Onderzoeksvragen

Vanuit historisch oogpunt is de wetenschappelijke literatuur over het reactiveringsproces van de IJzeren Rijn in de jaren 1989-1994 ontoereikend en onvolledig. Dit onderzoek vult een deel van deze lacune in de literatuur op, zodat beter begrepen kan worden tegen welke knelpunten het hernieuwde reactiveringsproces mogelijk aanloopt. De omvang van een volledig onderzoek naar alle actoren en al hun handelingen binnen alle processen past niet binnen de reikwijdte van deze masterscriptie. Daarom is er voor gekozen om in dit onderzoek één centrale actor met een onmiskenbaar belang in het reactiveren van de IJzeren Rijn centraal te stellen: het college van burgemeester en schepenen van

---

worden behandeld door De Vries et al. Er wordt stilgestaan bij het al dan niet expres verdragend handelen van Nederland, de posities van lagere overheden, de verschillende kosten ramingen, de onderliggende misverstanden in afbakening van het project en de verschillende alternatieven voor het historische tracé van de IJzeren Rijn. Dit deel van het onderzoek is zeer het lezen waard, maar niet direct van invloed op de transnationale verhoudingen in de periode 1989-1994 en daarom niet meegenomen in dit onderzoek.

<sup>70</sup> De Vries et al., *Grensoverschrijdende projecten*, 130-131.

Antwerpen.<sup>71</sup> Door de transnationale insteek van dit onderzoek wordt meer inzicht verkregen in de complexe verhoudingen en processen die in elkaar grijpen en van zaken die projecten als het reactiveren van de IJzeren Rijn bemoeilijken. Ook wordt gekeken hoe het college van burgemeester en schepenen handelde in deze context. Deze kennis helpt om de complexiteit van de huidige reactiveringsdiscussie beter te kunnen begrijpen.

### *Centrale onderzoeksvraag*

Samenwerking tussen havens en overheden is nodig voor een sterke concurrentiepositie van havens. Overheden helpen de havens omdat zij bijdragen aan de economie en een geopolitieke waarde hebben. Het is logisch dat elke haven er belang bij heeft om zo goed en efficiënt mogelijk haar achterland te bereiken en bedienen. De "omweg" van vijftig kilometer die goederentreinen vanuit Antwerpen naar het Ruhrgebied nu moeten maken via de Montzenroute is vanuit economisch perspectief slecht voor de concurrentiepositie van Antwerpen.<sup>72</sup> De reistijd is namelijk een stuk langer en steilere hellingen kosten meer brandstof.<sup>73</sup> Op het moment dat de discussie tot reactivering van de IJzeren Rijn speelde, maakte Nederland ook nog eens plannen bekend tot het aanleggen van de Betuweroute om de haven van Rotterdam van een gunstigere verbinding met het Duitse Ruhrgebied te voorzien.<sup>74</sup> Het reactiveren van de IJzeren Rijn zou dus én een verbetering van de huidige concurrentiepositie van Antwerpen zijn én er was een duidelijke urgentie om de reactivering op dit moment in gang te zetten vanwege de plannen van directe concurrent Rotterdam voor (nog) betere verbindingen met hetzelfde achterland, het Duitse Ruhrgebied. In het geval van de haven van Antwerpen is het zo dat het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen de uiteindelijke zeggenschap en verantwoordelijkheid heeft over de Antwerpse haven.<sup>75</sup> Wat echter onduidelijk blijft is waarom het in het geval van de IJzeren Rijn,

---

<sup>71</sup> Henrik Stevens, *The Institutional Position of Seaports* (Dordrecht, 1999), 140.

<sup>72</sup> De Montzenroute is de route vanaf Antwerpen via Montzen richting Keulen en Mönchengladbach, zie hiervoor ook figuur 3 op pagina 21.

<sup>73</sup> De Vries et al., *Grensoverschrijdende projecten*, 127.

<sup>74</sup> Eddy van de Voorde en Frank Witlox, 'De IJzeren Rijn, economisch bekeken' in: Frank Witlox (ed.), *De IJzeren Rijn en de Betuweroute: het debat op de juiste sporen?* (Leuven, 2000), 93-116, alhier 98.

<sup>75</sup> Stevens, *Seaports*, 140; De Goey, Loyen en Van Driel, 'Historiography', 35-36; Jan Devroe, *Brief aan M. Damar, voorzitter van de Raad van Bestuur van de N.M.B.S., 10 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298; Jan Devroe, *Brief aan afgevaardigd bestuurder van de N.M.B.S Etienne Schouppe 10 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298; Jan Devroe, *Brief aan C. van Gestel, voorzitter van AGHA, 10 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298; Jan Devroe, *Brief aan M. Francken, voorzitter van de Kamer van Koophandel, 10 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298; Jan Devroe, *Brief aan minister Sauwens, de gemeenschapsminister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, 13 januari 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298; Jan Devroe, *Brief aan R. Planchar, directeur-generaal Port Autonome de Liège, 15 juni 1993*, Felix Archief, 409#298; Jan Devroe, *Brief aan de burgemeester Cools van Antwerpen, 12 februari 1991*, Antwerpen, Felix Archief, 409#237; Fernand Suykens, *Brief aan de heren Devroe, Foulon, Restiau en Gersem, 30 oktober 1991*, Antwerpen, Felix Archief, 409#231.



Figuur 3: De IJzeren Rijn en de Montzenroute naast elkaar, bron: Leefbaar Hasselt.

ondanks de gunstige economische, juridische en afhankelijk van de benadering ook ecologische uitgangspositie niet gelukt is om reactivering van de spoorlijn te bewerkstelligen.

Alles op een rij gezet waren de Vlaamse en Belgische overheid voorstander van een reactivering en kon Nederland vanwege het IJzeren Rijn-verdrag niet anders dan meewerken aan de reactivering.<sup>76</sup> Vanuit een institutioneel perspectief zag het er dus gunstig uit voor Antwerpen mocht het de IJzeren Rijn willen reactiveren. Toch is het niet gelukt om de IJzeren Rijn te reactiveren, want anno 2015 rijden er geen treinen en wordt door de Vlaamse minister Weyts opnieuw een subsidie in Europa aangevraagd voor nader onderzoek naar reactivering van de spoorweg. Alle seinen stonden in de jaren negentig op groen, maar waarom slaagde het college van burgemeester en schepenen er niet in om de IJzeren Rijn te reactiveren?

Het doel van dit onderzoek is tweeledig. Ten eerste zal door dit onderzoek naar het handelen van het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen in het mislukken van de reactivering van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994 inzicht verkregen worden in de toenmalige aanpak, hieruit kan lering getrokken worden in het huidige reactiveringsproces. Daarnaast toont dit onderzoek aan dat een transnationale toevoeging

<sup>76</sup> Eric van Hooydonk, 'Het internationaal juridisch statuut van de IJzeren Rijn: van het scheidingsverdrag tot de trans-Europese netwerken' in: Frank Witlox, *De IJzeren Rijn en de Betuweroute: Het debat op de juiste sporen?* (Leuven, 2000), 73-74.



aan de institutionele benadering helpt om de complexe verhoudingen in het reactiveren van de IJzeren Rijn beter te begrijpen. De vraag die in dit onderzoek centraal staat is dan ook:

*Op welke wijze handelde het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen in het complexe proces van het reactiveren van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994?*

Om het transnationale aspect van dit onderzoek zo goed mogelijk naar voren te laten komen wordt 'handelen' in de breedst mogelijke zin van het woord gebruikt. Met het complexe proces worden alle samenhangen bedoeld die mogelijk leiden tot het reactiveren of het moedwillig tegenhouden van het reactiveren van de IJzeren Rijn. Er wordt gekeken naar alle uit de beschikbare bronnen op te maken acties van het college van burgemeester en schepenen.

### *Deelvragen*

Om het handelen van het college met betrekking tot reactivering van de IJzeren Rijn in kaart te brengen moet eerst onderzocht worden hoe het complexe reactiveringsdebat in elkaar steekt. Om dit te doen is gekozen voor een thematische aanpak. Het is echter oncontroleerbaar en waarschijnlijk onmogelijk om alle thema's van de het reactiveringsdebat in kaart te brengen, daarom is de publieke discussie gebruikt als indicatie van de context. Dit onderzoek veronderstelt dat de publieke discussie, zoals die wordt verslagen door de geschreven media, laat zien dat er in het debat sprake is van een context met verschillende thema's. Er wordt niet veronderstelt dat dit de complete context is. De eerste deelvraag is hier op toegespitst en luidt als volgt:

*Welke thema's kunnen worden geïdentificeerd in de publieke discussies met betrekking tot het reactiveringsdebat van de IJzeren Rijn?*

In deze deelvraag wordt met publieke discussie de discussie bedoeld die zich in het openbaar afspeelt. Met thema's worden bedoeld de overkoepelende onderwerpen van de standpunten en argumenten die in het reactiveringsdebat worden aangedragen.

Wanneer de thema's die met betrekking tot de IJzeren Rijn in de publieke discussie gaande zijn geïdentificeerd zijn, is het noodzakelijk om te weten hoe het college van burgemeester en schepenen gehandeld heeft. De tweede deelvraag om de centrale onderzoeksvraag goed te kunnen beantwoorden is hier op toegespitst en luidt:

*Welke stappen richting welke actoren ondernam het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen met betrekking tot het reactiveren van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994?*

De beantwoording van deze twee deelvragen zorgen er voor dat thema's uit de publieke discussie en het handelen van het college aan elkaar gekoppeld kunnen worden. Gezamenlijk vormen zij de het antwoord op de centrale onderzoeksvraag. Vervolgens kan geconcludeerd worden wat de beantwoording van de centrale onderzoeksvraag betekent voor het begrijpen van de huidige reactiveringsdiscussie met betrekking tot de IJzeren Rijn. Voordat overgegaan wordt naar het onderzoeksverslag en het beantwoorden van de deelvragen, wordt in het volgende deel van deze thesis eerst nog de gebruikte onderzoeksmethode uiteengezet.

## **Methode**

Om een zo sluitend mogelijk antwoord op de probleemstelling en de centrale onderzoeksvraag en de daaruit voortkomende deelvragen te geven is een gestructureerde aanpak nodig. Omdat verschillende omstandigheden, voorvallen en situaties binnen het reactiveringsdebat onder hetzelfde thema kunnen vallen wordt voor een goede leesbaarheid van dit verslag bij het behandelen van de publieke discussie gesproken over verschillende dimensies van de publieke discussie. In de conclusie van dit verslag wordt duidelijk dat de dimensies op meerdere fronten met elkaar samenhangen en overlappen. Deze overlap en samenhang is in lijn met de transnationale benadering die in dit onderzoek gehanteerd wordt. Het transnationalisme gaat uit van "de manier waarop mensen, ideeën, producten, processen en patronen verweven zijn in politiek, beleid en maatschappij".<sup>77</sup>

Deze transnationale insteek brengt met zich mee dat het onderzoek naar de reactivering van de IJzeren Rijn erg breed is. De haven van Antwerpen heeft een onmiskenbaar belang bij het reactiveren van de IJzeren Rijn, een reactivering betekend voor hen tenslotte een economisch voordelige additionele aansluiting met het Duitse achterland. Daarom is in dit onderzoek gekozen om het college van burgemeesters en schepenen van Antwerpen, de uiteindelijk eindverantwoordelijke voor de haven van Antwerpen, centraal te stellen. Het onderzoek is gericht op hun specifieke handelen in het gehele complexe samenspel rondom de reactivering van de IJzeren Rijn.

---

<sup>77</sup> Iriye en Saunier, 'Introduction', xviii [vertaling van de auteur].

Om het handelen van het college goed in kaart te brengen is het echter nodig om te weten wat de context was waarbinnen zij opereerden. Zoals in de status quaestionis naar voren is gekomen is er alleen door De Vries et al. eerder historisch onderzoek gedaan naar het reactiveringsdebat van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994, dit onderzoek was echter vanuit Nederlands perspectief en overwegend staatscentrisch ingestoken. Om een begin te maken met een zo volledig mogelijke context, waarin ook de Vlaamse en Belgische visie meegenomen is en waarin een transnationale invalshoek meer de kans krijgt om zich te ontplooien, is gebruik gemaakt van de publieke discussie over het reactiveringsdebat. Uit de publieke discussie kunnen de verschillende dimensies van het reactiveringsdebat gedestilleerd worden. Daarnaast brengt de publieke discussie alle soorten actoren, van natuurlijke personen tot de overheid en het maatschappelijk middenveld, in kaart die deelnemen aan de publieke discussie. De publieke discussie kan op die manier een goede indruk geven van de verschillende actieve actoren, processen en dimensies die speelden rondom de discussie met betrekking tot het reactiveren van de IJzeren Rijn.

De publieke discussie is niet alomvattend voor het gehele reactiveringsdebat en daarom verwacht dit onderzoek niet met onweerlegbare en verklarende uitspraken te komen over het reactiveringsdebat van de IJzeren Rijn. Dit onderzoek moet gezien worden als een eerste verkenning van de , een onderzoek dat de piketpaaltjes uitzet om al het volgend onderzoek naar de reactivering van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994 handvatten te bieden. Dit onderzoek geeft een eerste inzicht in het beter begrijpen van de complexiteit van het reactiveringsdebat.

### *Onderzoeksmethode*

Om een indicatie te geven van de complexe omgeving waarbinnen het college handelt wordt de publieke discussie op zo neutraal mogelijke wijze in kaart gebracht. Binnen dit onderzoek is gekozen om een breed krantenonderzoek in Nederlandse en Vlaamse kranten dat teruggaat tot 1978. De IJzeren Rijn loopt op Belgisch grondgebied alleen door Vlaanderen. Daarnaast is het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen een Vlaamse actor. Wegens de reikwijdte van deze thesis en omdat Vlaamse en Nederlandse kranten ruim voorzien in het aantonen van complexiteit in het reactiveringsdebat, zijn in dit onderzoek Waalse en Duitse kranten niet meegenomen. Dit onderzoek is pionierend binnen de havengeschiedenis en daarom is het voor de betrouwbaarheid van het onderzoek geen probleem om de complexiteit van het reactiveringsdebat op hoofdlijnen te verkennen. Er moet bij het gebruiken van de conclusies van dit onderzoek wel rekening gehouden worden met de onvolledige dekking.

Hoewel in dit onderzoek verder teruggedaan wordt dan 1989 om vollediger beeld te krijgen van de context, is het specifieke jaartal 1978 is een pragmatische keuze die voortkomt uit het beschikbare bronmateriaal. Het Felix Archief, waar het Vlaamse bronmateriaal uit geput is, gaat met betrekking tot het reactiveringsdossier van de IJzeren Rijn terug tot dit jaartal.

Omdat de IJzeren Rijn een kwestie is die veel aandacht kreeg in de regio's waar de spoorlijn doorheen liep is ervoor gekozen om zowel nationale als regionale kranten in de analyse mee te nemen. Het voordeel van een krantenonderzoek is dat de publieke discussie vanuit meerdere invalshoeken, actoren en hun handelen in kaart wordt gebracht. Actoren en processen die wel van belang zijn voor dit onderzoek, maar die zich buiten de publieke discussie afspeelden, zoals vriendschappelijke banden, telefonische gesprekken ander rechtstreeks contact, zijn in dit onderzoek niet in kaart gebracht.

Om de Nederlandse berichtgeving in kranten te doorzoeken is gebruikt van het door de Koninklijke Bibliotheek ontwikkelde digitale krantenarchief van Delpher. Door middel van booleaans zoeken zijn de archieven doorgenomen met de drie zoekcombinaties "IJzeren Rijn", "Yzeren Rijn" en (Antwerpen AND Mönchengladbach AND Weert OR Roermond) voor de gehele periode 1 januari 1978 tot en met 31 december 1994. Alle hits zijn handmatig beoordeeld op de zoekcriteria en geordend in een Excelbestand onder vermelding van datum, betrokken actoren, dimensie en overkoepelende dimensies. Voor de Belgische kranten is uitgegaan van de bewaarde stukken met betrekking tot de IJzeren Rijn in het Felix Archief in Antwerpen, verder is dezelfde methode toegepast.<sup>78</sup>

De beschreven zoektermen halen nagenoeg alle digitaal beschikbare informatie met betrekking tot het reactiveringsdebat van de IJzeren Rijn in de publieke discussie naar boven. Er moet echter rekening mee gehouden worden dat nog niet alle kranten gedigitaliseerd zijn in het Delpher krantenarchief en er kunnen fouten gemaakt kunnen zijn bij het indexeren van de artikelen. Daarnaast wordt alleen de publieke discussie in kaart gebracht. De dimensies en processen die wel met de IJzeren Rijn te maken hebben, maar die buiten het domein van de publieke discussie vallen, vallen grotendeels buiten dit onderzoek. Een deel van het gemis wordt ondervangen door het archief van het college, maar dit is zeer toegespitst op de centrale actor in dit onderzoek. Hierbij wordt alleen gekeken naar actoren en processen waar het college direct mee te maken had, er kunnen dus mogelijk actoren en processen buiten het totaalbeeld vallen. Ondanks dat er veel

---

<sup>78</sup> Krantenknipsels met betrekking tot de IJzeren Rijn vanaf 1978 zijn te vinden in Felix Archief Antwerpen, folionummers 409#298, 409#236 en 409#238.

informatie uit de publieke discussie voortkomt en dat aangetoond wordt dat er verschillende dimensies door elkaar lopen, moeten bij het lezen van dit onderzoeksverslag altijd ook de hierboven beschreven beperkingen in het achterhoofd worden gehouden.

### *Het handelen van het college van burgemeester en schepenen*

Op het moment dat de context door middel van de publieke discussie in kaart gebracht is, kan de stap gemaakt worden naar de actor die centraal staat in dit onderzoek: het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen. Om te kijken hoe zij gehandeld hebben binnen het complexe geheel van actoren en processen binnen de verschillende dimensies wordt gebruik gemaakt van de archieven van het college van burgemeester en schepenen. In de periode 1989-1994 gaat het met name om de sleutelpersoon in het college, de eindverantwoordelijke voor de Antwerpse haven, schepen Jan Devroe. Het betreft archieven waarin correspondentie, nota's, dossiers, kaarten en redevoeringen te vinden zijn die betrekking hebben op de reactivering van de IJzeren Rijn en aanverwante zaken zoals alternatieven voor de IJzeren Rijn. Al deze stukken zijn eerst op papier gecategoriseerd in een kaartenbak. Hierbij is exact de methodiek van het kaartensysteem van P. de Buck et al. gebruikt.<sup>79</sup> Vervolgens is zijn alle interacties en documenten uitgewerkt in een Excelbestand waarin dimensies en andere betrokken actoren met betrekking tot het betreffende archiefstuk vermeld zijn. Met de kaartenbak en het Excelbestand kan uiteengezet worden met wie het college op welk moment contact had en op welke momenten welke informatie bekend was en al dan niet gedeeld werd. Daarnaast wordt, door het Excelbestand te koppelen aan het Excelbestand waarin de publieke discussie gecategoriseerd is, inzichtelijk hoe het handelen van het college interacteert met de complexiteit van de publieke discussie.

Door de dimensies en actoren in de publieke discussie in kaart te brengen kan een eerste indicatie van de complexiteit van het reactiveringsproces van de IJzeren Rijn worden gegeven. Door deze indicatie te combineren met de informatie die uit het Felix Archief met betrekking tot de kennis en het handelen van het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen naar voren komt kan voor het college beter begrepen worden hoe het reactiveringsdebat zich ontwikkeld heeft. Deze informatie helpt dan ook beter te begrijpen wat de positie en rol is van het college van burgemeester en schepenen in het huidige reactiveringsdebat.

---

<sup>79</sup> P. de Buck et al., *Zoeken en schrijven: handleiding bij het maken van een historisch werkstuk* (Baarn, 2007), 40-44.

Een kanttekening die geplaatst moet worden bij het op deze manier in kaart brengen van het handelen van het college van burgemeester en schepenen, is dat het archief alleen inzicht geeft in de formele correspondentie en documentatie. Informeel contact tijdens gelegenheden of telefonische gesprekken werden op een enkele uitzondering na niet opgetekend. De rol van het college in deze informele sfeer kan dus niet uit dit onderzoek worden opgemaakt. Wel kan gesteld worden dat de documentatie origineel is en dat dit archief, weliswaar vanuit het perspectief van het college van burgemeester en schepenen, authentieke en betrouwbare informatie biedt over de informatie die het college tot zijn beschikking had en over de interacties die het college met verscheidende actoren heeft gehad. Het Felix Archief is het openbare gemeentelijk archief van Antwerpen; een gemeentelijk archief vergroot de kans op een zo volledig mogelijk beeld van interacties en processen, het verbloemen of weglaten van stukken ten gunste van de eigen persoon is lastiger in een door het publieke domein beheerd archief dan in een privé-archief.

Voordat alle bevindingen met betrekking tot het handelen van het college binnen de complexe context die blijkt uit de publieke discussie in het concluderende hoofdstuk in elkaar worden geschoven, worden beide eerst apart van elkaar uiteengezet. In het onderzoeksverslag wordt eerst de publieke discussie behandeld en vervolgens wordt uiteengezet hoe het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen gehandeld hebben binnen in het reactiveringsdebat van de IJzeren Rijn. Op basis van het onderzoeksverslag worden aansluitend de deelvragen en de centrale onderzoeksvraag hoofdvraag in de conclusie beantwoord. Afsluitend leidt het antwoord op de centrale onderzoeksvraag tot uitspraken over hoe en waarom een transnationaal perspectief een toegevoegde waarde is op de institutionele benadering van het mislukken van het reactiveren van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994. Dit zal helpen om de huidige reactiveringsdiscussie beter te begrijpen.

## II. ONDERZOEKSVERSLAG

---

In dit onderdeel van deze thesis worden de bevindingen uit het onderzoek gepresenteerd. Om op een overzichtelijke wijze de bevindingen te presenteren worden de verschillende in elkaar grijpende processen die op basis van de publieke discussie geïdentificeerd zijn thematisch behandeld. Voor een heldere en leesbare structuur van het onderzoeksverslag is er voor gekozen om de geïnstitutionaliseerde bestuurlijke niveaus als uitgangspunt voor de uitwerking te gebruiken. Dit betekent niet dat er alleen naar geïnstitutionaliseerde bestuurlijke actoren gekeken wordt, het gaat om de niveaus in breedst mogelijk zin van het woord. Achtereenvolgens worden de dimensies die spelen op het nationaal-gewestelijk niveau, het Europese niveau en het lokaal-regionale niveau behandeld. Deze keuze is puur instrumenteel voor de leesbaarheid van de bevindingen en betekent absoluut niet dat er geen interactie is tussen de niveaus.

De dimensies die behandeld worden zijn geselecteerd aan de hand van de publieke discussie over de IJzeren Rijn. Verondersteld wordt dat de publieke discussie een indicatie geeft van de complexiteit van het reactiveringsdebat en zodoende bij kan dragen aan kennis over het huidige reactiveringsdebat. De behandelde dimensies geven een volledig beeld van de onderzochte kranten in de periode 1979-1994, dit sluit echter niet uit dat er mogelijk meer bronnen zijn. Evenmin veronderstelt dit dat de bronnen het volledige palet aan dimensies van het reactiveringsdebat in kaart brengt. Voor het onderzoeken vanaf 1979 is gekozen omdat dit de startdatum van het IJzeren Rijn dossier van het Felix archief is. De verwachting is dat door al deze bronnen mee te nemen een zo volledig mogelijke context geschetst kan worden van het reactiveringsdebat van de IJzeren Rijn.

De dimensies die uit het bronnenonderzoek naar voren zijn gekomen en hierna behandeld worden zijn op nationaal-gewestelijk niveau: Vlaanderen versus Wallonië, STAR 21, de Betuweroute en remmende schulden. Op het Europese niveau wordt vervolgens gekeken naar de interactie tussen het Europees Parlement en de Europese Commissie en welke omstandigheden daaruit voortkwamen. Op het lokaal-regionale niveau worden de dimensies lokale en regionale politiek, Euregio's, de werkgroep openbaar vervoer Kempen en de Antwerpse haven belicht.

### **Dimensies in de publieke discussie: Het nationaal-gewestelijke niveau**

Binnen de nationale en gewestelijke laag is gekeken naar alle dimensies die zich primair op het Nederlands, Belgisch en Vlaams niveau manifesteren. Aan het eind van de jaren tachtig van de twintigste eeuw vonden in België verschillende staatshervormingen plaats die hun



wortels hebben in de unieke communautaire geschiedenis van het land. Uit de bronnen valt op te maken dat deze context van essentieel belang is om het reactiveringsdebat met betrekking tot de IJzeren Rijn in de jaren 1989-1994 goed te begrijpen. De overige dimensies worden gedomineerd door zich meer aan de voorgrond afspelende, direct bij de IJzeren Rijn betrokken organisaties. De dimensies die grote impact hebben gehad in de onderzochte periode zijn de langetermijnvisie op het Belgisch spoornet van de NMBS, STAR 21 en de aankondiging van de Betuweroute door Nederland. Nadat een korte situatieschets gegeven is van de invloed van de staatshervormingen worden STAR 21 en de Betuweroute behandeld. Afsluitend worden op het nationaal-gewestelijke niveau de mogelijke remmende schulden behandeld.

### *Vlaanderen versus Wallonië*

Vanaf het ontstaan van België is er al een strijd gaande tussen de Franstalige en de Nederlandstalige Belgen. De zogenaamde taalstrijd leidde tot staatshervormingen in België in 1970, 1980, 1988, 1993 en 2001. Bij deze staatshervormingen werden steeds meer bevoegdheden geregionaliseerd om blokkeringen van het landsbestuur te voorkomen.<sup>80</sup> Het Sint-Michielsakkoord van 1992 trad in 1993 in werking en maakte van België een federale staat.<sup>81</sup>

Met betrekking tot het debat over de IJzeren Rijn blijkt deze strijd niet anders. Vlaamse actoren die deelnamen aan het reactiveringsdebat in de periode 1989-1994 stelden nadrukkelijk dat de NMBS de Waalse belangen voorop stelde. Zo stelde de secretaris van de vakbond het Algemeen Belgisch Vakverbond (ABVV) dat “de tijd van het oubollige Waalse lobbywerk” voorbij was, de Vlaamse havens zouden een eigen goederenas moeten krijgen.<sup>82</sup> Senator Geeraerts van de Vlaams-nationalistische Volksunie (VU) stelde verbouwereerd vast dat Vlaanderen één en Wallonië acht internationale spoorwegaansluitingen had, volgens hem was iedereen het er over eens dat België een anti-Vlaamse spoorwegpolitiek bedreef.<sup>83</sup> Het waren echter niet alleen de Vlaams-nationalisten en de vakbond die hier een punt van maakten, ook de Vlaamse christendemocraten verbonden in de politieke partij CVP waren wantrouwig jegens de NMBS. CVP-Kamerlid Pinxten stelde dat alle internationale

---

<sup>80</sup> Mark van den Wijngaert, ‘Van een unitair naar een federaal België’ in: Mark van den Wijngaert (ed.), *Van een unitair naar een federaal België: 40 jaar beleidsvorming in gemeenschappen en gewesten* (Brussel, 2011), 19-39, alhier 19.

<sup>81</sup> Keesings Historisch Archief, ‘De federalisering van België’ <<http://www.kha.nl/Tijd%20van%20je%20leven/1993%20-%20De%20federalisering%20van%20Belgi%EB.htm>> [geraadpleegd op 13-8-2015].

<sup>82</sup> ‘Actiedag SP en ABVV over IJzeren Rijn’, *Lloyd* (26-3-1991).

<sup>83</sup> ‘Pleidooi voor herstel IJzeren Rijn’, *Lloyd* (22-3-1991).

spoorwegverbindingen in Wallonië lagen. Dit komt volgens hem doordat de dienst bij de NMBS werd uitgemaakt "door het zuiden des lands".<sup>84</sup> Spoorwegjournalist Herman Welter stelde dat de NMBS haar langetermijnplan voor het spoornet, STAR 21, wankel fundeerde en dat het plan was afgestemd op Waalse belangen.<sup>85</sup>

De taalstrijd in België gaat ver terug in de geschiedenis en leidde al tot verschillende staatshervormingen. Ook in de discussie over de reactivering van de IJzeren Rijn in 1989-1994 werden binnen het publieke domein duidelijk signalen afgegeven dat de Vlamingen en Walen zich niet op volledig goede voet tot elkaar verhielden.

### STAR 21

In 1989 kwam de NMBS met haar langetermijnvisie voor de komende twintig tot dertig jaar op het spoornet, het plan Spoor Toekomst – Avenir du Rail (STAR) 21.<sup>86</sup> Opvallend aan STAR 21 was, dat gesteld werd dat de Belgische havens een eersterangs rol speelden als uitgangspunt bij de vervoersstromen met het buitenland en dat onder andere Nederland en Duitsland tot de belangrijkste doorvoerverkeersassen behoorden.<sup>87</sup> Ondanks dat de IJzeren Rijn al voor de publicatie van STAR 21 meerdere malen onder de aandacht was gebracht, werd er in STAR 21 met geen woord over de spoorverbinding gerept.

Een van de eerste actoren die deelnam in de publieke discussie en die op het plan reageerde was het ABVV. In hun ledenblad *De Nieuwe Werker* plaatsten zij een aantal vraagtekens bij het plan van de NMBS en opteerden zij voor een nieuw plan. Het plan van het ABVV bevatte onder andere een IJzeren Rijn.<sup>88</sup> Naar aanleiding van STAR 21 organiseerden zij in samenwerking met de Vlaamse Socialistische Partij (SP) op 24 maart 1991 een in de media breed uitgemeten actie om de IJzeren Rijn te behouden.<sup>89</sup> Bij de actie, die inhield dat er op die dag een trein reed met prominenten over het IJzeren Rijn tracé, waren naast de organisatie en leden van het ABVV en de SP ook veel socialistische partijprominenten zoals burgemeester Bob Cools van Antwerpen, Eurocommissaris voor Transport Karel van Miert en voorzitter van de Vlaamse Raad Louis van Velthoven betrokken.<sup>90</sup> Deze actie van het ABVV en de SP werd breed uitgemeten in de publieke

<sup>84</sup> 'NS niet principieel tegen IJzeren Rijn', *Nieuwsblad Transport* (20-8-1992).

<sup>85</sup> Herman Welter, 'IJzeren Rijn kan bijdragen tot goede bereikbaarheid', *Gazet van Antwerpen* (24-8-1992).

<sup>86</sup> NMBS, *Het plan STAR 21*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

<sup>87</sup> NMBS, *STAR 21*, 13-14.

<sup>88</sup> 'Een IJzeren Rijn', *De Nieuwe Werker* (5-5-1990).

<sup>89</sup> 'Treinreis voor behoud IJzeren Rijn', *De Nieuwe Gazet* (23-3-1991); Ann Bats, '<<IJzeren Rijn moet blijven>>', *De Nieuwe Gazet* (23-3-1991); 'Vlaanderen rijdt naar Oostland', *Het Nieuwsblad* (25-3-1991); 'Actiedag SP en ABVV over IJzeren Rijn', *Lloyd* (26-3-1991).

<sup>90</sup> Ann Bats, '<<IJzeren Rijn moet blijven>>', *De Nieuwe Gazet* (23-3-1991).

discussie over de reactivering van de IJzeren Rijn en is mogelijk hét kantelmoment in het reactiveringsproces, aangezien vanaf dit moment de publieke discussie levendig bleef tot het moment dat de Betuweroute definitief werd aangekondigd. Zo sloten andere vakbonden zich naar aanleiding van de actie aan bij het ABVV. Het Algemeen Christelijk Vakverbond (ACV) en het Algemeen Christelijk Werknemersverbond (ACW) bleven zich rondom en na deze actie inzetten voor een reactivering, zowel op nationaal niveau als binnen de lokale afdelingen.<sup>91</sup>

Het ABVV maakte zich direct nadat STAR 21 door de NMBS gepresenteerd werd druk over het ontbreken van de IJzeren Rijn in het plan. De actie van het ABVV en de SP was echter pas een jaar later. Een causaal verband is hier niet aan te tonen, maar op nationaal niveau zijn er geen andere actoren die aan de bel trekken met betrekking tot het ontbreken van de IJzeren Rijn in STAR 21. Pas wanneer de actie van ABVV en SP de publieke discussie bereikte gingen andere actoren zich ook ineens roeren. Een van de voorstellen in deze periode kwam van de VU. Zij stelden voor om een koppeling te maken met het SST-dossier, het Belgische principebesluit om deel te nemen aan de transnationale hogesnelheidslijn, om Nederland in beweging te krijgen.<sup>92-93</sup> De CVP stelde vragen aan de minister om een deel van de IJzeren Rijn, het stuk tussen Herentals en Neerpelt, te elektrificeren en de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen (SERV) stelde vast dat er een Vlaamse oost-west goederenas moest komen.<sup>94</sup>

De actie van het ABVV en de SP had dus een katalyserende werking in de publieke discussie. Vanuit de door hen geïnitieerde actie kwamen de acties van de VU, CVP, ACV, ACW en SERV voort. De druk die hierdoor ontstond op minister Dehaene van Verkeer en op topman Etienne Schouppe van de NMBS leidde bij hen tot acties. De minister beloofde om zich bij de eerder genoemde Eurocommissaris Van Miert in te zetten voor het elektrificeren van een deel van de IJzeren Rijn.<sup>95</sup> De NMBS was echter duidelijk: de IJzeren Rijn was onrendabel. Zoals topman Schouppe het zelf verwoordde: "Wij doen geen nutteloze investeringen".<sup>96</sup> Met betrekking tot de complexiteit van het reactiveringsdebat kan op basis van de gebruikte bronnen niet vastgesteld worden of Schouppe's standpunt voortkomt uit de

---

<sup>91</sup> 'ACV: belang IJzeren Rijn', *De Nieuwe Gazet* (8-3-1991); 'ACV neemt stelling voor IJzeren Rijn', *Het Nieuwsblad* (14-3-1991); 'ACV-Ranst pleit voor IJzeren Rijn', *Het Nieuwsblad* (8-1-1993).

<sup>92</sup> Voor meer informatie over het SST-dossier en de hogesnelheidslijn, zie: De Vries et al., *Grensoverschrijdende projecten*, 62 e.v.

<sup>93</sup> 'Pleidooi voor herstel IJzeren Rijn', *Lloyd* (22-3-1991); SST staat voor Snel Spoor Trein, equivalent van wat in Nederland het HSL-dossier genoemd wordt waarin HSL staat voor Hoge Snelheidslijn.

<sup>94</sup> 'Vlaanderen rijdt naar Oostland', *Het Nieuwsblad* (25-3-1991); 'Actiedag SP en ABVV over IJzeren Rijn', *Lloyd* (26-3-1991).

<sup>95</sup> 'Eensgezindheid over uitbouw IJzeren Rijn', *Het Nieuwsblad* (29-3-1991).

<sup>96</sup> 'Schouppe: 'Wij doen geen nutteloze investeringen'', *De Antwerpse Morgen* (27-3-1991); 'Belgische spoorwegen niet voor IJzeren Rijn', *Limburgsch Dagblad* (4-4-1991).

vermeende Waalse voorkeuren van de NMBS. Wel kan vastgesteld worden dat vanuit de NMBS in 1980 en 1990 al signalen waren dat spoorbedrijf niets zag in een reactivering van de spoorweg, de IJzeren Rijn was volgens de NMBS onrendabel.<sup>97</sup> Hier had de NMBS echter een dubbel belang, want het verdiende meer aan internationaal vervoer naar gelang er meer over het Belgisch spoornetwerk werd gereden. De IJzeren Rijn betekende een kortere route door België en dus minder opbrengsten.<sup>98</sup> Verder is in dit thema duidelijk geworden dat het reactiveringsdebat via STAR 21 en de actie van het ABVV en de SP een gepolitiseerd punt geworden was. Er vond interactie plaats tussen het Vlaamse en Europese bestuurlijke niveau ten einde de reactivering op de beleidsagenda te rijgen. Op Vlaams politiek niveau waren in ieder geval de SP, VU en de CVP het erover eens dat de IJzeren Rijn gereactiveerd moest worden.

### *Betuweroute*

Terwijl in België STAR 21 van de grond kwam en er discussie was over de reactivering van de IJzeren Rijn ten behoeve van de haven van Antwerpen, werd in Nederland een eigen haven-Ruhrgebiedverbinding uitgewerkt: de Betuweroute. Ook bij de Betuweroute is gekeken naar hoe deze in de publieke discussie met betrekking tot de IJzeren Rijn naar voren komt.

Op 3 mei 1993 gaf de Nederlandse christendemocratische minister Maij (CDA) van Verkeer aan dat de financiering voor de lijn in principe rond was. Naast deze bekendmaking ontkrachtte zij dat er een eventueel herstel van de IJzeren Rijn kwam. Op dat moment was er geen enkel concreet plan om de oude spoorlijn nieuw leven in te blazen. De bal voor een eventuele reactivering werd nadrukkelijk bij België gelegd, maar volgens Nederland was de IJzeren Rijn in België geen beleidsprioriteit meer.<sup>99</sup> Deze stellingname kwam overeen met de lijn die de NMSB aanhield. De NMBS stelde dat de IJzeren Rijn pas in beeld zou komen wanneer de Montzenroute op tachtig procent van haar capaciteit zou draaien, op dat moment was dat pas vijftig procent.<sup>100</sup>

Op initiatief van professor Winkelmans van de universiteit van Antwerpen kwam verandering in de positie van Nederland ten opzichte van de IJzeren Rijn. Winkelmans stelde aan de kaak dat er een dure spoorlijn werd aangelegd dwars door Nederland, terwijl in

---

<sup>97</sup> Schouppe: 'Wij doen geen nutteloze investeringen', *De Antwerpse Morgen* (27-3-1991); 'Belgische spoorwegen niet voor IJzeren Rijn', *Limburgsch Dagblad* (4-4-1991); 'IJzeren Rijn', *Gazet van Antwerpen* (28-8-1980).

<sup>98</sup> 'IJzeren Rijn is een tariefkwestie', *Het Nieuwsblad* (23-3-1991)

<sup>99</sup> 'Geen herstel IJzeren Rijn', *Schuttevaaer* (3-5-1993).

<sup>100</sup> 'Antwerpen onlosmakelijk verbonden met spoor', *Lloyd* (7-4-1992).

België en deels door Nederland een goedkoper en milieuvriendelijker alternatief aanwezig was. Het politiek wantrouwen tussen Vlaanderen en Nederland zou doorbroken moeten worden ten behoeve van grensoverschrijdende samenwerking.<sup>101</sup> Professor Winkelmans was een expert in het vakgebied, want hij was naast zijn leerstoel havenconomie en maritiem transport aan de universiteit van Antwerpen ook oprichter van het Institute of Transport and Maritime Management Antwerp (ITMMA). Een belangrijke kanttekening die geplaatst moet worden bij zijn objectiviteit is dat hij ook adviseur van de eerder genoemde Eurocommissaris Van Miert in 1991-1992 was en tevens als voorzitter van de Vlaamse havencommissie fungeerde.<sup>102</sup> Zijn initiatief kreeg echter wel bijval vanuit de Benelux en vanuit de lokale politiek. Verkeer- en vervoersadviseur Van Den Berg van het secretariaat van de Benelux bepleitte om de discussie Betuweroute-IJzeren Rijn uit het enge nationale spectrum te halen. Hij vond twee oost-west verbindingen geldverspilling en een onnodige belasting voor het milieu.<sup>103</sup> Een voorbeeld van bijval op lokaal niveau kwam van het CDA-gemeenteraadslid P.G. Jonker uit Papendrecht. Hij betoogde in het debat over de Betuweroute dat de IJzeren Rijn een mogelijk alternatief was voor de Nederlandse spoorlijn.<sup>104</sup> De baron van Hövell tot Westeflier woonde in de regio waar de IJzeren Rijn doorheen loopt. Hij was van mening dat de IJzeren Rijn in het Europa van 1993 een veel meer voor de hand liggende optie was dan de Betuwelijn.<sup>105</sup>

De benadering van Winkelmans, Van den Berg, Jonker en de baron van Hövell tot Westeflier werd een jaar later door de nieuwe Nederlandse minister van Verkeer, van de conservatief-liberale Volkspartij voor Vrijheid en Democratie (VVD), minister Jorritsma, bijna overgenomen. De minister zag de IJzeren Rijn als een mogelijk alternatief voor de dure aanleg van de Betuweroute.<sup>106</sup> In 1994 besloot zij echter om de aanleg van de Betuweroute te verkiezen boven de reactivering van de IJzeren Rijn.<sup>107</sup> Opvallend is dat ook hier een rol was weggelegd voor de NMBS, ditmaal gesteund door collega maatschappij de NS.

---

<sup>101</sup> 'IJzeren Rijn' *Nieuwsblad Transport* (18-2-1993); 'Betuwe-lijn heeft Belgisch alternatief', *De Telegraaf* (22-7-1993).

<sup>102</sup> Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres, 'CV sprekers' <[http://www.vve.be/vwec2004/vwec2004\\_cvsprekers.htm#Winkelmans](http://www.vve.be/vwec2004/vwec2004_cvsprekers.htm#Winkelmans)> [ geraadpleegd op 13-8-2015].

<sup>103</sup> Ibidem.

<sup>104</sup> '<IJzeren Rijn>' als alternatief voor Betuwelijn?', *Lloyd* (26-12-1992).

<sup>105</sup> J. Baron van Hövell tot Westeflier, 'Betuwelijn', *Limburgsch Dagblad* (2-6-1993), 17.

<sup>106</sup> J. Kok, 'IJzeren Rijn Belgisch-Nederlands alternatief voor de Betuwelijn?' *Lloyd* (9-9-1994).

<sup>107</sup> 'Planologische kernbeslissing', *Staatscourant* 27 mei 1994.

Gezamenlijk gaven zij in 1993 aan geen heil te zien in een reactivering van de spoorlijn. Dit bleef zo tot het definitieve besluit betreffende de aanleg van de Betuweroute.<sup>108-109</sup>

De publieke discussie over de Betuweroute met betrekking tot het reactiveren van de IJzeren Rijn laat zien dat bewindspersonen geen eenduidige signalen afgaven wanneer het om complexe projecten ging. De twee verschillende Nederlandse ministers van verkeer gaven wisselende signalen af: eerst legde minister Maij de reactivering van de IJzeren Rijn duidelijk op het bordje bij België, terwijl minister Jorritsma op een gegeven moment wel heil zag in een reactivering in plaats van de Betuweroute. Waarom zij uiteindelijk toch voor de Betuweroute kiest koos uit de onderzochte bronnen niet naar voren. Daarnaast blijkt uit de publieke discussie over Betuweroute met betrekking tot het reactiveren van de IJzeren Rijn ook dat er een "nieuw" Europa was waarin geen plaats meer zou moeten zijn voor het denken in een nationaal belang. Of er sprake was van een causaal verband is niet te achterhalen; er kan mogelijk ook verschil zitten in verschil in voorkeur tussen het CDA en de VVD. Vastgesteld wordt dat de inmenging van Winkelmans, Van den Berg, Jonker en de baron van Hövell tot Westeflier vooraf ging aan de wijziging van visie van de Nederlandse minister. Afsluitend valt nog op dat er, in tegenstelling tot acties rondom STAR 21, weinig nationale politici zich in de discussie over de Betuweroute met betrekking tot de reactivering van de IJzeren Rijn mengden.

### *Remmende schulden?*

En kleiner thema dat speelt in de publieke discussie op het nationale niveau heeft te maken met een opvallende opmerking van de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen (SERV).<sup>110</sup> Zij stelden dat de omweg via Wallonië nadelig is voor de Vlaamse havens.<sup>111</sup> Ook was de SERV op basis van eigen onderzoek van mening dat de IJzeren Rijn echt een beleidsprioriteit moest zijn. Reactivering zou de concurrentiepositie van België ten goede komen in het licht van de eenwording van Europa en de ontwikkelingen in Oost-Europa.<sup>112</sup> Naar aanleiding van dit onderzoek suggereerde de SERV ook dat de schuldenlast van de NMBS een rem zette op de ontplooiing van de reactiveringsplannen voor de IJzeren Rijn.<sup>113</sup> Deze schuldenlast wordt

---

<sup>108</sup> 'Nieuw onderzoek IJzeren Rijn', *Limburgsch Dagblad* (24-2-1993); 'Betuwelijn of IJzeren Rijn', *De Antwerpse Morgen* (2-6-1993); 'Geen nieuw leven voor spoor Neerpelt-Weert', *Limburgsch Dagblad* (8-11-1993).

<sup>109</sup> Ibidem; 'Nieuw onderzoek IJzeren Rijn', *Limburgsch Dagblad* (24-2-1993).

<sup>110</sup> De SERV is een instantie die de Vlaamse Raad adviseert over wetgeving. De SERV bestaat voor bijna de helft uit leden van het ABVV en de ACV, twee vakbonden die zich duidelijk voor een reactivering van de IJzeren Rijn hebben uitgesproken.

<sup>111</sup> 'Vlaanderen rijdt naar Oostland', *Het Nieuwsblad* (25-3-1991).

<sup>112</sup> 'SERV: aanleg IJzeren Rijn moet beleidsprioriteit zijn', *De Financieel Economische Tijd* (23-10-1992).

<sup>113</sup> Ibidem.



nergens anders in de gebruikte bronnen bevestigd, noch zijn er verdere aanwijzingen voor een remmende schuldenlast van de NMBS.

Dit onderdeel van de publieke opinie laat zien dat er op de eerste plaats mogelijk een proces op de achtergrond gaande was waar het ABVV en de ACV de druk op de NMBS en politici wilden opvoeren door ook via dit kanaal een reactivering als beleidsprioriteit aan te dragen. Daarnaast werd de NMBS hard aangevallen op hun schulden: deze zouden problematisch zijn voor de investeringen in een reactivering van de IJzeren Rijn. Deze uitspraak was een heel directe aanval van de SERV op de NMBS, waardoor de verhoudingen in reactiveringsdebat verhardde.

### **Dimensies in de publieke discussie: De IJzeren Rijn op Europees niveau**

Op het nationaal-gewestelijk niveau kwamen de argumenten voor en tegen reactivering van de IJzeren Rijn op verschillende manieren naar voren. In de publieke discussie met betrekking tot het reactiveren van de IJzeren Rijn namen op Europees niveau verschillende leden van het Europees Parlement en Eurocommissaris Van Miert deel. De Commissie, waar Van Miert deel van uitmaakte, was het uitvoerend orgaan van de Europese Gemeenschappen, de voorloper van de Europese Unie (EU). Het Europees Parlement is de volksvertegenwoordiging in de Europese Gemeenschappen, maar het Europees Parlement had totdat het verdrag van Maastricht in 1993 in werking trad geen wetgevingsbevoegdheid. Vanaf het verdrag van Maastricht kreeg het Europees Parlement gedeelde wetgevingsbevoegdheid samen met de Europese Raad en de Europese Commissie.<sup>114</sup> De Europese Raad bestond ook destijds uit de ministers van het betreffende vakgebied, nieuwe wetgeving werd ook toen geïnitieerd door de Europese Commissie. De Europese Raad heeft niet als zodanig deelgenomen aan de publieke discussie met betrekking tot de reactivering van de IJzeren Rijn.

Eerst worden de interacties waar Europarlementariërs bij betrokken zijn behandeld, vervolgens wordt gekeken naar de interacties vanuit de Europese Commissie. Om de context van het Europese niveau zo volledig mogelijk te schetsen wordt teruggegaan naar 1979, het moment waarop volgens de geraadpleegde bronnen de IJzeren Rijn voor het eerst door het Europees Parlement op de Europese agenda wordt gezet.

---

<sup>114</sup> In 1993 werd het verdrag van Maastricht van kracht, hierin wijzigde de bevoegdheden en verhoudingen van en tussen de Europese Commissie en het Europees Parlement ten gunst van het EP. Zij kregen door de codecisieprocedure medezeggenschap over wetgeving. Zie voor meer informatie over de ontwikkeling van de bevoegdheden van het Europees Parlement: Europa Nu, 'Ontwikkeling invloed Europees Parlement', *Europees Parlement (EP)* <[http://www.europa-nu.nl/id/vg9hjllgxmz/europees\\_parlement\\_ep#p6](http://www.europa-nu.nl/id/vg9hjllgxmz/europees_parlement_ep#p6)> [geraadpleegd op 13-8-2015].



## *Europees Parlement*

Vanuit het Europees Parlement kwamen meerdere malen oproepen voor en eenmaal een oproep tegen, het reactiveren van de IJzeren Rijn. Uit deze oproepen, de eerste gevonden op 1 april 1979, de laatste op 25 september 1993, kan afgeleid worden dat er over deze hele periode geen Europees beleid met betrekking tot de IJzeren Rijn was. Als er wel Europees beleid was geweest, waren er namelijk geen oproepen vanuit het Parlement meer nodig geweest.

In 1979 bracht Willy Calewaert, Belgisch senator en Europarlementariër voor de SP, de discussie op gang in het Europees Parlement.<sup>115</sup> Calewaert vroeg om een reactiveringsonderzoek waarbij ook de nationale spoorwegen van België, Nederland en Duitsland betrokken zijn.<sup>116</sup> Het onderzoek moest gericht worden op de economische ontwikkeling van de regio's waar de IJzeren Rijn doorheen loopt. Verder kaartte Calewaert aan dat de NMBS zo lang mogelijk over eigen spoor wilde rijden, omdat internationaal vervoer betaald werd per gebruikte kilometer van het spoornet. Het is niet met zekerheid te zeggen of het overleg tussen de drie nationale spoorwegen dat werd aangekondigd in augustus 1979 een gevolg was van de eerste oproep die gedaan werd door Calewaert, maar tegenover de studie die Calewaert opverdeelde stonden de drie nationale spoorwegen in augustus 1979 in ieder geval welwillend.<sup>117</sup> Uit de publieke discussie blijkt dus dat er op Europees en nationaal niveau overlap plaatsvond. Ook was er sprake van interactie tussen de politiek en de bedrijfsvoering van drie verschillende nationale spoorwegen. Ook stelde Calewaert vragen aan de Europese Commissie; hier zal bij het behandelen van de Commissie op teruggekomen worden.

In 1983 stond de reactivering van de IJzeren Rijn ook op de agenda van het Europees Parlement, ditmaal bij de vervoerscommissie.<sup>118</sup> De vervoerscommissie vond het onbegrijpelijk dat er geen werk werd gemaakt van een reactivering van de IJzeren Rijn. Daar lijnrecht tegenover stond de Nederlandse sociaaldemocraat Wim Albers van de Partij van de Arbeid (PvdA). Hij trok in diezelfde week juist fel van leer tegen een reactivering.<sup>119-120</sup> Uit de

---

<sup>115</sup> Voorheen Belgische Socialistische Partij (BSP), werd in 1978 opgesplitst in een Vlaamse en Waalse partij, de Vlaamse aftakking heet sindsdien Socialistische Partij (SP). In dit onderzoek worden om duidelijk te houden of er sprake is van de gezamenlijke of de gesplitste periode de tijdsgebonden benamingen gehanteerd.

<sup>116</sup> 'Willy Calewaert vraagt EEG-hulp voor IJzeren Rijn', *De Nieuwe Gazet* (1-4-1979).

<sup>117</sup> 'Drielanden-overleg spoorwegen', *Lloyd* (25-8-1979).

<sup>118</sup> Het Europees Parlement kent naar beleidsterrein onderverdeelde gespecialiseerde commissies. Deze commissies bereiden de plenaire sessies van het Europees Parlement voor.

<sup>119</sup> De Nederlandse leden van het Europees Parlement werden tot 1979 aangewezen door de Staten-Generaal. Vanaf 1979 werden de Europarlementariërs als gevolg van de Akte betreffende de verkiezing van de vertegenwoordigers in de Vergadering door middel van algemene verkiezingen rechtstreeks gekozen.

publieke discussie bleek dat er binnen het Europees Parlement in ieder geval in 1983 controverse was over het wel of niet reactiveren van de spoorlijn. Dit leek uit te lopen op een patstelling: hierna was het zeven jaar stil in omtrent het reactiveren van de IJzeren Rijn vanuit het Europees Parlement.

Zeven jaar later kwam vanuit het Europees Parlement weer een bijdrage aan het reactiveringsdebat. Ditmaal ontstond er een levendige publieke discussie met veel aandacht in de kranten. De Nederlander Pam Cornelissen en de Belg Karel Pinxten van de Europese Volks Partij (EVP) zetten vanaf de jaren 1990 de toon vanuit het Europees Parlement. Soms was hun Duitse christendemocratische partijgenoot Günter Rinsche ook deelgenoot in deze reactiveringsplannen voor de IJzeren Rijn.<sup>121-122</sup> Deze periode van uitgebreide publieke discussie valt samen met de periode waarin de rol van de burgemeester en schepenen van Antwerpen onderzocht wordt. Hier wordt in het volgende deel van deze thesis uitgebreid op teruggekomen.

Cornelissen en Pinxten kozen in deze periode voor een andere invalshoek dan Calewaert en Albers ruim tien jaar eerder deden. Ze zochten nadrukkelijk de media op en

---

Europese Commissie, 'Akte betreffende de verkiezing van de vertegenwoordigers in de Vergadering door middel van algemene verkiezingen' <[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:41976X1008\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:41976X1008(01))> [Geraadpleegd op 13-8-2015].

Een dubbel mandaat in zowel het nationale als het Europees Parlement was destijds gebruikelijk, bij Albers was dit ook het geval van 1974-1979. Op het moment dat Albers deze uitspraak doet is hij geen lid meer van de Nederlandse Tweede Kamer en dus strikt genomen lid van de sociaaldemocratische fractie van het Europees Parlement: de Partij van Europese Sociaaldemocraten (PES). Hij profileert zich hier echter duidelijk als PvdA'er en staat daarom zo vermeld.

<sup>120</sup> 'Vervoerskommissie van Europees Parlement: prioriteit maas-rijnkanaal', *Schuttevaer* (12-3-1983); Jan, Booister, 'IJzeren Rijn bedreigt Rotterdamse Havens', *Het Vrije Volk* (17-3-1983).

<sup>121</sup> De christendemocraten verenigen zich in het Europees Parlement in de Europese Volkspartij (EVP). Cornelissen kwam voort uit het ChristenDemocratisch Appèl (CDA), Pinxten uit de Christelijke Volkspartij (CVP) en Rinsche uit de West-Duitse Christlich Demokratische Union Deutschlands (CDU).

<sup>122</sup> Max Paumen, 'IJzeren Rijn moet blijven stromen', *NRC Handelsblad* (26-5-1990); 'Antwerpen wil IJzeren Rijn verbeteren', *Het Vrije Volk* (26-5-1990), 2; 'IJzeren Rijn moet weer in gebruik', *Limburgs Dagblad* (28-5-1990), 5; 'Europese ruggesteun [sic] voor IJzeren Rijn', *De Standaard* (19-6-1990); 'Pleidooi voor IJzeren Rijn te Antwerpen', *Gazet van Antwerpen* (19-6-1990); 'Europarlementsleden nu ook achter IJzeren Rijn', *De Financieel Economische Tijd* (19-6-1990); 'Pleidooi voor vernieuwing <<IJzeren Rijn>>', *De Nieuwe Gazet* (19-6-1990); 'Ook Europarlementariërs ontdekken IJzeren Rijn', *Nieuwsblad Transport* (23-6-1990); 'Mogelijk ander tracé spoorlijn', *Limburgs Dagblad* (11-10-1990), 21; 'Actie voor heropening IJzeren Rijn', *Limburgs Dagblad* (23-3-1991), 17; 'IJzeren Rijn wordt zeker gemoderniseerd', *Limburgsch Dagblad* (3-5-1991); 'Belgische spoorwegen niet voor IJzeren Rijn', *Limburgs Dagblad* (4-4-1991); "'Rotterdam moet IJzeren Rijn niet vrezen'", *Gazet van Antwerpen* (20-8-1992); 'NS niet principieel tegen IJzeren Rijn', *Nieuwsblad Transport* (20-8-1992); 'IJzeren Rijn: "Woord nu aan Antwerpen en Limburg"', *Het Volk* (21-8-1992); 'Betuwelijn en IJzeren Rijn beide in Europees netwerk', *Nieuwsblad Transport* (25-9-1993); 'Aanpak IJzeren Rijn op Europees niveau', *Limburgsch Dagblad* (20-8-1992); 'Pleidooi voor modernisering IJzeren Rijn', *De Telegraaf* (20-8-1992); 'Onderzoek naar modernisering van de 'IJzeren Rijn' bepleit', *Nederlands Dagblad* (20-8-1992), 9.

probeerden ook een oude overleggroep voor de IJzeren Rijn nieuw leven in te blazen.<sup>123</sup> Als politiek proces valt binnen deze context met name op dat Cornelissen en zijn collega's van mening waren dat het tijd werd voor een Europese in plaats van een nationale visie op het spoornet. Wel in lijn van Calewaert en Albers, maar meer multidimensionaal was de aanpak van Europarlementariër Nel van Dijk (Groenen), voorzitter van de vervoerscommissie van het Europees Parlement. Zij verzocht de Europese Commissie in 1993 in het kader van de eenwording van Europa, voordat bekend is dat de Betuwelijn definitief aangelegd zal gaan worden, een vergelijkend onderzoek te doen tussen de Betuweroute en de IJzeren Rijn op economisch en ecologisch vlak.<sup>124</sup> Bij het bestuderen van de Europarlementariërs komen de verschillende in elkaar grijpende processen duidelijk naar voren. Het reactiveringsdebat werd stevast gekoppeld aan andere dimensies, zoals de Betuweroute en het STAR 21 plan van de NMBS.<sup>125</sup>

### *Commissie van de Europese Gemeenschappen*

In de jaren tachtig werden de eerste onderzoeken naar de reactivering van de IJzeren Rijn aangevraagd. De Ierse Eurocommissaris van Transport Richard Burke gaf naar aanleiding van de vragen van Calewaert destijds aan dat onderzoek mogelijk was wanneer een lidstaat daarom zou vragen. Of de verzoeken vanuit de lidstaten er uiteindelijk zijn gekomen valt niet uit de bronnen op te maken. Wel wordt duidelijk dat hier meerdere bestuurlijke niveaus met elkaar interacteren.<sup>126</sup>

Vanaf 1989, toen de publieke discussie met betrekking tot de IJzeren Rijn uitgebreid los barstte, was op Europees uitvoerend niveau Eurocommissaris en Vlaamse Belg Karel van Miert de actieve sleutelpersoon. Van Miert kwam voor uit de SP en beheerde de transportportefeuille in de Europese Commissie Delors II van 1989 tot 1993. Van Miert had op Europees niveau de uitvoerende macht en gebruikte deze ook.<sup>127</sup> Van Miert vroeg

<sup>123</sup> 'Aanpassing 'IJzeren Rijn' zou 800 miljoen kosten', *De Antwerpse Morgen* (12-6-1990); 'Europese ruggesteun [sic] voor IJzeren Rijn', *De Standaard* (19-6-1990); 'Betuwelijn en IJzeren Rijn beide in Europees netwerk', *Nieuwsblad Transport* (25-9-1993).

<sup>124</sup> 'Eurocommissie ziet reële kansen voor IJzeren Rijn', *Limburgsch Dagblad* (2-7-1993), 16.

<sup>125</sup> 'Europese ruggesteun [sic] voor IJzeren Rijn', *De Standaard* (19-6-1990); 'Duitse autowegen taks brengt IJzeren Rijn stuk dichterbij', *Het Volk* 20-8-1992; 'Betuwelijn en IJzeren Rijn beide in Europees netwerk', *Nieuwsblad Transport* (25-9-1993).

<sup>126</sup> 'IJzeren Rijn weer in gebruik?' *Limburgsch Dagblad* (20-10-1979).

<sup>127</sup> 'Van Miert laat IJzeren Rijn onderzoeken', *Limburgsch Dagblad* (5-2-1990); 'Mogelijk ander tracé spoorlijn', *Limburgs Dagblad* (11-10-1990), 21; 'EG-studie IJzeren Rijn vervult Antwerpse droom', *Het Nieuwsblad* (29-1-1991); 'IJzeren Rijn wordt zeker gemoderniseerd', *Limburgsch Dagblad* (3-5-1991); 'Belgische spoorwegen niet voor IJzeren Rijn', *Limburgs Dagblad* (4-4-1991); 'Van Miert: IJzeren Rijn opnemen in Europees beleid', *Gazet van Antwerpen* (5-3-1992); 'IJzeren Rijn in levensnoodzakelijk', *Gazet van Antwerpen* (20-8-1992); 'NS niet principieel tegen IJzeren Rijn', *Nieuwsblad Transport* (20-8-1992); 'Duitse autowegen taks brengt IJzeren Rijn stuk dichterbij', *Het Volk* 20-8-1992; 'Aanpak IJzeren Rijn op

aandacht voor een reactivering van de IJzeren Rijn en werkte mee aan de verschillende onderzoeken die door het Europees Parlement werden aangevraagd. Van Miert schroomde niet om samen te werken met Europarlementariërs en nationale volksvertegenwoordigers ten behoeve van een reactivering van de IJzeren Rijn.<sup>128</sup> Hieruit blijkt wederom de gelaagdheid van het onderwerp.

Commissaris Van Miert was zelf een actief pleitbezorger van de reactivering van de IJzeren Rijn. Hij probeerde de IJzeren Rijn op verschillende manieren onder de aandacht te brengen bij het publiek.<sup>129</sup> Opvallend is dat Van Miert een nieuw onderzoek aankondigde in 1992, terwijl het onderzoeksbureau Prognos in 1991 nog een studie had verricht.<sup>130</sup> De reden die Van Miert hiervoor aanvoerde is dat deze studie "werd uitgevoerd in een tijdperk waarin men nog altijd blind geloofde in het wegvervoer". De conclusies uit het Prognosonderzoek zouden niet meer opgaan.<sup>131</sup> De meest politiek-bestuurlijke handeling die van Miert inzette was een voorstel om de reactivering van de IJzeren Rijn in het Europese spoorwegaanpak op te nemen.<sup>132</sup> Door het project naar Europees beleid te tillen wilde hij het veiligstellen. Later bleek dit echter mislukt: de IJzeren Rijn werd op Europees niveau van secundair belang geacht en kon pas na 1997 mogelijk prioriteit krijgen.<sup>133</sup>

### **Dimensies in de publieke discussie: Lokale en regionale belangen**

Op het regionale en lokale niveau spelen komen in de publieke discussie meerdere kleine actoren naar voren met uiteenlopende belangen. De regionale en de lokale actoren gaven in tegenstelling tot de nationale actoren wel al in het eerste jaar na de presentatie van STAR 21 een signaal voor de IJzeren Rijn af, maar verder dan lokale aandacht hiervoor kwam het volgens de geraadpleegde bronnen niet. Interessant op dit niveau zijn de vele samenwerkingsverbanden die tussen de actoren ontstonden om gemeenschappelijke

---

Europees niveau', *Limburgsch Dagblad* (20-8-1992); 'Pleidooi voor modernisering IJzeren Rijn', *De Telegraaf* (20-8-1992); 'Onderzoek naar modernisering van de IJzeren Rijn' bepleit', *Nederlands Dagblad* (20-8-1992), 9.

<sup>128</sup> 'EG-studie IJzeren Rijn vervult Antwerpse droom', *Het Nieuwsblad* (29-1-1991); 'Van Miert laat IJzeren Rijn onderzoeken', *Limburgsch Dagblad* (5-2-1990); 'IJzeren Rijn wordt zeker gemoderniseerd', *Limburgsch Dagblad* (3-5-1991); 'Aanpak IJzeren Rijn op Europees niveau', *Limburgsch Dagblad* (20-8-1992); 'Onderzoek naar modernisering van de IJzeren Rijn' bepleit', *Nederlands Dagblad* (20-8-1992); 'Nieuw onderzoek IJzeren Rijn', *Limburgsch Dagblad* (24-2-1993), 15.

<sup>129</sup> 'IJzeren Rijn wordt zeker gemoderniseerd', *Limburgsch Dagblad* (3-5-1991); 'Pleidooi voor modernisering IJzeren Rijn', *De Telegraaf* (20-8-1992); 'NS niet principieel tegen IJzeren Rijn', *Nieuwsblad Transport* (20-8-1992).

<sup>130</sup> 'Prognos: IJzeren Rijn wellicht nodig in 2000' *Gazet van Antwerpen* (31-10-1991); 'IJzeren Rijn moet behouden blijven, zegt Prognos', *Lloyd* (5-11-1991).

<sup>131</sup> 'NS niet principieel tegen IJzeren Rijn', *Nieuwsblad Transport* (20-8-1992).

<sup>132</sup> 'Van Miert: IJzeren Rijn opnemen in Europees beleid', *Gazet van Antwerpen* (5-3-1992).

<sup>133</sup> 'Betuwelijn of IJzeren Rijn', *De Antwerpse Morgen* (2-6-1993); 'Nederland geeft haven nieuwe hoop voor IJzeren Rijn', *Het Nieuwsblad* (3-6-1993), 7.

belangen een sterkere uitgangspositie te geven. Opvallende spelers op dit niveau waren de grensoverschrijdende Euregio's, waarin onder andere gemeenten, provincies en kamers van koophandel vertegenwoordigd zijn. De Euregio's verschilden onderling van samenstelling. Van de Euregio Maas-Rijn was bijvoorbeeld ook de Duitstalige gemeenschap van België lid, maar in een andere Euregio zou een dergelijke toevoeging simpelweg niet relevant zijn geweest.<sup>134</sup> De samenstelling van de Euregio is afhankelijk van de relevante instituties in de betreffende regio. De dimensies die uit de publieke discussie naar voren kwamen en in de volgende paragrafen besproken worden zijn de lokale en regionale politiek, de Euregio's, het maatschappelijk middenveld en de Antwerpse havenbelangen.

### *Lokale en regionale politiek*

De IJzeren Rijn is een thema dat verschillende malen op de agenda van regionale en lokale politieke partijen stond. De processen met betrekking tot de IJzeren Rijn die vanuit de lokale en regionale politiek naar voren kwamen uit de publieke discussie worden chronologisch behandeld. Allereerst werd in 1977 een sociaaldemocratische grensoverschrijdende samenwerking in werkgroepverband opgezet, ten behoeven van reactivering van de IJzeren Rijn. Deelnemers in deze werkgroep waren de provinciale PvdA afdelingen van Noord-Brabant en Nederlands Limburg en de Belgisch Limburgse afdeling van de Belgische Socialistische Partij (BSP).<sup>135</sup> Opvallend is dat de werkgroep stelde dat naar de IJzeren Rijn geen studies meer nodig waren, terwijl juist vanaf dit moment nog vele studies volgden. De werkgroep was van mening dat infrastructuur van de IJzeren Rijn diende te worden verbeterd ten behoeve van de regionale economieën.<sup>136</sup>

De Vlaams-nationalistische VU liet vanuit de afdelingen Kempen en Limburg van zich horen. Zij betoogden dat het ongehoord was dat Vlaanderen slechts één verbinding met het buitenland had. De NMBS zou daarmee Vlaanderen in het algemeen en Kempen en Limburg in het bijzonder tekort doen. De VU-afdelingen eisten een verbinding naar het Ruhrgebied door een reactivering van de IJzeren Rijn.<sup>137</sup> Deze specifieke eis van de VU kreeg blijkens de bronnen geen opvolging. Wat wel opvalt is dat dit speelde ná dat de NMBS STAR 21 had gelanceerd, maar nog vóór de eerder op nationaal-gewestelijk niveau besproken actie van

---

<sup>134</sup> Provincie Limburg, 'Euregio'  
<[http://www.limburg.nl/Beleid/Europa/Samenwerking\\_met\\_Duitsland\\_en\\_Belgi%C3%AB/Euregio](http://www.limburg.nl/Beleid/Europa/Samenwerking_met_Duitsland_en_Belgi%C3%AB/Euregio)>  
[geraadpleegd op 13-6-2015].

<sup>135</sup> De federale voorloper van de SP en PS, zie ook voetnoot 115.

<sup>136</sup> *Belgisch-Nederlandse werkgroep voor verkeer in grensgebieden*, 7 september 1977, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

<sup>137</sup> 'VU-Limburg pleit voor doortrekking van IJzeren Rijn naar Ruhrgebied' *Gazet van Antwerpen* (29-12-1990).



ABVV en de SP. De VU had lokaal en regionaal de IJzeren Rijn dus zelf wel al op de agenda staan, maar kreeg de reactivering niet breed op de maatschappelijke agenda geplaatst. Binnen die context kan de teleurstelling geplaatst worden die Koen Raets, voorzitter van de VU Antwerpen, uitsprak met betrekking tot het niet informeren van de VU over de actie van het ABVV en de SP.<sup>138</sup>

De Nederlands Limburgse afdeling van de progressief-liberale partij Democraten '66 (D66) wilde dat er geen treinen meer reden over de IJzeren Rijn, omdat zij zich zorgen maakten over aantasting van natuurgebied de Meinweg.<sup>139</sup> Door middel van interne moties in de provinciale afdeling probeerden zij het op dat moment in oprichting zijnde nationaal park de Meinweg uit te breiden en treinverkeer over de IJzeren Rijn te staken. Deze moties hebben zij ook naar de D66-fracties in de Tweede Kamer en het Europees Parlement gestuurd, zodat zij daar een standpunt over in konden nemen.<sup>140</sup>

Allereerst blijkt uit de publieke discussie dat de processen met betrekking tot de reactivering van de IJzeren Rijn door alle niveaus van het openbaar bestuur gingen. De provinciale afdeling van D66 schakelde de nationale fractie in de Tweede Kamer en de Europese fractie in het Europees Parlement in om reactivering tegen te gaan. Wat verder blijkt uit de publieke discussie op lokaal en regionaal niveau is dat er wrijving bestond binnen het pro reactiveringskamp. Op het eerste gezicht leek de reactivering van de IJzeren Rijn met name een thema van linkse partijen en organisaties, maar de reacties vanuit de VU laten zien dat het thema niet alleen bij het sociale spectrum van de politiek hoorde. Zij waren niet gecharmeerd door het claimen van het reactiveringsdebat door het ABVV en de SP.

### *Euregio's*

Euregio's zijn grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden van gebieden die liggen binnen de EU. Uit de gebruikte bronnen blijkt dat de Euregio's Rijn-Maas Noord en de Euregio Maas-Rijn zich mengden in het debat om de IJzeren Rijn.<sup>141</sup>

---

<sup>138</sup> 'Vlaanderen rijdt naar Oostland', *Het Nieuwsblad* (25-3-1991).

<sup>139</sup> In de geraadpleegde bronnen wordt zowel D66 als D66 gebruikt als afkorting voor Nederlandse politieke partij Democraten '66, in dit onderzoek wordt de partij altijd als D66 afgekort.

<sup>140</sup> 'D66-moties over toekomst Meinweg', *Limburgsch Dagblad* (30-3-1991)

<sup>141</sup> Zie figuur 4 op [pagina 37](#) voor een overzicht van de Euregio's die geraakt worden door debat om de IJzeren Rijn te reactiveren.

De Euregio Maas-Rijn gaf eind 1983 aan dat infrastructuur een goede basis was voor de economische ontwikkeling van de regio. Maas-Rijn wilde zodoende de intercitynetwerken in de Euregio meer gaan verbinden. Daarnaast moest ook de IJzeren Rijn weer volledig benut gaan worden.<sup>142</sup> Binnen de Euregio zelf waren echter sterke tegenkrachten tegen reactivering van de IJzeren Rijn. De provincie Luik leek uit het samenwerkingsverband te stappen wanneer het reactiveren van de IJzeren Rijn een prioriteit van de Euregio werd. De huidige verbinding van Antwerpen met het Duitse Ruhrgebied, de Montzenroute, loopt via Luik.<sup>143-144</sup> Het staat op basis van de gebruikte bronnen niet onomstotelijk vast, maar het lijkt er op dat Luik haar zin heeft gekregen, aangezien er in de publieke discussie vanuit de Maas-Rijn geen nieuwe berichten met betrekking tot de IJzeren Rijn kwamen, terwijl andere



Figuur 4: Euregio's die te maken hebben met een eventuele reactivering van de IJzeren Rijn, bron: Euregioaai Historisch Centrum Sittard-Geleen Born.

<sup>142</sup> Servé Overhof, 'Euregio Maas-Rijn wil eigen sterkte uitbuiten', *Limburgsch Dagblad* (1-12-1983).

<sup>143</sup> Zie ook figuur 3 op pagina 21.

<sup>144</sup> 'Luik toch niet uit de Euregio', *Limburgsch Dagblad* (13-2-1986).



actoren zich nog veelvuldig uitlieten over de reactivering.

In 1991 postuleerde een andere Euregio, de Euregio Rijn-Maas-Noord, dat reactivering van de IJzeren Rijn geen prioriteit was voor het gebied. Zij gaven de voorkeur aan de Brabantroute: de spoorverbinding die vanuit Rotterdam via Breda, Eindhoven en Venlo naar het Ruhrgebied loopt.<sup>145</sup>

De Euregio's waren en zijn gecompliceerde grensoverschrijdende organen. Dat belangen daarin kunnen botsen blijkt uit publieke harde consequenties waartoe Luik bereid was bij het prioriteren van de reactivering van de IJzeren Rijn. Ook maken gemeenten en provincies onderdeel uit van de Euregio's. Zij kunnen hierdoor de standpunten van de Euregio nooit helemaal naast zich neer kunnen leggen: er is altijd sprake van in- en externe doorwerking. Door de kwestie Luik werden betrokken overheden dus beïnvloed in hun standpuntbepaling en mogelijk ingekapseld in de positie van de Euregio met betrekking tot de reactivering van de IJzeren Rijn.

#### *Maatschappelijk middenveld*

De Werkgroep Openbaar Vervoer Kempen (WOVK) is een in 1990 opgerichte groepering van voornamelijk lokale spoorwegvakbondsleden met als doel zo snel mogelijk de spoorverbinding Weert-Neerpelt, een onderdeel van het IJzeren Rijntracé, te reactiveren. Op basis van de eerder behandelde actie van het ABVV en de SP initieerde de lokale werkgroep de Europatrein over de IJzeren Rijn tussen Antwerpen en Mönchengladbach, om de eenwording van Europa te vieren.<sup>146</sup> Praktisch dezelfde actie als die van het ABVV en de SP dus. De actie vond uiteindelijk plaats op het traject Neerpelt-Weert op 4 oktober 1992 en kreeg in de publieke discussie veel aandacht. De WOVK zag hierin een voorteken voor een heropening van de IJzeren Rijn en om dit te bewerkstelligen wilde de werkgroep de actie jaarlijks herhalen.<sup>147</sup> Uit de bronnen blijkt echter geen vervolg. Wel initieerde de WOVK nog een werkgroep met daarin het havenbestuur van Antwerpen en verschillende werknemers- en werkgeversorganisaties, met als doel de Vlaamse regering en de NMBS te bewegen de IJzeren Rijn prioritair te behandelen. Deze werkgroep kon het echter niet winnen van de Nederlandse 'nee' die ingegeven zou zijn vanuit concurrentieoverwegingen aangaande Rotterdam.<sup>148</sup>

---

<sup>145</sup> 'Regio Rijn-Maas-Noors timmert flink aan de weg', *Limburgsch Dagblad* (25-5-1991), 19.

<sup>146</sup> "'Rotterdam moet IJzeren Rijn niet vrezen'", *Gazet van Antwerpen* (20-8-1992); 'IJzeren Rijn: "Woord nu aan Antwerpen en Limburg"', *Het Volk* (21-8-1992).

<sup>147</sup> 'Actie voor heropening IJzeren Rijn', *Limburgsch Dagblad* (5-10-1992), 7; 'Actie voor heropening NS-lijn IJzeren Rijn', *De Telegraaf* (5-10-1992), 10.

<sup>148</sup> 'Nederland geeft haven nieuwe hoop voor IJzeren Rijn', *Het Nieuwsblad* (3-6-1993).

In 1992 gaf het Overlegorgaan Nationaal Park de Meinweg aan dat het onaanvaardbaar was en niet strookte met de belangen van het park om de IJzeren Rijn te moderniseren en te gebruiken voor personen- en goederenvervoer.<sup>149</sup> Het Overlegorgaan bestaat uit meerdere belanghebbende organisaties. Onder andere Staatsbosbeheer, de NS, een vertegenwoordiging van particuliere eigenaren en overheden zoals gemeenten, het waterschap en de provincie hebben zitting in het Overlegorgaan.<sup>150</sup> Opvallend aan deze uitspraak is dat dezelfde overheden die in Euregio's voor een reactivering van de IJzeren Rijn waren vanwege de economische kansen, in dit overlegorgaan tegen waren vanwege milieuschade.

### *Antwerpse havenbelangen*

De havenbelangen komen vooral op het einde van de onderzochte periode, wanneer de plannen voor de Betuweroute serieuze contouren aan begonnen te nemen, naar voren in de publieke discussie. Op dat moment was er in Vlaanderen sprake van de mogelijke ontwikkeling van een nieuwe spoortoegang voor de Antwerpse haven. Het havenbedrijf, dat direct gelieerd was aan het college en verantwoordelijk was voor de uitvoering van het havenbeleid, mengde zich nauwelijks in de publieke discussie. De enige keer dat het havenbestuur zich in de pers liet horen was na de actie van ABVV en de SP. Directeur-generaal van het havenbedrijf Fernand Suykens formuleerde in een interview met *Het Nieuwsblad* de tarievenkwestie, die eerder ook door de Europarlementariër Calewaert aangehaald werd. Hij vond het onbegrijpelijk dat treinen vijftig kilometer om moesten rijden om het Duitse Ruhrgebied te bereiken, louter omdat dat in het voordeel was van de NMBS.<sup>151</sup>

De havenbelangenorganisaties lieten zich nadrukkelijker in de pers horen. De Antwerpse Gemeenschap voor de Haven (AGHA) betoogde naar aanleiding van STAR 21 dat de IJzeren Rijn genegeerd werd. Zij betoogde dat een oost-westas nodig was gezien de ontwikkelingen van het Europese goederentransport.<sup>152</sup> De AGHA deed deze oproep voor de IJzeren Rijn al voordat het ABVV en de SP hun actie organiseerden, maar dit werd in de publieke discussie niet opgepakt. Wanneer het er kortstondig, aan het begin van het

---

<sup>149</sup> 'Protest tegen de IJzeren Rijn', *Limburgsch Dagblad* (6-5-1992).

<sup>150</sup> Nationaal Park De Meinweg, 'Overlegorgaan', <<http://www.np-demeinweg.nl/documents/organisatie/overlegorgaan.xml?lang=nl>> [geraadpleegd op 13-8-2015].

<sup>151</sup> 'IJzeren Rijn is een tariefkwestie', *Het Nieuwsblad* (23-3-1991).

<sup>152</sup> 'IJzeren Rijn is Antwerpse levenslijn', *Het Nieuwsblad* (19-2-1991).

ministerschap van Jorritsma, op leek dat Nederland de IJzeren Rijn als alternatief zag voor de Betuweroute was de AGHA dan ook erg enthousiast.<sup>153</sup>

De Groepering der Nijverheidszeevaartagenten (GAMU) zette begin 1992 een lobby op poten om de Antwerpse haven met een soort alternatieve IJzeren Rijn via het tracé Oelegem-Zandvliet te ontsluiten, het zogenaamde "duwvaarttracé. Een interessante suggestie, omdat dit tracé al gereserveerd was om een duwvaartkanaal aan te leggen. Dit project was echter stilgezet in de jaren zeventig.<sup>154</sup> De lobby van de GAMU scheen wel effect te hebben want de NMBS nam de mogelijkheid een maand later in onderzoek, tot implementatie kwam het echter niet.<sup>155</sup> De AGHA steunde dit initiatief van de GAMU, maar nam in de onderzochte bronnen geen actieve positie in de publieke discussie in.<sup>156</sup>

### **De rol van het college 1989-1994**

In de afgelopen paragrafen is een beeld gegeven van de publieke discussie rondom de reactivering van de IJzeren Rijn. Het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen had daarbij een onmiskenbaar belang om de IJzeren Rijn te reactiveren. Het momentum hiervoor leek te komen tussen 1989 en 1994. In dit laatste deel wordt op basis van archiefstukken van het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen uit het Felix Archief Antwerpen uiteengezet hoe het college handelde. Hierbij draait het met name om de schepen voor de haven, Jan Devroe. Hij is verantwoordelijk en handelt namens het college. De burgemeester handelt zelf niet actief, maar wordt wel bijgepraat door Fernand Suykens, de directeur van het havenbedrijf. In zijn nota aan de burgemeester zet hij de economische en ecologische voordelen van een reactivering uiteen.<sup>157</sup> De burgemeester werd verder regelmatig bijgepraat door havenschepen Jan Devroe.<sup>158</sup> Bij het behandelen van de rol van het college wordt eerst gekeken naar de activiteiten in de directe omgeving in geografische zin, omdat het college lokale actoren anders benaderd dan actoren nationaal en internationaal niveau. De andere niveaus komen daarna aan bod.

---

<sup>153</sup> 'Betuwelijn of IJzeren Rijn', *De Antwerpse Morgen* (2-6-1993).

<sup>154</sup> In de jaren 1970 was gestart met de aanleg van een kanaal tussen Zandvliet en Oelegem, de aanleg werd echter stopgezet onder druk van milieuactivisten. Het kanaal moest de 'flessenhals' in het Albertkanaal ontlasten. Het tracé bleef gereserveerd, maar het kanaal werd tot op heden nooit aangelegd.

<sup>155</sup> 'NMBS studeert op nieuwe spoorlijn Antwerpen', *Nieuwsblad Transport* (9-4-1992).

<sup>156</sup> 'IJzeren Rijn langs tracé van Oelegem-Zandvliet', *De Financieel Economische Tijd* (10-3-1992).

<sup>157</sup> Fernand Suykens, *Nota voor de heer burgemeester H.B. Cools, 18 januari 1991*, Antwerpen, Felix Archief, 409#238.

<sup>158</sup> Jan Devroe, *Brief aan Mevrouw Lutgard Bredael, 15 februari 1991*, Antwerpen, Felix Archief, 409#237.

### *Het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen: Lokaal actief*

Het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen was voorstander van het reactiveren van de IJzeren Rijn.<sup>159</sup> Het college leek zich bewust van de complexiteit van het reactiveringsdebat en probeerde daarom op lokaal niveau een sterke en breed gedragen rol en positie in het debat te verwerven. Zo zat havenschepen Jan Devroe de Antwerpse Raad van Overleg over havenaangelegenheden voor.<sup>160-161</sup> De raad van overleg is deels een forum waar informatie werd uitgewisseld, maar de nadruk lag op druk uitoefenen op Vlaamse en federaal Belgische bewindspersonen. De stukken van het overlegorgaan laten een nieuwe dimensie van het reactiveringsdebat zien, namelijk de hevige concurrentieslag die zich afspeelde tussen goederenvervoer over het spoor of over de weg. De raad lijkt deze concurrentieslag gebruikt te hebben om Vlaams minister van openbare werken Kelchtermans (CVP) te overtuigen de NMBS te bewegen toch in te zetten op de IJzeren Rijn. Bovendien zag de raad van overleg de IJzeren Rijn als een mogelijkheid om in economische zin een beter product af te leveren aan het achterland. De raad stelde dat de NMBS daarom ook baat had bij het reactiveren van de spoorlijn.<sup>162</sup> Verder riep Jan Devroe in de hoedanigheid van voorzitter van de raad minister-president Van den Brande van de Vlaamse Raad op om actief aandacht te blijven besteden aan de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen.<sup>163</sup>

Het college werkte nauw samen met lokale beleids- en adviesinstellingen om de reactivering van de IJzeren Rijn een betere uitgangspositie te geven. De Gemeentelijke Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) zette aan Jan Devroe de stand van zaken met betrekking tot het IJzeren Rijndossier uiteen en Devroe bracht het Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen (SEA) en de GOM op de hoogte van de in opdracht van de Europese

<sup>159</sup> Jan Devroe, *Brief aan Pam Cornelissen*, 6 september 1990, Antwerpen, Felix Archief, 409#237; Fernand Suykens, *Nota voor de heer burgemeester H.B. Cools*, 18 januari 1991, Antwerpen, Felix Archief, 409#238; Jan Devroe, *Brief aan C. van Gestel en M. Francken*, 10 augustus 1994, Antwerpen, Felix Archief, 409#298; Jan Devroe, *Brief aan de heren Schouppe en Di Rupo*, 10 augustus 1994, Antwerpen, Felix Archief, 409#298; Jan Devroe, *Brief aan de heer senator Schoeters*, 10 augustus 1994, Antwerpen, Felix Archief, 409#298; Jan Devroe en E. Bruyninckx, *Brief aan minister Sauwens*, 25 januari 1994, Antwerpen, Felix Archief, 409#298; Jan Devroe, *Brief aan minister-president van de Vlaamse regering L. van den Brande*, 15 juni 1993, Antwerpen, Felix Archief, 409#298; Jan Devroe, *Brief aan minister Sauwens*, 15 juni 1993, Antwerpen, Felix Archief, 409#298; Jan Devroe, *Brief aan minister Sauwens*, 13 januari 1994, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

<sup>160</sup> Dit overlegorgaan is samengesteld uit de politieke fracties van de Antwerpse gemeenteraad, havengebruikers zoals schippers en rederijen en vertegenwoordigers van de havenwerknemers.

<sup>161</sup> Jan Devroe, *Brief aan minister-president van de Vlaamse regering L. van den Brande*, 15 juni 1993, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

<sup>162</sup> *Meeting minister Kelchtermans met Raad van Overleg voor de haven van Antwerpen*, 15 april 1994, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

<sup>163</sup> Jan Devroe, *Brief aan minister-president van de Vlaamse regering L. van den Brande*, 15 juni 1993, Antwerpen, Felix Archief, 409#298; *Meeting minister Kelchtermans met Raad van Overleg voor de haven van Antwerpen*, 15 april 1994, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Gemeenschappen uitgevoerde Prognosstudie.<sup>164</sup> Uit een brief naar Europarlementariër Pam Cornelissen blijkt ook dat Devroe met de GOM contact had over een studie die de reactivering van de IJzeren Rijn ondersteunde. Hij betoogde dat door de GOM gewerkt werd aan "een studie in die richting", waarbij "die richting" wees op een positieve economische onderbouwing van een reactivering van de IJzeren Rijn.<sup>165</sup> Devroe was van plan na het uitkomen van die studie contact op te nemen met de twee betrokken Gouverneurs. Op welke gouverneurs hij doelde is niet uit de correspondentie te herleiden. Verder springt in het oog dat Devroe in de brief Cornelissen suggereerde dat hij de uitkomst van de studie reeds wist voordat deze verricht was.

Een andere organisatie waar lokaal veelvuldig contact mee was, was de Antwerpse Gemeenschap voor de Haven (AGHA). De AGHA werd, evenals het college van Antwerpen, door het ministerie van Buitenlandse Zaken van België op de hoogte gehouden betreffende de ontwikkelingen rondom de Betuweroute in Nederland.<sup>166</sup> Met de AGHA was vooral sprake van uitwisseling van informatie met betrekking tot de reactiveringslobby; de havenschepen hield de AGHA op de hoogte van zijn activiteiten en correspondentie en andersom. De AGHA en het college hadden hetzelfde belang, maar uit de stukken blijkt geen actieve samenwerking met betrekking tot het reactiveren van de IJzeren Rijn.<sup>167</sup>

#### *Het college mengt zich in het politieke slagveld van de IJzeren Rijn*

Uit de publieke discussie bleek dat een uiteenlopend geheel aan organisaties en personen zich mengde in het reactiveringsdebat met betrekking tot de IJzeren Rijn. Organisaties die actief waren in de publieke discussie zochten ook contact met het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen. Het college bleek echter selectief in met wie het per brief wilde communiceren. Vakbond ABVV zocht meerdere malen contact: zo werd Jan Devroe als prominent uitgenodigd om zitting te nemen in het door het ABVV en de SP opgerichte beschermingscomité IJzeren Rijn en in die hoedanigheid participant te zijn in de IJzeren Rijn actie. Dit betrof de actie die zorgde voor de opleving van publieke discussie. De uitnodiging

---

<sup>164</sup> Fernand Suykens, *Brief aan de heren Devroe, Foulon, Restiau en Gersem, 30 oktober 1991*, Antwerpen, Felix Archief, 409#231; J. Devroe, *Brief aan Pam Cornelissen, 6 september 1990*, Antwerpen, Felix Archief, 409#237; P. De Gersem, *Brief aan Jan Devroe, 5 juni 1990*, Antwerpen, Felix Archief, 409#231.

<sup>165</sup> J. Devroe, *Brief aan Pam Cornelissen, 6 september 1990*, Antwerpen, Felix Archief, 409#237

<sup>166</sup> Roger Martin, *Brief aan Willy Claes, minister van Buitenlandse Zaken, 10 december 1992*, Antwerpen, Felix Archief, 409#234 [Roger Martin was consul-generaal op het consulaat van België in Rotterdam, afschriften van zijn notities gingen via het ministerie van buitenlandse zaken naar verschillende belanghebbende zoals het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen]; *Consulaat Generaal van België in Nederland, Notitie aan het ministerie van Buitenlandse Zaken, 14 juni 1993*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

<sup>167</sup> Jan Devroe, *Brief aan C. van Gestel en M. Francken, 10 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

was mede ondertekend door Louis Vanvelthoven als voorzitter van de Vlaamse Raad. Dit wekt de indruk dat de Vlaamse Raad de actie ondersteunde, echter lijkt het er op dat Vanvelthoven zijn positie van voorzitter hier gebruikte voor partijpolitieke doeleinden, want noch uit de publieke discussie, noch uit archiefstukken blijkt verder enige betrokkenheid van de Vlaamse Raad. Vanvelthoven was een politicus van de SP, die de actie mede organiseerde, dus er was sprake van een partijpolitek belang. Uit de handgeschreven opmerkingen bij deze uitnodiging blijkt dat Devroe wel een vrije agenda had, maar niet wenste deel te nemen.<sup>168</sup> Het ABVV bleef de havenscheperen op de hoogte houden van acties, argumenten en eisen, maar uit de correspondentie van het college van burgemeester blijkt dat dit eenrichtingsverkeer betrof. Er werd niet met het ABVV gecorrespondeerd vanuit het college.<sup>169</sup>

De jongerenorganisatie van de CVP probeerde het college ook te overtuigen van hun standpunt en zo het handelen van het college te beïnvloeden. Zij stuurden een situatieschets en probeerden het college tot een actievere houding te bewegen. In het archief valt echter geen reactie van het college te bespeuren.<sup>170</sup> Afsluitend ontving het college meerdere stukken vanuit het Belgische ministerie van Buitenlandse Zaken die zij niet beantwoordde. Deze stukken waren er echter op gericht om het college van informatie te voorzien met betrekking tot ontwikkelingen omtrent de Betuweroute en de IJzeren Rijn, niet voor verdere correspondentie.<sup>171</sup> De door het ministerie gedeelde informatie laat zien dat er aan het eind van de onderzoeksperiode, net voor de aankondiging van de Betuweroute, veel onduidelijkheid was over een tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen en de concurrentie voor- en nadelen tussen de twee havens met nieuw aan te leggen spoorverbindingen. De minister werd geadviseerd hier niet over te spreken totdat bij het college van Antwerpen intern beraad was geweest. De notitie wekt de indruk dat er een chaotische en ongeorganiseerde situatie was ontstaan bij de Vlaams-Belgische actoren in het reactiveringsdebat.<sup>172</sup> Uit deze stukken blijkt overigens dat ook de havens van Luik en Gent en de Kamer van Koophandel van Gent op de hoogte werden gehouden in het

---

<sup>168</sup> Louis Vanvelthoven en Robert Voorhamme, *Uitnodiging Devroe deelname beschermkomitee en promotierit IJzeren Rijn*, 8 februari 1991, Antwerpen, Felix Archief, 209#231.

<sup>169</sup> R. Geybels en B. Beels, *Uitnodiging deelname promotierit reactivering IJzeren Rijn*, 25 februari 1991, Antwerpen, Felix Archief, 209#231; Robert Voorhamme, *Eisen en argumenten reactivering IJzeren Rijn*, 28 juni 1991, Antwerpen, Felix Archief, 209#237.

<sup>170</sup> CVP Jongeren, *IJzeren Rijn & Duwvaartlijn*, 7 september 1992, Antwerpen, Felix Archief, 409#231.

<sup>171</sup> Roger Martin, *Brief aan Willy Claes, minister van Buitenlandse Zaken*, 10 december 1992, Antwerpen, Felix Archief, 409#234; Consulaat Generaal van België in Nederland, *Notitie aan het ministerie van Buitenlandse Zaken*, 14 juni 1993, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

<sup>172</sup> Consulaat Generaal van België in Nederland, *Notitie aan het ministerie van Buitenlandse Zaken*, 14 juni 1993, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.



reactiveringsdebat: zij waren in de publieke discussie nog niet als betrokken organisaties geïdentificeerd.

De actieve handelingen van het college van burgemeester en schepenen om tot een reactivering van de IJzeren Rijn te komen richtten zich op de beslissingsbevoegde politieke personen en tot de NMBS. Opvallend hierbij is dat het college laat in actie kwam met betrekking tot deelname in het reactiveringsdebat van de IJzeren Rijn. Het college deed wel wat in begin jaren negentig, maar de nadruk lag duidelijk op de laatste twee jaar voor het definitief worden van de Betuweroute in Nederland. De eerste aanleiding tot handelen lijkt de komst van Europarlementariër Pam Cornelissen naar Antwerpen. Hieruit volgde de eerste brief vanuit het college die aanzette tot actief handelen met betrekking tot het reactiveren van de IJzeren Rijn. In de publieke discussie kwam Cornelissen naar voren als een van de pleitbezorgers van de IJzeren Rijn en in de brief gaf havenschepen Devroe aan naast in actie te komen ook de visie van Cornelissen te delen.<sup>173</sup> Aansluitend stelde senator Schoeters vragen aan voorzitter van de Vlaamse deelregering, tevens minister van Financiën in de federale regering, Gaston Geens ten einde de realisatie van de IJzeren Rijn met Nederland en Duitsland te bespreken en dit ook op te nemen in STAR 21, het meerjarenplan van de NMBS.<sup>174-175</sup> De senator vroeg een kopie van de antwoorden te sturen aan het ABVV en aan schepenen Devroe. Het antwoord van de minister was duidelijk: de federaal-Belgische minister Dehaene moest de kwestie op korte termijn in samenwerking met de NMBS ter sprake brengen bij Nederland en Duitsland.<sup>176</sup>

Naast deze vragen via de senator vroeg havenschepen Devroe in 1993 via het eerder genoemde raad van overleg voor havenaangelegenheden ook de Vlaamse minister-president aandacht te besteden aan de reactivering van de IJzeren Rijn en een tweede spoorontsluiting van de haven.

Dat een tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven nodig is om de haven economisch te laten groeien werd algemeen erkend. De tweede spooraansluiting werd in 1992 gekoppeld aan de reactivering IJzeren Rijn. Als zeer serieuze optie voor een tweede spoorontsluiting van de haven kwam het duwvaartracé bovendrijven. Het duwvaartracé week af van het historische tracé van de IJzeren Rijn, maar het plan was dat deze ontsluiting

---

<sup>173</sup> J. Devroe, *Brief aan Pam Cornelissen, 6 september 1990*, Antwerpen, Felix Archief, 409#237.

<sup>174</sup> Marcel Schoeters, *Brief aan de heren Geybels, Beels, Voorhamme, Velthoven en Devroe, 8 oktober 1990*, Antwerpen, Felix Archief, 409#237.

<sup>175</sup> De functie voorzitter van de Vlaamse deelregering is het equivalent van wat nu minister-president van de Vlaamse regering is. Zijn dubbele functie komt voort uit staatshervormingen van België die op dat moment gaande zijn.

<sup>176</sup> Marcel Schoeters, *Brief aan de heren Geybels, Beels, Voorhamme, Velthoven en Devroe, 15 oktober 1990*, Antwerpen, Felix Archief, 409#237.

aan zal sluiten op de IJzeren Rijn. De koppeling van beide dossiers, de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen en de reactivering van de IJzeren Rijn, was voor het college aanleiding om proactief bij de NMBS en de verantwoordelijke minister Johan Sauwens (VU) van verkeer en buitenlandse handel in de Vlaamse regering in te zetten op een reactivering van de IJzeren Rijn.

In juni 1993 gaf minister Sauwens aan het duwvaartracé als beschermd natuurgebied te willen bestempelen, waardoor de IJzeren Rijn over dat traject onmogelijk werd. Havenschepen Devroe schreef als voorzitter van de Antwerpse Raad van overleg over havenaangelegenheden de minister aan dat de raad ernstige bezwaren had tegen deze beslissing. Hij lichtte de bezwaren tot het verwerpen van het duwvaartracé als spoorweg naar voor Antwerpen als volgt toe: "1. Het traject is de aanzet van de door velen zolang gevraagde IJzeren Rijn. 2. Het biedt een bijzondere mogelijkheid tot het verder promoten van het spoorwegverkeer voor het vervoer van goederen en derhalve het ontlasten van het weg- en vrachtwagenverkeer. 3. Het laat toe erg kwetsbare punten voor het spoorwegverkeer in het noorden van Antwerpen te ontdebelen. 4. Het maakt een aantal zeer pijnlijk onteigeningen voorzien in het spoorwegplan Star 21 tussen Antwerpen en Lier overbodig".<sup>177</sup> Het duwvaartracé gebruiken als ontsluiting bood volgens Devroe dus voordelen ten opzichte van andere alternatieven en hij vond het "... werkelijk onbegrijpelijk dat andermaal op bijzonder voortvarende wijze maatregelen worden aangekondigd zonder enig overleg met welke betrokken [sic] dan ook en zonder enig oog voor de belangen van de haven, de economie en de werkgelegenheid".<sup>178</sup> Devroe riep daarom minister Sauwens op snel een einde te maken aan deze ongelukkige situatie. De minister ging mee met de argumenten van de raad en garandeerde de haven dat de nieuwe klassering van het duwvaartracé de IJzeren Rijn niet in de weg zou staan. Devroe ging hier proactief op in en vroeg om een schriftelijke bevestiging en welke procedure gevolgd moet worden om de aansluiting van de IJzeren Rijn via het duwvaartracé te realiseren.<sup>179</sup> Uit de onderzochte archiefstukken wordt niet duidelijk of de minister hier ooit antwoord op gegeven heeft. Wel staat vast dat er tot op heden nog spoor ligt over het duwvaartracé en dat de IJzeren Rijn nog niet gereactiveerd is. In 1994 riep Devroe samen met E. Bruyninckx, de opvolger van Fernand Suykens als directeur-generaal van het havenbedrijf, de minister nogmaals op om

---

<sup>177</sup> Jan Devroe, *Brief aan minister Sauwens, 15 juni 1993*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

<sup>178</sup> Ibidem.

<sup>179</sup> Jan Devroe, *Brief aan minister Sauwens, 13 januari 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

de tweede spoorwegtoegang voor Antwerpen te realiseren, maar ook deze keer wordt nergens blijkt gegeven van een reactie van de minister.<sup>180</sup>

### *Het college en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen*

Naast de beslissingsbevoegde personen in de politiek was de NMBS essentieel voor reactiveren van de IJzeren Rijn. Op het moment dat de dossiers van tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen en de IJzeren Rijn aan elkaar gekoppeld waren correspondeerde havenscheper Devroe met de NMBS over de kosten en mogelijkheden.<sup>181</sup> De noodzakelijkheid van een tweede aansluiting werd in de correspondentie door de NMBS erkend en verschillende oplossingen werden doorgerekend. Ook werd aangekondigd dat onderhandelingen voor de realisatie snel zouden starten. Tot 1994 gebeurde er echter niets noemenswaardigs, daarom stuurde havenscheper Devroe een brief aan Michel Damar, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS. Devroe schetste hierbij de integratie van vervoersnetwerken waar de Europese Commissie mee bezig is en Betuwelijn die hier onderdeel van uit ging maken. Devroe was bang dat België de boot mistte en deze kans voor een reactivering van de IJzeren Rijn liet varen. Hij vroeg daarom Damar de reactivering van de IJzeren Rijn in de plannen van de NMBS op te nemen en ondubbelzinnig te verdedigen. Devroe formuleerde dat reactivatie een noodzakelijke en essentiële bijdrage zou zijn aan het ontlasten van de Europese wegen en het milieu. De IJzeren Rijn was daarnaast een enorme kans voor de Belgische havens om zich economisch te ontwikkelen.<sup>182</sup> Deze brief werd door Devroe ook aan federaal minister van verkeer en overheidsbedrijven Elio Di Rupo (Parti Socialiste, PS) en Etienne Schouppe, afgevaardigd bestuurder van de NMBS gestuurd.<sup>183</sup> Het antwoord van Damar was voor de havenscheper enigszins teleurstellend. In een kort briefje bevestigde hij de ontvangst van het schrijven van Devroe en hij beloofde "de nodige aandacht aan [te] besteden".<sup>184</sup>

Het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen bouwde lokaal aan een breed draagvlak om zich in te zetten voor een reactivering van de IJzeren Rijn. Dit draagvlak zette zij in richting de sleutelspelers in het reactiveringsdebat: de politieke beslissingsbevoegde personen en de NMBS. Nergens blijkt dat gebruik gemaakt werd van de publieke discussie en uit de bronnen blijkt dat het college buiten hun lokale activiteiten

<sup>180</sup> Jan Devroe en E. Bruyninckx, *Brief aan minister Sauwens, 25 januari 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

<sup>181</sup> T. van den Berghen, *Brief aan Jan Devroe, 21 september 1992*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

<sup>182</sup> Jan Devroe, *Brief aan de heer senator Schoeters, 10 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 209#298.

<sup>183</sup> Jan Devroe, *Brief aan de heren Schouppe en Di Rupo, 10 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

<sup>184</sup> Michel Damar, *Brief aan J. Devroe, 25 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

weinig tot geen interactie had met actoren die geen directe invloed hadden op het uiteindelijke beleid met betrekking tot de IJzeren Rijn.



### III. CONCLUSIES EN REFLECTIE

---

In de inleiding is aangegeven dat een institutionele benadering niet volstaat om de volledige complexiteit van grote infrastructurele projecten, zoals het reactiveren van de IJzeren Rijn, te begrijpen. Het doel van dit onderzoek is om te laten zien dat een transnationale nuance een waardevolle toevoeging is op de institutionele benadering. Met een transnationale toevoeging kan ook het huidige debat over de reactivering van de IJzeren Rijn beter begrepen worden, omdat duidelijker in kaart is gebracht hoe mensen, ideeën, producten, processen en patronen verweven zijn in politiek, beleid en maatschappij. In dit laatste deel van de thesis wordt op basis van het onderzoeksverslag antwoord gegeven op de eerder gestelde onderzoeksvragen. Daarbij wordt eerst uiteengezet uit welke verschillende thema's het reactiveringsdebat bestaat, welke dimensies hierbij horen en hoe deze verweven zijn. Vervolgens wordt geïnterpreteerd hoe het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen heeft gehandeld met betrekking tot het reactiveren van de IJzeren Rijn. Gezamenlijk leiden de twee antwoorden op de deelvragen tot een antwoord op welke wijze het college in de verschillende thema's van het reactiveringsdebat gehandeld heeft.

#### **Beantwoording van de onderzoeksvragen**

Uit de publieke discussies kwam een breed scala van actoren naar voren die zich op verschillende manieren uitlieten over de reactivering van de IJzeren Rijn. De actoren benaderden het reactiveringsdebat allemaal vanuit hun eigen belang en perspectief. Deze perspectieven zijn als dimensies in de publieke discussie naar voren gebracht. In dit deel van de thesis worden de verschillende dimensies in elkaar geschoven, waardoor bredere thema's van het reactiveringsdebat duidelijk worden.

#### *De thema's van de publieke discussie*

In de tien jaar voordat het reactiveringsdebat naar aanleiding van de presentatie van STAR 21 werd aangezwengeld, was de IJzeren Rijn een gezamenlijk transnationaal project voor linkse partijen in België en Nederland. De IJzeren Rijn werkgroep van 1977 zag economische mogelijkheden voor provincies Noord-Brabant en zowel Nederlands als Belgisch Limburg. De Euregio Maas-Rijn zag dezelfde potentie, maar het economische argument werd geblokkeerd door Luik. Het eerste thema dat hier naar boven komt, is de economische afweging die bij het reactiveren van de IJzeren Rijn komt kijken.

Een bredere publieke discussie kwam op gang op het moment dat STAR 21 gepresenteerd werd door de NMBS. De IJzeren Rijn werd in de langetermijnvisie van de

NMBS totaal genegeerd, wat in het verkeerde keelgat schoot bij een aantal Vlaamse actoren. De AGHA en de twee lokale VU afdelingen reageerden als eerste op het plan van de NMBS. Voor de AGHA waren de Europese ontwikkelingen van begin jaren negentig de aanleiding tot reactie. Door het eind van de Koude Oorlog was de Europese markt groter geworden en zou een extra oost-westas nodig zijn. Dit standpunt moest daarom als economische afweging worden gezien. De VU-afdelingen van Kempen en Limburg trokken STAR 21 in het Vlaanderen-versus-Wallonië-frame, want volgens hen deed de NMBS Vlaanderen tekort door de IJzeren Rijn niet in STAR 21 op te nemen. De Vlaams-Waalse tegenstelling is het tweede thema dat geïdentificeerd wordt in het reactiveringsdebat. Beide thema's kregen op dat moment geen direct vervolg.

Het reactiveringsdebat kwam in de publieke discussie pas echt van de grond toen ABVV en de SP 24 maart 1991 met hun promotieactie ten behoeve van reactivering van de IJzeren Rijn uitgebreid in de pers kwamen. Hun argumenten gingen in tegen de Waalse lobby die de aanleiding zou vormen voor het niet opnemen van de IJzeren Rijn in STAR 21. Deze actie werd publiekelijk ondersteund door vakbonden ACW en ACV en het Vlaamse adviesorgaan SERV. De SERV reageerde met een eigen onderzoek, waaruit bleek dat een reactivering van de IJzeren een verbetering voor de concurrentiepositie van België in de eenwording van Europa opleveren. Hier zijn dus nauw verweven actoren op verschillende niveaus die én de Vlaams-Waalse tegenstelling gebruikten én een economisch argument aanvoerden om de IJzeren Rijn te reactiveren.

De actie van ABVV leidde tot twee verschillende reacties. De eerste reactie kwam van verkeersminister Dehaene: hij klopte aan bij Eurocommissaris Van Miert. Van Miert kwam voort uit de SP en nam deel aan de eerder genoemde promotieactie van het ABVV en de SP. Hij gaf als Eurocommissaris aan de IJzeren Rijn naar Europees beleid te willen tillen, een mening die gedeeld werd door Europarlementariërs Cornelissen en Pinxten. Ook vorderde Van Miert, ondanks dat het vorige onderzoek pas een jaar eerder opgeleverd was, een nieuw onderzoek naar de reactivering van de IJzeren Rijn. Het lijkt er op dat hij niet tevreden was over de uitkomst, aangezien deze niet onomstotelijk voor de IJzeren Rijn pleitte. Opnieuw is er sprake van nauwe verwevenheid van de actoren. Tevens is er sprake van een nieuw, derde, thema in de publieke discussie: de eenwording van Europa.

De tweede reactie kwam van de NMBS. De NMBS gaf aan de IJzeren Rijn als een onrendabele investering te zien. Met de geraadpleegde bronnen kan hierover geen uitsluitel gegeven worden. Wel had de NMBS door de tarifieringsafspraken baat bij het gebruik van de Montzenroute voor internationaal vervoer. Het economische mes sneed voor de NMBS in ieder geval aan één en misschien wel aan twee kanten. Deze harde nee vanuit de NMBS



leidde tot dezelfde reacties van het ABVV, de VU, de CVP en spoorwegjournalist Welter: de NMBS diende Waalse belangen.

De mogelijke aanleg van de Betuweroute werd in Nederland en België in eerste instantie niet aan de IJzeren Rijn gekoppeld in de publieke discussie. Professor Winkelmans, die directe banden had met Eurocommissaris Van Miert en de haven van Antwerpen, bracht hier verandering in. Hij stelde dat het wantrouwen tussen Nederland en België doorbroken moest worden in de tijd van Europese eenwording en dat de IJzeren Rijn milieuvriendelijker en goedkoper zou zijn dan de Betuweroute. Winkelmans kreeg hierin bijval van de Benelux, een lokale CDA-afdeling en een bewoner van Ohé en Laak. De IJzeren Rijn werd gedurende deze publieke discussie als Europees alternatief gezien voor de nationalistische Betuweroute. Naast de economische afweging en de eenwording van Europa werd in dit geval ook een nieuw thema geïntroduceerd: de ecologische afweging.

Toegespitst op nationaal park de Meinweg kwam dit thema nog twee keer naar voren in de publieke discussie. Overlegorgaan Nationaal Park de Meinweg en D66 ageerden op basis van ecologische argumenten tegen een reactivering van de IJzeren Rijn. De vervoerscommissie van het Europees Parlement combineerde in de aanvraag van een nieuw vergelijkend onderzoek tussen de Betuweroute en de IJzeren Rijn in 1993 de eenwording van Europa, het ecologische en het economische vraagstuk.

De publieke discussie laat zien dat actoren die participeerden in het reactiveringsdebat met betrekking tot de IJzeren Rijn met elkaar in verband stonden. In de publieke discussie liepen op verschillende niveaus verschillende processen en samenhangen door elkaar heen, maar deze konden altijd herleid worden naar vier thema's. Het antwoord op de eerste deelvraag van dit onderzoek is dat (1) De Vlaams-Waalse tegenstelling in België, (2) de economische afweging, (3) de eenwording van Europa en (4) de ecologische afweging de thema's in de publieke discussie met betrekking tot het reactiveringsdebat van de IJzeren Rijn zijn.

#### *Het handelen van het college van burgemeester en schepenen*

Het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen was in de periode 1989-1994 duidelijk voorstander van de reactivering van de IJzeren Rijn. Het college schakelde op lokaal, nationaal en internationaal niveau om de reactivering van de IJzeren Rijn voor elkaar te krijgen.

Op lokaal niveau smeedde het college een coalitie van belanghebbenden. Door een blok te vormen met meerdere partijen en ook de beslissingsbevoegde actoren als één blok te benaderen werd de druk op beslissingsbevoegde actoren opgevoerd. Met de lokale

beleidsadvies instanties werd veel informatie uitgewisseld en het heeft er de schijn van dat door de GOM een voor de IJzeren Rijn gunstig rapport gefaciliteerd werd.

Op nationaal niveau handelde het college alleen actief richting actoren die daadwerkelijk een verschil konden maken in het reactiveringsdebat. De publieke discussie, waar het ABVV en de SP het reactiveringsdebat mee aanzwengelde, werd nauwelijks gebruikt. Contact met niet-lokale en andere belanghebbenden, zoals het ABVV en de jongerenorganisatie van de CVP, werd afgehouden. Het college van burgemeester en schepenen handelde actief richting actoren die status quo konden doorbreken en mogelijk een reactivering van de IJzeren Rijn in gang konden zetten. Er was correspondentie met federale en gewestelijke ministers en parlementariërs. Er werden visies uitgewisseld, bezwaren gemaakt en strategieën bedacht om de IJzeren Rijn gereactiveerd te krijgen.

Een andere actor die het verschil kon maken in het reactiveringsdebat was de NMBS. Het college had meerdere malen contact met de NMBS en vroeg hen nadrukkelijk de IJzeren Rijn te reactiveren. De NMBS gaf echter iedere keer niet thuis en bleek niet geïnteresseerd in een reactivering van de IJzeren Rijn.

Opvallend is dat in de onderzochte bronnen geen actieve correspondentie naar voren komt op internationaal niveau. Met Europarlementariër Cornelissen was wel contact, maar dit was alleen een mededeling van de schepen dat hij niet bij een bezoek aan Antwerpen van Cornelissen aanwezig kon zijn en een aankondiging van een studie. Verder is er geen correspondentie gevonden met Eurocommissaris Van Miert, terwijl hij als Vlaams-Belgische Eurocommissaris met de portefeuille transport echt dé aangewezen persoon leek te zijn om daadwerkelijke reactivering in gang te zetten.

Het handelen van het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen met betrekking tot het reactiveren van de IJzeren Rijn is dus opgesplitst in twee bewandelde paden. Enerzijds voerden zij de druk op beslissingsbevoegde actoren op door lokaal te zorgen voor een brede coalitie belanghebbenden die, ondersteund door een studie, pleitte voor een reactivering van de IJzeren Rijn. Daarnaast interacteerde het college actief met op nationaal niveau opererende actoren, die mogelijk de status quo konden doorbreken en bij konden dragen aan de reactivering van de IJzeren Rijn. Op basis van de onderzochte bronnen is het college niet internationaal actief. Daarbij is de passiviteit van het college richting eurocommissaris Van Miert opvallend.

#### *Beantwoording van de centrale onderzoeksvraag*

Het onderzoek zoomt in op het handelen van het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen in het reactiveringsdebat van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994. Het

college was niet actief in publieke discussie met betrekking tot de reactivering van de IJzeren Rijn en zette niet in op een Europese aanpak van de reactivering van de IJzeren Rijn. Het ecologische thema werd zijdelings door havendirecteur Suykens gebruikte in zijn nota aan de burgemeester; meer ter informatie dan als argument. Hoewel het college de Europese ontwikkelingen en de mogelijke ecologische voor- en nadelen wel erkende en gebruikte, koos het college er voor om vanuit een lokale coalitie druk uit te oefenen op de Vlaamse en Belgische politiek om de IJzeren Rijn te reactiveren. Dit ten behoeve van de economische belangen van de Antwerpse haven, Vlaanderen en België. Daarnaast benaderde het college op actieve wijze politici op het Vlaamse en federale niveau. Het college legde hierbij altijd nadruk op de economische noodzaak van een extra spoorverbinding.

Het antwoorden op de twee deelvragen, die samen het antwoord op de centrale onderzoeksvraag vormen en dus laten zien op welke wijze het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen handelde in het complexe proces van het reactiveren van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994 luidt als volgt: Het college was op meerdere, maar niet alle niveaus die naar voren kwamen in de publieke discussie actief. Het college was zich in ieder geval bewust van de thema's Europese eenwording en de economische en ecologische afwegingen, maar het college focuste sterk op het economische thema. Het college handelde alleen proactief en vanuit economisch oogpunt naar de beslissingsbevoegde actoren: de NMBS en de relevante parlementariërs en ministers in de Vlaamse en Belgische politiek.

## **Conclusies**

In dit onderdeel van de thesis worden conclusies getrokken die volgen uit dit onderzoek. Deze conclusies komen voort uit het onderzochte materiaal en dienen dus ook altijd binnen die context gebruikt worden.

Het reactiveringsdebat met betrekking tot de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994 werd in de publieke discussie door een scala aan actoren gevoerd. Deze actoren verschillen enorm in hun aard en belangen. In de inleiding van deze thesis is aangegeven dat een institutionele benadering kijkt naar de instituties en hun onderlinge verhoudingen. In de publieke discussie met betrekking tot het reactiveringsdebat van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994 werd echter op meerdere niveaus een veelheid aan actoren geïdentificeerd. Er participeerden individuen, zoals professor Winkelmans en baron van Hövell tot Westeflier. Winkelmans is op meerdere manieren betrokken, terwijl de baron gewoon in de buurt van de spoorlijn woont en een mening heeft over de reactivering van de IJzeren Rijn. Deze individuen komen niet aan bod in een institutionele benadering van het reactiveringsdebat. Uit het onderzoeksverslag komen uiteenlopende samenhangen en een

verwevenheid van processen van de Europese instellingen, transnationale samenwerkingsverbanden zoals de Euregio's en de linkse reactiveringswerkgroep, de vakbonden, de spoorwegmaatschappijen, de nationale en gewestelijke instituties, verschillende belangenorganisaties zoals het overlegorgaan nationaal park de Meinweg en de Antwerpse havenbelangenorganisaties en politieke partijen aan het licht. Zij participeren allemaal vanuit hun eigen aard en perspectief in het reactiveringsdebat. De eerste conclusie van dit onderzoek is dat hier sprake is van een debat waarin mensen, ideeën, producten, processen en patronen verweven zijn in politiek, beleid en maatschappij. Een transnationale nuance binnen de institutionele benadering is dus gerechtvaardigd en geeft een completer beeld van de reactiveringsdiscussie met betrekking tot de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994.

Het gros van de wetenschappelijke publicaties is vanuit juridisch of economisch perspectief ingestoken. De huidige historisch-wetenschappelijke kennis van de IJzeren Rijn is ontoereikend en onvolledig. De bundel van Witlox biedt economische en juridische inzichten en de publicaties van De Vries en De Vries et al. vormen de basis van de historische kennis over de IJzeren Rijn. De staatscentrische institutionele benadering loopt echter vast bij het begrijpen van het mislukken van de reactivering van de IJzeren Rijn. Dit onderzoek laat zien dat er een breed veld aan transnationale actoren met allemaal een eigen aard en eigen belangen bezig is met het al dan niet reactiveren van de IJzeren Rijn. De processen die hieruit voortkomen hangen met elkaar samen en zijn met elkaar vervlochten: er is sprake van een complex geheel. Op basis van de publieke discussie wordt dit complexe geheel ontrafeld tot ten minste vier thema's. De actoren, dimensies en processen binnen die thema's lichten al een tip van de sluier op van de ware aard van het mislukken van de reactivering van de IJzeren Rijn. De tweede conclusie van dit onderzoek is dat de Vlaams-Waalse tegenstelling een belangrijk thema binnen het reactiveringsdebat is en dat dit thema in dit historisch wetenschappelijk perspectief onderbelicht blijft. De derde conclusie is dat uit de onderzochte bronnen blijkt dat Nederland de reactivering van de IJzeren Rijn in deze periode niet tegenhoudt. Het is de NMBS die een sleutelrol vervult en geen enkele medewerking verleent tot het reactiveren van de IJzeren Rijn.

In de status quaestionis komt naar voren dat de Antwerpse haven gerund wordt vanuit de overheidsinstanties. Havenhistorici Stevens, De Goey, Van Loyen en Van Driel stellen dat het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen het uiteindelijke zeggenschap heeft over de haven. In het reactiveringsdebat van de IJzeren Rijn in 1989-1994 richtte het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen haar peilen op de NMBS en op politici op de IJzeren Rijn te reactiveren. De vijfde conclusie is dat het college

van burgemeester en schepenen van Antwerpen met betrekking tot het reactiveringsdebat van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994 koos dus voor een institutionele benadering om de IJzeren Rijn te reactiveren.

### **Reflectie en aanbevelingen**

De analyse van de publieke discussie heeft laten zien dat het reactiveringsdebat van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994 een complex debat was. Met betrekking tot het huidige reactiveringsdebat is dat niet anders, want er is nog steeds sprake van een gefederaliseerd België, het historisch tracé ligt nog steeds door een nationaal park en een reactivering van de IJzeren Rijn kost nog steeds geld. Dit onderzoek heeft laten zien dat een veelvoud aan actoren een veelvoud aan belangen en ideeën heeft. Dit inzicht helpt om het voorstel van minister Weyts, waar trouw melding van maakte, in het juiste perspectief te plaatsen. De minister begint nu wellicht zijn mediaoffensief om de IJzeren Rijn weer op de agenda te krijgen, maar dit is slechts één radertje in de klok vol met radertjes van processen en actoren die elkaar beïnvloeden.

Dit onderzoek laat zien dat er sprake is van complexiteit, maar hoe de daadwerkelijke complexiteit precies in elkaar steekt wordt alleen op hoofdlijnen duidelijk. Een studie waarin Duitse en Waalse kranten worden meegenomen is een essentiële volgende stap om tot een volledig beeld te komen. Daarnaast bracht het Delpherarchief van de Koninklijke Bibliotheek in de onderzochte periode slechts *Limburgsch Dagblad* en *De Telegraaf* in kaart en is in het Felix Archief vertrouwd op de bestaande dossiers over het reactiveringsdebat. Dit onderzoek kijkt naar hoofdlijnen vanuit één Vlaams en één Nederlands archief, dit is verre van volledig en de uitkomsten bieden mooie aanknopingspunten voor nader onderzoek. Er kan bevooroordeeld gekeken worden naar andere openbare archieven en archieven van actoren met een evident belang zoals de NMBS en de haven van Rotterdam.

Het mislukken van de reactivering van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994 wordt in dit onderzoek alleen onderzocht op basis van gedrukte bronnen uit de media en uit archieven. Voor verder onderzoek zou het een verrijking zijn wanneer ook persoonlijke kennis, ervaringen en interacties van de betrokkenen worden meegenomen, bijvoorbeeld door middel van interviews.

## Slotwoord

Het onderzoeken en verslaan van het reactiveringsdebat van de IJzeren Rijn in de periode 1989-1994 was een uitdagend maar zeer leuk deel van de masteropleiding. Ondanks alle kennis die mijn in het afgelopen jaar als historisch onderzoeker is aangereikt was het zo nu en dan een aardige worsteling. Als geduldige rots in de branding ben ik mijn begeleider Lennaert van Heumen zeer dankbaar. Ook spreek ik graag mijn dankbaarheid uit aan mijn ouders, zonder wiens steun de afgelopen jaren het nooit tot deze thesis zou zijn gekomen.





#### IV. REFERENTIES

---

##### Archiefstukken

Beels, B. en R. Geybels, *Uitnodiging deelname promotierit reactivering IJzeren Rijn, 25 februari 1991*, Antwerpen, Felix Archief, 209#231.

*Belgisch-Nederlandse werkgroep voor verkeer in grensgebieden, 7 september 1977*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Berghen, van den, T. *Brief aan Jan Devroe, 21 september 1992*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Consulaat Generaal van België in Nederland, *Notitie aan het ministerie van Buitenlandse Zaken, 14 juni 1993*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

CVP Jongeren, *IJzeren Rijn & Duwvaartlijn, 7 september 1992*, Antwerpen, Felix Archief, 409#231.

Damar, Michel, *Brief aan Jan Devroe, 25 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

De Gersem, P., *Brief aan Jan Devroe, 5 juni 1990*, Antwerpen, Felix Archief, 409#231.

Devroe, Jan, *Brief aan C. van Gestel en M. Francken, 10 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Devroe, Jan, *Brief aan de burgemeester Cools van Antwerpen, 12 februari 1991*, Antwerpen, Felix Archief, 409#237.

Devroe, Jan, *Brief aan senator Schoeters, 10 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Devroe, Jan, *Brief aan de heren Schouppe en Di Rupo, 10 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Devroe, Jan, *Brief aan afgevaardigd bestuurder van de N.M.B.S Etienne Schouppe, 10 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Devroe, Jan, *Brief aan M. Damar, voorzitter van de Raad van Bestuur van de N.M.B.S., 10 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Devroe, Jan, *Brief aan M. Francken, voorzitter van de Kamer van Koophandel, 10 augustus 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Devroe, Jan, *Brief aan Mevrouw Lutgard Bredael, 15 februari 1991*, Antwerpen, Felix Archief, 409#237.

Devroe, Jan, *Brief aan minister Sauwens, 13 januari 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Devroe, Jan, *Brief aan minister Sauwens, 15 juni 1993*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Devroe, Jan, *Brief aan minister-president van de Vlaamse regering L. van den Brande, 15 juni 1993*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Devroe, Jan, *Brief aan Pam Cornelissen, 6 september 1990*, Antwerpen, Felix Archief, 409#237.

Devroe, Jan, *Brief aan R. Planchar, directeur-generaal Port Autonome de Liège, 15 juni 1993*, Felix Archief, 409#298.

Devroe, Jan en E. Bruyninckx, *Brief aan minister Sauwens, 25 januari 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Martin, Roger *Brief aan Willy Claes, minister van Buitenlandse Zaken, 10 december 1992*, Antwerpen, Felix Archief, 409#234.

*Meeting minister Kelchtermans met Raad van Overleg voor de haven van Antwerpen, 15 april 1994*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, *Het plan STAR 21*, Antwerpen, Felix Archief, 409#298.

Robert Voorhamme, *Eisen en argumenten reactivering IJzeren Rijn, 28 juni 1991*, Antwerpen, Felix Archief, 209#237.

Schoeters, Marcel, *Brief aan de heren Geybels, Beels, Voorhamme, Velthoven en Devroe, 8 oktober 1990*, Antwerpen, Felix Archief, 409#237.

Schoeters, Marcel, *Brief aan de heren Geybels, Beels, Voorhamme, Velthoven en Devroe, 15 oktober 1990*, Antwerpen, Felix Archief, 409#237.

Suykens, Fernand, *Brief aan de heren Devroe, Foulon, Restiau en Gersem, 30 oktober 1991*, Antwerpen, Felix Archief, 409#231.

Suykens, Fernand, *Nota voor de heer burgemeester H.B. Cools, 18 januari 1991*, Antwerpen, Felix Archief, 409#238.

Vanvelthoven, Louis en Robert Voorhamme, *Uitnodiging Jan Devroe deelname beschermkomitee en promotierit IJzeren Rijn, 8 februari 1991*, Antwerpen, Felix Archief, 209#231.

### **Kranten- en tijdschriftartikelen**

Bats, Ann, '<<IJzeren Rijn moet blijven>>', *De Nieuwe Gazet* (23-3-1991).

Booister, Jan, 'IJzeren Rijn bedreigt Rotterdamse Havens', *Het Vrije Volk* (17-3-1983).

Kok, J., 'IJzeren Rijn Belgisch-Nederlands alternatief voor de Betuwelijn?' *Lloyd* (9-9-1994).

Overhof, Servé, 'Euregio Maas-Rijn wil eigen sterkte uitbuiten', *Limburgsch Dagblad* (1-12-1983).

Paumen, Max, 'IJzeren Rijn moet blijven stromen', *NRC Handelsblad* (26-5-1990).

Poulsen, Will, 'Herstel bepleit van railvervoer', *Limburgsch Dagblad* (12-10-1978).

Welter, Herman, 'IJzeren Rijn kan bijdragen tot goede bereikbaarheid', *Gazet van Antwerpen* (24-8-1992).

Winter, de, J., '<<Spoorverbinding Antwerpen/Ruhrgebied via Limburg is broodnodig>>', *Lloyd* (8-10-1992).

'"IJzeren Rijn maakt geen kans"', *Het Nieuwsblad* (27-3-1991).

'"Rotterdam moet IJzeren Rijn niet vrezen"', *Gazet van Antwerpen* (20-8-1992).

'"Wij hebben de IJzeren Rijn nodig"', *Gazet van Antwerpen* (17-9-1991)

'<<IJzeren Rijn>> als alternatief voor Betuwelijn?', *Lloyd* (26-12-1992).

'<<IJzeren Rijn>> is niet welkom', *De Nieuwe Gazet* (2-11-1992).

'<Sauwens kortzichtig>', *De Nieuwe Gazet* (4-6-1993).

'Aanpak IJzeren Rijn op Europees niveau', *Limburgsch Dagblad* (20-8-1992).

'Aanpassing 'IJzeren Rijn' zou 800 miljoen kosten', *De Antwerpse Morgen* (12-6-1990).

'Actie voor heropening IJzeren Rijn', *Limburgsch Dagblad* (23-3-1991).

'Actie voor heropening IJzeren Rijn', *Limburgsch Dagblad* (5-10-1992).

'Actie voor heropening NS-lijn IJzeren Rijn', *De Telegraaf* (5-10-1992).

'Actiedag SP en ABVV over IJzeren Rijn', *Lloyd* (26-3-1991).

'ACV neemt stelling voor IJzeren Rijn', *Het Nieuwsblad* (14-3-1991).

'ACV: belang IJzeren Rijn', *De Nieuwe Gazet* (8-3-1991).

'ACV-Ranst pleit voor IJzeren Rijn', *Het Nieuwsblad* (8-1-1993)

'Antwerpen wil IJzeren Rijn verbeteren', *Het Vrije Volk* (26-5-1990).

'Antwerpen onlosmakelijk verbonden met spoor', *Lloyd* (7-4-1992).

'Belgische spoorwegen niet voor IJzeren Rijn', *Limburgsch Dagblad* (4-4-1991).

'Belgisch-Nederlandse werkgroep voor verkeer in grensgebieden', *Gazet van Antwerpen* (7-9-1977).

'Betuwelijn en IJzeren Rijn beide in Europees netwerk', *Nieuwsblad Transport* (25-9-1993).

'Betuwe-lijn heeft Belgisch alternatief', *De Telegraaf* (22-7-1993).

'Betuwelijn of IJzeren Rijn', *De Antwerpse Morgen* (2-6-1993).

'D66-moties over toekomst Meinweg', *Limburgsch Dagblad* (30-3-1991)

'De spooktrein naar de Rijn', *Knack* (1-5-1991).

'Drielanden-overleg spoorwegen', *Lloyd* (25-8-1979).

'Duitse autowegen taks brengt IJzeren Rijn stuk dichterbij', *Het Volk* 20-8-1992).

'Een IJzeren Rijn', *De Nieuwe Werker* (5-5-1990).

'Eensgezindheid over uitbouw IJzeren Rijn', *Het Nieuwsblad* (29 maart 1991).

'EG-studie IJzeren Rijn vervult Antwerpse droom', *Het Nieuwsblad* (29-1-1991).

'Europarlementsleden nu ook achter IJzeren Rijn', *De Financieel Economische Tijd* (19-6-1990).

'Europese ruggesteun voor IJzeren Rijn', *De Standaard* (19-6-1990).

'Eurocommissie ziet reële kansen voor IJzeren Rijn', *Limburgsch Dagblad* (2-7-1993).

'Geen herstel IJzeren Rijn', *Schuttevaer* (3-5-1993).

'Geen IJzeren Rijn', *Het Nieuwsblad* (18-6-1990).

'Geen nieuw leven voor spoor Neerpelt-Weert', *Limburgsch Dagblad* (8-11-1993).

'Havenscheppen boos op Sauwens om bescherming anti-tankkanaal', *Het Nieuwsblad* (4-6-1993).

IJzeren Rijn is een tariefkwestie', *Het Nieuwsblad* (23-3-1991).

'IJzeren Rijn is levensnoodzakelijk', *Gazet van Antwerpen* (20-8-1992).

'IJzeren Rijn is Antwerpse levenslijn', *Het Nieuwsblad* (19-2-1991).

'IJzeren Rijn langs tracé van Oelegem-Zandvliet', *De Financieel Economische Tijd* (10-3-1992).

IJzeren Rijn moet behouden blijven, zegt Prognos', *Lloyd* (5-11-1991).

'IJzeren Rijn moet weer in gebruik', *Limburgsch Dagblad* (28-5-1990).

'IJzeren Rijn weer in gebruik?' *Limburgsch Dagblad* (20-10-1979).

'IJzeren Rijn wordt zeker gemoderniseerd', *Limburgsch Dagblad* (3-5-1991).

'IJzeren Rijn: "Woord nu aan Antwerpen en Limburg"', *Het Volk* (21-8-1992).

'IJzeren Rijn', *Gazet van Antwerpen* (28-8-1980).

'IJzeren Rijn' *Nieuwsblad Transport* (18-2-1993)

'Luik toch niet uit de Euregio', *Limburgsch Dagblad* (13-2-1986).

'Met containers door de Betuwe', *Nederlands Dagblad* (7-12-1993).

'Mogelijk ander tracé spoorlijn', *Limburgsch Dagblad* ( 11-10-1990).

'Nederland geeft haven nieuwe hoop voor IJzeren Rijn', *Het Nieuwsblad* (3-6-1993).

'Nieuwe impulsen voor aanleg 'IJzeren Rijn'', *Limburgsch Dagblad* (6-5-1987)

'Nieuw onderzoek IJzeren Rijn', *Limburgsch Dagblad* (24-2-1993).

'NS niet principieel tegen IJzeren Rijn', *Nieuwsblad Transport* (20-8-1992).

'Onderzoek naar modernisering van de 'IJzeren Rijn' bepleit', *Nederlands Dagblad* (20-8-1992)

'Ook CVP dringt aan op herstel IJzeren Rijn', *Gazet van Antwerpen* (23-3-1991).

'Ook Europarlementariërs ontdekken IJzeren Rijn', *Nieuwsblad Transport* (23-6-1990).

'Pleidooi voor herstel IJzeren Rijn', *Lloyd* (22-3-1991).

'Pleidooi voor IJzeren Rijn te Antwerpen', *Gazet van Antwerpen* (19-6-1990).

'Pleidooi voor modernisering IJzeren Rijn', *De Telegraaf* (20-8-1992).

'Pleidooi voor vernieuwing <<IJzeren Rijn>>', *De Nieuwe Gazet* (19-6-1990).

'Prognos: IJzeren Rijn wellicht nodig in 2000' *Gazet van Antwerpen* (31-10-1991).

'Protest tegen de IJzeren Rijn', *Limburgsch Dagblad* (6-5-1992).

'Regio Rijn-Maas-Noors timmert flink aan de weg', *Limburgsch Dagblad* (25-5-1991).

'Sauwens is kortzichtig', *Gazet van Antwerpen* (4-6-1993).



'Schouppe ligt dwars op 'IJzeren Rijn'', *De Antwerpse Morgen* (27-3-1991).

'Schouppe maakt brandhout van 'IJzeren Rijn'', *De Financieel Economische Tijd* (1-6-1990).

'Schouppe: 'Wij doen geen nutteloze investeringen', *De Antwerpse Morgen* (27-3-1991).

'SERV: aanleg IJzeren Rijn moet beleidsprioriteit zijn', *De Financieel Economische Tijd* (23-10-1992).

'Treinreis voor behoud IJzeren Rijn', *De Nieuwe Gazet* (23-3-1991).

'Tweestrijd over nieuwe IJzeren Rijn', *Trouw* (14-3-2015).

'Van Miert laat IJzeren Rijn onderzoeken', *Limburgsch Dagblad* (5-2-1990).

'Van Miert: IJzeren Rijn opnemen in Europees beleid', *Gazet van Antwerpen* (5-3-1992).

'Vervoerskommissie van Europees Parlement: prioriteit maas-rijnkanaal', *Schuttevaer* (12-3-1983).

'Vlaanderen rijdt naar Oostland', *Het Nieuwsblad* (25-3-1991).

'VU-Limburg pleit voor doortrekking van IJzeren Rijn naar Ruhrgebied' *Gazet van Antwerpen* (29-12-1990).

'Weinig animo voor lijn Heerlen-Aken', *Limburgsch Dagblad* (6-3-1980).

'Wij hebben de IJzeren Rijn nodig', *Gazet van Antwerpen* (17 september 1991).

'Willy Calewaert vraagt EEG-hulp voor IJzeren Rijn', *De Nieuwe Gazet* (1-4-1979)

## Overheidsdocumenten

Europese Commissie, 'Akte betreffende de verkiezing van de vertegenwoordigers in de Vergadering door middel van algemene verkiezingen' <[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:41976X1008\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:41976X1008(01))> [Geraadpleegd op 13-8-2015].

Europese Gemeenschappen, 'Schriftelijke vragen met antwoord: schriftelijke vraag nr. 5/79', *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* (22-10-1979).

Europese Gemeenschappen, 'schriftelijke vraag nr. 1483/90 van de leden Petrus Cornelissen, Karel Pinxten en Günter Rinsche (PPE) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (13 juni 1990) (91/C 79/26)' *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* (1991).

'Planologische kernbeslissing', *Staatscourant*, 27 mei 1994.

Rijksoverheid, 'Tractaat tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de scheiding der wederzijdse grondgebieden, Londen, 19-04-1839' <[http://wetten.overheid.nl/BWBV0006129/geldigheidsdatum\\_30-05-2015](http://wetten.overheid.nl/BWBV0006129/geldigheidsdatum_30-05-2015)> [geraadpleegd op 13-8-2015].

## Websites

Europa Nu, 'Europees Parlement (EP): Ontwikkeling invloed Europees Parlement' <[http://www.europa-nu.nl/id/vg9hjjllgxmz/europees\\_parlement\\_ep#p6](http://www.europa-nu.nl/id/vg9hjjllgxmz/europees_parlement_ep#p6)> [geraadpleegd op 13-8-2015].

Hof van Arbitrage, 'Belgium/Netherlands ("Iron Rhine Arbitration")' <[http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag\\_id=1155](http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag_id=1155)> [geraadpleegd op 13-8-2015].

Keesings Historisch Archief, 'De federalisering van België' <<http://www.kha.nl/Tijd%20van%20je%20leven/1993%20-%20De%20federalisering%20van%20Belgi%EB.htm>> [geraadpleegd op 13-8-2015].

Nationaal Park De Meinweg, 'IJzeren Rijn' <<http://www.np-demeinweg.nl/documents/natuur-en-landschap/cultuurhistorie/ijzeren-rijn.xml?lang=nl>> [geraadpleegd op 13-8-2015].

Nationaal Park De Meinweg, 'Overlegorgaan', <<http://www.np-demeinweg.nl/documents/organisatie/overlegorgaan.xml?lang=nl>> [geraadpleegd op 13-8-2015].

Provincie Limburg, 'Euregio'

<[http://www.limburg.nl/Beleid/Europa/Samenwerking\\_met\\_Duitsland\\_en\\_Belgi%C3%AB/Euregio](http://www.limburg.nl/Beleid/Europa/Samenwerking_met_Duitsland_en_Belgi%C3%AB/Euregio)> [geraadpleegd op 13-8-2015].

Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres, 'CV sprekers'

<[http://www.vve.be/vwec2004/vwec2004\\_cvsprekers.htm#Winkelmans](http://www.vve.be/vwec2004/vwec2004_cvsprekers.htm#Winkelmans)> [geraadpleegd op 13-8-2015].

## Figuren

Euregionaal Historisch Centrum Sittard-Geleen Born <<http://www.ehc.sittard-geleen.eu/inleiding>> [geraadpleegd op 13-8-2015].

Leefbaar Hasselt, 'IJzeren-Rijn1' <<http://www.leefbaarhasselt.be/2013/10/03/belastinggeld-zou-beter-besteeld-worden-aan-de-ijzeren-rijn-dan-aan-de-tram-hasselt-maastricht/>> [geraadpleegd op 13-8-2015].

Wikimedia Commons, 'File: Eisernerrhein-komplett'

<<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Eisernerrhein-komplett.jpg>> [geraadpleegd op 13-8-2015].

Xerbutri, 'YR\_O' <<http://www.xerbutri.nl/verdwenen/info.php?geef=YR&lang=2>>

[geraadpleegd op 13-8-2015].

## Literatuur

Bladel, van, Ineke, 'The Iron Rhine Arbitration Case: on the right legal track?' *Hague Justice Journal*, 1 (2006) 5-21.

Blomme, Jan, 'Het belang van de IJzeren Rijn voor Antwerpen en zijn achterland: strategische en ecologische effecten' in: Frank Witlox, *De IJzeren Rijn en de Betuweroute: het debat op de juiste sporen?* (Leuven, 2000), 127-146.

Broeze, Frank, 'introduction', in: Frank Broeze (ed.), *Maritime history at the crossroads: A critical review of recent historiography* (St. John's, 1995).

Buck, de, P., et al., *Zoeken en schrijven: handleiding bij het maken van een historisch werkstuk* (Baarn, 2007).

Djeffal, Christian, 'The Iron Rhine Case: a treaty's journey from peace to sustainable development' *Zeitschrift für Ausländische Öffentliches Recht und Völkerrecht*, 71 (2011) 569-586.

Etienne, Rampal, Claire Vos en Michiel Jansen, 'Ecological impact assesment in data-poor systems: a case study on metapopulation persistence, *Environmental Management* 32:6, 760-777.

Fremdling, Rainer, 'The Dutch Transportation System in the Nineteenth Century' *De Economist* 148-4 (2000), 521-537.

Freriks, Vincent, *De IJzeren Rijn: spoorverbindingen tussen Schelde, Maas en Rijn* (Eindhoven, 2003).

Goey, de, Ferry, Reginald Loyen en Hugo van Driel, 'Historiography: comparative port history of Rotterdam and Antwerp', in: Ferry de Goey (ed.), *Comparative history of Rotterdam and Antwerp (1880-2000)* (Amsterdam, 2004).

Grift, van der, Edgar en Wim Nieuwenhuizen, 'Will reactivawtion of the Iron Rhine railroad decrease survival of badgers (*Meles meles*) in Meinweg National Park, The Nethelands?', *Lutra* 45:1, 29-48.

Herten, van der, Bart, *België onder stoom: transport en communicatie tijdens de negentiende eeuw* (Leuven, 2004).

Hirsch Ballin, Ernst, 'De IJzeren Rijn', *Ars Aequi* 54-12 (2005), 1058-1062.

Hooydonk, van, Eric, 'Het internationaal juridisch statuut van de IJzeren Rijn: Van het scheidingsverdrag tot de trans-Europese netwerken' in: Frank Witlox, *De IJzeren Rijn en de Betuweroute: Het debat op de juiste sporen?* (Leuven, 2000), 21-74.

Iriye, Akira, *Global and transnational history: the past the present and future* (New York, 2013).

Iriye, Akira en Pierre-Yves Saunier, 'Introduction: the professor and the madman' in: Akira Iriye en Pierre-Yves Saunier (ed.), *The Palgrave dictionary of transnational history: from the mid-19th century to the present day* (New York, 2009), xvii-xx.

Janssens, Sabine, Hilde Meersman en Eddy van de Voorde, 'Port throughput and international trade: have port authorities any degrees of freedom left?' in: Reginald Loyen, Erik Buyst en Greta Devos (ed.), *Struggling for leadership: Antwerp-Rotterdam port competition between 1870-2000* (Heidelberg, 2003), 91-113.

Jarvis, Adrian, 'Port history: Some thoughts on where it came from and where it might be going' in: *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson* (St. John's, 1999).

Klemann, Hein & Joep Schenk, 'Competition in the Rhine delta: waterways, railways and ports, 1870-1913' *Economic History Review* 66-3 (2013), 826-847.

Laffut, Michel, 'Belgium' in: Patrick O'Brien (ed.), *Railways and the economic development of western Europe, 1830-1914* (Oxford, 1985), 203-226.

Loyen, Reginald, 'Comparing the ports of Rotterdam and Antwerp: An introduction' in: *Comparative history of Rotterdam and Antwerp (1880-2000): Competition, cargo and costs* (Amsterdam, 2004).

Loyen, Reginald en Paul van de Laar, 'Cargo-handling technology and competition during the interwar years' in: Ferry de Goey (ed.), *Comparative Port History of Rotterdam and Antwerp (1880-2000): Competition, cargo and costs* (Amsterdam, 2004).

Nusteling, Hubertus, P.H., *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914: een studie van goederenvervoer en de verkeerspolitiek in de Rijndelta en het achterland, mede in verband met de opkomst van de spoorwegen en de concurrentie van vreemde zeehavens* (Amsterdam, 1974).

Patel, Kiran, 'Transnational history', *European History Online* (2010) <<http://www.ieg-ego.eu/patelk-2010-en>> [ geraadpleegd op 13-8-2015].

Saunier, Pierre-Yves, 'Transnational', in: Akira Iriye en Pierre-Yves Saunier (ed.), *The Palgrave dictionary of transnational history: from the mid-19th century to the present day* (New York, 2009), 1047-1054.

Stevens, Henrik, *The Institutional Position of Seaports* (Dordrecht, 1999).

Veenendaal, Guus, *Spoorwegen in Nederland: van 1834 tot nu* (Amsterdam, 2008).

Voorde, van de, Eddy en Frank Witlox, 'De IJzeren Rijn, economisch bekeken' in: Frank Witlox (ed.), *De IJzeren Rijn en de Betuweroute: het debat op de juiste sporen?* (Leuven, 2000), 93-116.

Vries, de, Jochem, 'Breaking the Deadlock: lessons from cross-border spatial projects in Flanders and the Netherlands' *The Planning Review* 44-172 (2012), 48-61.

Vries,de, Jochem, Arjan Harbers en Femke Verwest, *Grensoverschrijdende Projecten in Nederland en Vlaanderen: leren van HSL-Zuid, Schelde en IJzeren Rijn* (Den Haag, 2007).

Wijngaert, van den, Mark, 'Van een unitair naar een federaal België' in: Mark van den Wijngaert (ed.), *Van een unitair naar een federaal België: 40 jaar beleidsvorming in gemeenschappen en gewesten* (Brussel, 2011), 19-39.

Williams, David, M., 'The progress of maritime history, 1953-93' *The Journal of Transport History* 14-2 (1993), pp. 126-141.

Williams, David, M., 'Recent trends in maritime and port history', in: Reginald Loyer, Erik Buyst en Greta Devos, *Struggeling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition between 1870-2000* (Heidelberg, 2003).





## Lijst van gebruikte afkortingen

|       |                                                        |
|-------|--------------------------------------------------------|
| ABVV  | Algemeen Belgisch Vakverbond                           |
| ACV   | Algemeen Christelijk Vakverbond                        |
| ACW   | Algemeen Christelijk Werknemersverbond                 |
| AGHA  | Antwerpse Gemeenschap voor de Haven                    |
| BSP   | Belgische Socialistische Partij ( <i>Zie ook SP</i> )  |
| CDA   | ChristenDemocratisch Appèl                             |
| CDU   | Christlich Demokratische Union Deutschlands            |
| CVP   | Christelijke Volkspartij                               |
| D66   | Democraten '66                                         |
| ER    | Europese Raad                                          |
| EU    | Europese Unie                                          |
| EVP   | Europese Volkspartij                                   |
| GAMU  | Groepering der Nijverheidszeevaartagenten              |
| GOM   | Gemeentelijke Ontwikkelingsmaatschappij                |
| ITMMA | Institute of Transport and Maritime Management Antwerp |
| MER   | Milieu Effectrapportage                                |
| NMBS  | Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen        |
| NS    | NS                                                     |
| PES   | Partij van Europese Sociaaldemocraten                  |
| PS    | Parti Socialiste                                       |
| PvdA  | Partij van de Arbeid                                   |
| SEA   | Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen           |
| SERV  | Sociaal Economische Raad van Vlaanderen                |
| SP    | Socialistische Partij                                  |
| SST   | Snel Spoor Trein                                       |
| STAR  | Spoor Toekomst – Avenir du Rail                        |
| VU    | Volksunie                                              |
| VVD   | Volkspartij voor Vrijheid en Democratie                |
| WOVK  | Werkgroep Openbaar Vervoer Kempen                      |