

Vergaderjaar 2004–2005

29 579

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake arbitrage betreffende de spoorlijn «IJzeren Rijn»; 's-Gravenhage 22/23 juli 2003

E

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 7 maart 2005

De regering heeft met belangstelling kennisgenomen van het voorlopig verslag van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer der Staten-Generaal naar aanleiding van het voorstel van wet tot goedkeuring van het op 22/23 juli 2003 tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake arbitrage betreffende de spoorlijn «IJzeren Rijn». De in het voorlopig verslag gestelde vragen worden hierna, mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, beantwoord.

Het recht van doortocht over het historisch tracé

Het verheugt de regering, dat de Commissie de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken van 31 januari 2005 die, in het kader van het schriftelijk overleg, een antwoord inhield op de brief van de Commissie van 26 januari 2005 (kenmerk Griffie nr. 132442.10) verhelderend vond. De regering is uiteraard gaarne bereid om nadere vragen over de inhoud van de brief van 31 januari 2005, en meer in het bijzonder over de interpretatie van de «oude» verdragen en het Belgische recht van doortocht, te beantwoorden.

De Commissie vraagt zich af, of artikel XII Scheidingsverdrag wellicht alleen betrekking heeft op een concessie en niet op een zodanig als afzonderlijk geformuleerd recht van doortocht. Zij wijst op de samenhang tussen artikel 3 van het zogenaamde Grensverdrag (1842) en artikel XII van het Scheidingsverdrag (1839). De regering merkt op, dat een concessie een handeling is van een staat, waarbij deze de uitoefening van bepaalde rechten overdraagt aan een binnen- of buitenlandse particulier. Het Scheidingsverdrag omvat evenwel de wilsovereenstemming tussen twee soevereine staten en kan dan ook geen concessie bevatten. Artikel 3 van het Grensverdrag hield in, naar de mening van de regering, dat Nederland zijn soevereine recht tot het *verlenen* van een concessie aan België overdroeg. Met name blijkt het gecontinueerde deel van de passage «Het Belgische Gouvernement zal, *onder deszelfs verantwoordelijkheid jegens het Nederlandsche Gouvernement* aan eene maatschappij de regten kunnen overdragen, welke te zijnen behoeve voortvloeien uit de bepalingen van de art. XII» in artikel 3 Grensverdrag had België (en niet

een eventuele concessionaris) dan ook ten opzichte van Nederland het recht tot uitvoering van artikel XII Scheidingsverdrag verkregen. In 1873 bevestigden Nederland en België evenwel in artikel 4 van het IJzeren Rijn Verdrag, dat Nederland een concessie zou verlenen aan de Maatschappij «du Nord de la Belgique», terwijl deze maatschappij of de «Grand Central Belgique» met de exploitatie werd belast. Ter nadere adstructie van het standpunt dat een concessie en een in een verdrag neergelegd recht niet kunnen worden vereenzelvigd (zie punt 4 van de bijlage bij de brief van 31 januari 2005) merkt de regering nog op, dat uit de parlementaire stukken van weleer blijkt, dat de in het IJzeren Rijn Verdrag verleende concessie door het Nederlandse recht werd beheerst. De Maatschappij «du Nord de la Belgique» moest daartoe in Nederland domicilie kiezen en vestigde zich in Den Haag.

De Commissie, en in het bijzonder de leden van de **SP**-fractie, verwijzen voorts naar een opmerking in punt 2 van de bijlage bij de brief van 31 januari 2005 over «enigszins ongelukkig» taalgebruik. Deze opmerking betreft slechts de tekst van de Verklaring bij het IJzeren Rijn Verdrag en niet, zoals de leden van de **SP**-fractie stellen, de teksten van de verdragen van 1839, 1842 en 1873.

Wat betreft de opmerking van de zijde van de **GL**-fractie, dat de regering de discussie over de rechtsgeldigheid van de Belgische aanspraken systematisch uit de weg is gegaan, wijst de regering op de Nota naar aanleiding van het Verslag (Kamerstuk 29 579 no. 9), de Handelingen in de Tweede Kamer (TK 16 november 2004, 23-1365), de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitter van de Tweede Kamer van 22 november 2004 (Kamerstuk 29 579, no. 15) waarin uitvoerig wordt ingegaan op de argumenten die de Franse hoogleraar prof. Pellet tegen de gelding van het recht van doortocht heeft ingebracht, alsmede de hierboven genoemde brief van de Minister van Buitenlandse Zaken van 31 januari 2005.

Naar aanleiding van vragen terzake door de fracties van **GL** en de **SP** deelt de regering mede, dat toenmalig Minister-president Kok in een brief van 10 juli 1998 aan zijn Belgische ambtgenoot de volkenrechtelijke aanspraken waarop deze een beroep deed, terecht heeft beaamd. Niet echter deze bevestiging of het Arbitrageverdrag, maar het Scheidingsverdrag biedt naar de mening van de Regering – onbetwistbaar – de rechtsgrond voor het recht van doortocht. Dit recht heeft dan ook tijdens de onderhandelingen niet ter discussie gestaan.

Naar aanleiding van vragen van de fracties van het **CDA**, **GL** en de **SP** over de gelding van het recht op de historische route, zoals neergelegd in artikel 4 van het IJzeren Rijn Verdrag, bevestigt de regering haar mening, dat artikel 4 zijn gelding heeft behouden en dat België dan ook in principe recht heeft op reactivering van de IJzeren Rijn op het historisch tracé. De regering vraagt er echter de aandacht voor dat zij, terwijl België niet wenst af te zien van het bedoelde recht, niettemin met België is overeengekomen dat in de Trajectnota/MER alternatieve tracés werden beoordeeld. De keuze voor de reactivering op het historisch tracé vormt voorts, zoals de leden van de **PvdA**-fractie terecht signaleren, tevens een «eigen» nationale keuze, die mede is gebaseerd op het uitgebreide onderzoek in de Trajectnota/MER.

Gezien het bovenstaande is bij de opstelling van het hier aan de orde zijnde Arbitrageverdrag niet overwogen om, dit in reactie op vragen daarover van de Commissie en in het bijzonder de leden van de **SGP**-fractie, mede namens de fractie van de Christen Unie, opnieuw het recht van doortocht op het historisch tracé aan de orde te stellen.

De onderhandelingen met België

De leden van de **PvdA**-fractie spreken hun zorg uit over de gekozen procedures en benadrukken dat het debat zich meer lijkt toe te spitsen op een juridisch-historisch gelijk, dan op de vraag op welke wijze vanuit uiteenlopende belangen de beste oplossing gevonden kan worden. In dit kader memoreert de regering, dat de onderhandelingen over de reactivering van de IJzeren Rijn op het historisch tracé naar aanleiding van de bevindingen in de Trajectnota/MER in mei 2001 begonnen en vrij snel in een impasse geraakten. Mede naar aanleiding van vragen van de **GL**-fractie of de interpretatie van de «oude» verdragen met België is besproken en of het niet beter was geweest om eerst juridische helderheid te krijgen over de Belgische aanspraken, alsmede van de leden van de **SP**-fractie over de verstoring van de Nederlands-Belgische relatie door de besluitvorming over de IJzeren Rijn, merkt de regering op dat het juridisch-historisch gelijk een belangrijk element van de onderhandelingen vormde. De Nederlandse regering wenste niet toe te geven op het punt van haar consistente uitleg van artikel XII Scheidingsverdrag, inhoudend dat de met de Nederlandse soevereiniteit onlosmakelijk verbonden Nederlandse regelgeving onverkort op de reactivering van toepassing is en dat België de kosten van de reactivering in principe dient te dragen. In België ligt de verwezenlijking van de rechten die voortvloeien uit het Scheidingsverdrag (dat in België veelal «het Statuut van België» wordt genoemd) zeer gevoelig en de Belgische regering stond dan ook onder zware politieke en maatschappelijke druk om de onderhandelingen over de reactivering conform de door België gehanteerde uitleg van artikel XII snel tot een goed einde te brengen. Dit belastte de goede relaties die Nederland en België onderhouden en de samenwerking op velerlei terreinen, die tussen buurlanden nu eenmaal relatief nauw is. De beslissing in december 2002 om het dossier IJzeren Rijn aan arbitrage te onderwerpen moet in dit licht worden gezien. Een verzoek aan België om heropening van de onderhandelingen, waarbij de arbitrage zou worden uitof afgesteld, zou een terugkeer tot de impasse van december 2002 betekenen. Evenmin is, zoals de leden van de **GL**-fractie suggereren, tegen deze achtergrond een wijziging van het Arbitrageverdrag in overleg met België aan de orde. De regering acht het, in het kader van de onderhavige goedkeuringsprocedure van het Arbitrageverdrag IJzeren Rijn, voorts niet aangewezen, zoals de leden van de **PvdA**-fractie suggereren, een inventarisatie te maken van de lopende vraagstukken in de relatie Nederland-België.

De kosten

Met betrekking tot de kosten van de reactivering van de IJzeren Rijn merken de leden van de **VVD**-fractie op, dat de regering in de Nota naar aanleiding van het verslag aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 29 579, nr. 9) stelt: «Beseft moet worden dat daar tegenover staat dat werken volgens het Scheidingsverdrag óók betekent dat de kosten van de spoorverbinding in principe ten laste komen van België». Als dat zo gesteld wordt, vragen de leden van de **VVD**-fractie aan de regering, waarom heeft zij dan een bijdrage toegezegd in de totale kosten van de modernisering van de «IJzeren Rijn»?

Naar aanleiding hiervan merkt de regering op dat zij – in de fase waarin de onderhandelingen nog liepen – heeft voorgesteld een eigen bijdrage te leveren aan de kosten van modernisering van de IJzeren Rijn (namelijk circa 25% van de toen geraamde kosten ad € 550 miljoen, dus € 140 miljoen), omdat de regering, in afwijking van een klein deel van de historische route, een omleiding om Roermond wil realiseren en bovendien extra geluidwerende voorzieningen wil aanbrengen langs de bestaande spoorlijn Weert – Roermond. Na de beëindiging van de

onderhandelingen zijn die plannen in stand gebleven, maar de regering heeft in de arbitragezaak het standpunt ingenomen, dat alle kosten van de reactivering (en modernisering) voor rekening van België zijn, dus ook de kosten van bovengenoemde werken, die immers worden veroorzaakt door de reactivering van de IJzeren Rijn. De risico's waarnaar de leden van de **VVD**-fractie vragen, betreffen de financiële risico's die gepaard gaan met de reactivering en modernisering van de IJzeren Rijn-spoorverbinding op Nederlands grondgebied. In het verlengde van de Nederlandse stelling, dat de kosten van reactivering en modernisering voor rekening van België komen, vindt de regering dat ook de daarbij behorende risico's geheel voor rekening van België behoren te komen.

De arbitrageprocedure

De leden van de fractie van **GL** vragen, wat de motieven van de regering waren om in te gaan op het verzoek van België om een snelle procedure. Bij de besprekingen in dit kader stelde België de voorkeur te geven aan arbitrage, omdat het een gang naar het Internationaal Gerechtshof (waarvoor geen verdragsluiting nodig is) als relatief onvriendelijk beschouwde. Naar de mening van de regering heeft evenwel ook een rol gespeeld, dat de partijen in een arbitragezaak zelf de procedure kunnen bepalen. De korte termijnen die, op verzoek van België, zijn overeengekomen voor het opstellen van de processtukken, doen de regering vermoeden dat de tijdsdruk waaronder België politiek en maatschappelijk stond bij de keuze voor arbitrage mede een rol heeft gespeeld. De regering had geen reden om niet in te stemmen met deze procedure, temeer daar de regering van mening is dat bij voorkeur zo snel mogelijk een einde dient te komen aan de voortdurende onzekerheid voor de bewoners van het gebied waarin de IJzeren Rijn ligt.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen voorts om een nadere uitleg van de constatering door de regering, dat een mogelijke afwijzing van het Verdrag consequenties zou hebben voor andere Nederlands-Belgische dossiers. De regering vraagt er de aandacht voor, dat een dergelijke afwijzing gevolgen zal hebben voor de relatie tussen beide landen en dus ook voor de lopende dossiers. Zoals gesteld was voorts de maatschappelijke onrust in de regio, waar de leden van de fractie van **GL** op wijzen, voor de regering juist een van de redenen om akkoord te gaan met het verzoek om arbitrage.

De leden van de **GL**-fractie hebben voorts een aantal vragen gesteld naar aanleiding van een opmerking van de regering inzake het *sub judice* karakter van de IJzeren Rijn zaak. In dit kader merkt de regering op, dat het gebruikelijk is dat partijen tijdens een lopende rechtszaak geen uitlatingen doen over de wederzijdse standpunten. De bedoelde opmerking dient slechts gezien te worden als een algemene melding aan de Kamer dat bij de beantwoording van vragen voorzichtigheid wordt betracht om de Nederlandse procespositie niet te schaden. Het is de regering overigens niet gebleken dat, als gevolg van dit voorbehoud, tijdens het overleg met de Tweede Kamer zaken onbesproken zijn gebleven.

De regering deelt, zoals uit het onderdeel «Het recht van doortocht over het historisch tracé» van deze Memorie van Antwoord volgt, voorts niet de suggestie van de leden van de **GL**-fractie, dat door instemming met de arbitrage haar belangen zijn benadeeld.

Het verloop van de parlementaire goedkeuringsprocedure

De leden van de fractie van de **SP** constateren, dat het aan de Tweede Kamer fractie van het CDA is te danken, dat de Eerste Kamer goedkeuring moet geven aan het wetsvoorstel en vragen waarom de regering niet zelf heeft besloten het voorstel ter uitdrukkelijke goedkeuring aan de beide Kamers voor te leggen. Om misverstanden te voorkomen vestigt de regering er de aandacht op dat het verdrag oorspronkelijk ter stilzwijgende goedkeuring aan de Staten-Generaal is voorgelegd. Dit betekent, dat zowel de Eerste als de Tweede Kamer het verdrag goedkeuren en dat, als één van de Kamers het stilzwijgen wil doorbreken en om een uitdrukkelijke goedkeuring wil verzoeken, dit mogelijk is op grond van artikel 5 van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen. Op vraag waarom de regering het verdrag niet meteen ter uitdrukkelijke goedkeuring bij de Tweede Kamer heeft ingediend, kan geantwoord worden dat de regering bij de voorlegging aan de Staten-Generaal niet de indruk had, dat de juridische regeling rond de arbitrage een uitdrukkelijke goedkeuring zou behoeven.

De leden van de **PvdA**-fractie constateren terecht, dat er veel tijd nodig is geweest om tot aanbidding van het Arbitrageverdrag aan het parlement te komen. Deze verdraging is met name ontstaan in de periode tussen de ontvangst van het advies van de Raad van State eind oktober 2003 en het gereed komen van het Nader Rapport op 9 april 2004. De verdraging is het gevolg van een zorgvuldige voorbereiding in onderling overleg tussen de betrokken departementen van het Nader Rapport, terwijl binnen dezelfde periode zowel de omvangrijke en complexe door België bij het Tribunaal ingediende Memorie moest worden bestudeerd en de Nederlandse Contramemorie moest worden opgesteld.

De stand van zaken in de Tracéwet procedure

De leden van de fracties van het **CDA** en de **PvdA** stellen terecht, dat de *Trajectnota/MER* (TN/MER) is afgerond. Deze is te vinden op www.project-ijzerenrijn.nl. In de TN/MER werd een aantal alternatieve tracés beoordeeld op de gevolgen voor mens en milieu, met als uitgangspunt dat in 2020 volgens Belgische opgave 43 treinen (opgeteld in beide richtingen) per etmaal over de IJzeren Rijn zullen rijden. In mei 2001 werd op basis van (1) de informatie in de TN/MER, (2) de inspraak en advisering daarover, en (3) het overleg tussen de Nederlandse, Belgische en Duitse verkeersministers geconcludeerd dat reactivering van de IJzeren Rijn op het historisch tracé de voorkeur had, waarbij de Nederlandse minister aangaf dat op het historisch tracé wel flinke moderniseringsmaatregelen nodig waren. Er is echter door de Nederlandse regering geen *Standpunt* (in de zin van artikel 9, eerste lid, van de Tracéwet) bepaald. In een Standpunt wordt besloten of een project doorgaat en zo ja, naar welk alternatief de voorkeur uitgaat. In de praktijk is een Standpunt een brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitter van de Tweede Kamer, waarin ook in grote lijnen wordt gereageerd op de op de TN/MER binnengekomen reacties. In reactie op een vraag daarover van de leden van de **SP**-fractie, deelt de regering mede dat de Minister van Verkeer en Waterstaat in juli 2002 aan ProRail opdracht heeft gegeven tot een meer gedetailleerde beschouwing van de gevolgen van de reactivering van de IJzeren Rijn via het historisch tracé. De gedachte daarbij was dat, zodra er overeenstemming tussen Nederland en België zou worden bereikt, het (voorgenomen) Standpunt snel zou kunnen worden bepaald en dat vervolgens het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) snel zou kunnen worden opgesteld. De nagestreefde overeenstemming met België bleef echter uit, zodat de publicatie van de TN/MER vooralsnog de laatste stap in de Tracéwet procedure is geweest. De beantwoording van de

inspraakreacties op de TN/MER zal, dit in antwoord op een vraag van de leden van de fractie van **GL**, zoals gebruikelijk is in de Tracéwet procedure, alsnog geschieden indien een Standpunt is bepaald. Bij gebreke aan een Standpunt hebben er voorts, dit naar aanleiding van een vraag van de leden van de **CDA-fractie**, ook geen formele besprekingen met de provincies Noord-Brabant en Limburg en de betreffende gemeenten kunnen plaatsvinden over de nadere uitwerking van het tracé (ter voorbereiding van een OTB). In informele sfeer is daarover echter – zoveel als mogelijk – wèl overleg gevoerd met (vertegenwoordigers van) de betrokken besturen. Naar aanleiding van vragen daarover van de leden van de **GL**- en de **SP**-fracties merkt de regering voorts op dat, conform de Tracéwet, inspraak plaatsvindt op het OTB en dat een uiteindelijk Tracébesluit vatbaar is voor beroep. In antwoord op een vraag van de leden van de **PvdA**-fractie naar de besluiten die nodig zijn op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, merkt de regering op, dat een Tracébesluit geldt als een vrijstelling in de zin van artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening. Tegen de achtergrond van de hierboven omschreven stand van de procedure acht de regering het niet aangegeven om, zoals de leden van de **PvdA**-fractie verzoeken, in het kader van de procedure tot goedkeuring van het Arbitrageverdrag IJzeren Rijn, een duiding te geven van een mogelijk Tracébesluit ten opzichte van geldende ruimtelijke besluiten en hierop gevestigd recht.

Zowel de leden van de **GL**- als de **SP**-fractie hebben gevraagd naar de stand van zaken in Duitsland wat betreft de reactivering van de IJzeren Rijn. In alle met de bevoegde Duitse autoriteiten gevoerde overleg is telkenmale van Duitse zijde uitgesproken dat men bereid is om het aansluitende Duitse spoor vanaf Vlodrop/Dalheim geschikt te maken voor het toenemende goederenvervoer, ingeval de Belgische en Nederlandse gedeelten van de IJzeren Rijn gereactiveerd worden. De daarvoor benodigde financiële middelen zijn door de Duitse overheid gereserveerd. De in Duitsland benodigde aanpassingen aan het spoor zijn overigens beperkt omdat de spoorlijn vanaf Dalheim in oostelijke richting ook momenteel al dagelijks in gebruik is.

De inhoud van de Tracéwet procedure

De leden van de **GL**-fractie vragen of het klopt dat in de TN/MER alleen die varianten zijn onderzocht die uitgaan van de plaats waar het historisch tracé de grenzen tussen Nederland en België en Nederland en Duitsland overschrijdt. Dat klopt slechts ten dele. In de TN/MER werden zeven tracés bekeken, namelijk vier via Roermond en drie via Venlo. Omdat België geen ander grensoverschrijdingspunt wilde overwegen dan dat waar het historisch tracé bij Budel op Nederlands grondgebied komt, beginnen de onderzochte tracé's inderdaad alle op dit punt. De tracé's via Venlo kennen echter een ander overschrijdingspunt van de grens met Duitsland dan dat bij Vlodrop/Dalheim. België was niet bereid tot overleg om meer varianten te onderzoeken. Het heeft vanaf het begin van de onderhandelingen zijn positie gebaseerd op het IJzeren Rijn Verdrag en wenste niet af te wijken van de daarin gedefinieerde spoorverbinding. Een onderzoek naar het door de leden van de **GL**-fractie genoemde tracé Turnhout–Venlo paste dan ook niet binnen de geschetste randvoorwaarden van de TN/MER. Een spoorverbinding Turnhout–Eindhoven–Venlo (in de zijberm van de autosnelweg A67) is evenwel – onder Belgisch protest – op verzoek van de besturen van de provincies Noord-Brabant en Limburg binnen Nederland wel degelijk bekeken. De beide provinciebesturen concludeerden op basis van de in augustus/september 2001 gereed gekomen studie, dat deze zogenaamde A67-spoorlijn pas op langere termijn wellicht een optie zou zijn en dat deze dus in de besluitvorming over de tracering van de IJzeren Rijn geen rol kon spelen. De door de leden van de **GL**-fractie genoemde

Montzen-route loopt op Belgisch grondgebied en is niet onderzocht, omdat deze niet kan worden aangemerkt als een mogelijke tracé-uitwerking voor de verdragsrechtelijk omschreven IJzeren Rijn-verbinding.

Naar aanleiding van het verzoek van de leden van de **PvdA**-fractie om aan te geven, tot welke verstoringen van het natuurlijk leefmilieu de tunnel in het Meinweggebied leidt en hoe deze verstoringen opgevangen of gecompenseerd zullen worden, merkt de regering op dat deze tunnel nu juist beoogt om onomkeerbare aantasting van het natuurlijk milieu in het Meinweggebied te voorkomen.

De verhouding tussen Nederlands recht en de uitspraak in arbitrage

De leden van een aantal fracties hebben im- of expliciet gevraagd naar de verhouding tussen de uitspraak in arbitrage en de gelding van het Nederlandse recht.

Zowel de leden van de **CDA**- als de leden van de **GL**-fractie stellen in dit verband een vraag naar de uitvoering van de motie-Hessels van 16 november 2004. De regering hecht eraan te benadrukken dat zij met deze motie heeft ingestemd, omdat deze naadloos past bij het standpunt dat de regering vanaf 2001 heeft ingenomen, aan België duidelijk heeft gemaakt en uiteraard ook in de arbitrageprocedure heeft gehandhaafd. De mening van de Belgische autoriteiten over de motie-Hessels is dan ook niet gevraagd.

De leden van de **PvdA**-fractie vragen naar de ruimte die na arbitrage overblijft om aan de zorgen over natuur, milieu en veiligheid tegemoet te komen en de leden van de **VVD**-fractie wensen, naar aanleiding van een opmerking van de Minister van Verkeer en Waterstaat tijdens de mondelinge behandeling in de Tweede Kamer, meer duidelijkheid te verkrijgen omtrent het tijdelijk rijden over het historisch tracé in relatie tot de genoemde zorgen.

De regering heeft vanaf de aanvang van de onderhandelingen op basis van de TN/MER in haar opvatting volhard, dat het Nederlandse recht onverkort van toepassing is. De Nederlandse soevereiniteit op het Nederlandse grondgebied en de daarmee, naar de mening van de regering, onlosmakelijk verbonden regelgevende, rechterlijke en uitvoerende macht worden immers uitdrukkelijk bevestigd in artikel XII Scheidingsverdrag, en wel in de passage «alles zonder eenig bezwaar voor Holland en zonder benadeeling der uitsluitende regten van soevereiniteit op het grondgebied hetwelk de bedoelde weg of kanaal zoude doorsnijden». De regering is voorts van mening, op basis van de betreffende passages daarover in artikel XII, dat België de kosten voor de moderniseringsmaatregelen moet dragen. Gezien de duidelijke taal in artikel XII ziet de regering de uitspraak met vertrouwen tegemoet. Zoals evenwel ook voorafgaand aan de stemming in de Tweede Kamer op 23 november 2004 in de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 november 2004 aan de voorzitter van de Tweede Kamer is medegedeeld, wordt de mate waarin Nederland zijn regelgevende, rechterlijke en uitvoerende macht kan uitoefenen na de uitspraak in arbitrage door de inhoud en strekking van deze uitspraak bepaald. Het vertrouwen dat de regering in de uitspraak heeft neemt niet weg dat, hangende de arbitrageprocedure, de daadwerkelijke inhoud daarvan onbekend is. Tegen deze achtergrond is het, naar de mening van de regering, weinig zinvol om over de mate waarin en de punten waarover op basis van de uitspraak overeenstemming met België moet worden bereikt te speculeren. Dit geldt uiteraard ook, dit in antwoord op de vraag van de leden van de **GL**-fractie, voor voorspellingen over de mate van

succes van een tegen een eventueel Tracébesluit gericht beroep op de rechter.

De verhouding tussen het EG-recht en de Belgische aanspraken

De leden van de fracties van de **VVD**, **GL**, de **SP** en de **SGP** (mede namens de fractie van de ChristenUnie) willen de mening van de regering vernemen over de verhouding tussen, enerzijds, bilaterale verdragen en de uitspraak in arbitrage en, anderzijds, het recht van de Europese Unie. De regering heeft in dit kader met belangstelling kennis genomen van het door de leden van de VVD-fractie genoemde document getiteld «Enkele opmerkingen over het arbitrageverdrag IJzeren Rijn en de besluitvorming» van prof. dr. Backes.

Artikel 307 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (EG-Verdrag) impliceert, dat het recht van de Europese Gemeenschap voorrang heeft op bepalingen in bilaterale verdragen tussen lidstaten van de Europese Gemeenschap die met dat recht onverenigbaar zijn. Er zijn geen aanwijzingen dat het recht van de Europese Gemeenschap derogeert aan de rechten die zijn neergelegd in het Scheidingsverdrag en het IJzeren Rijn Verdrag. Wèl worden de in deze «oude» verdragen neergelegde rechten *beïnvloed* door het Europese recht en wel met name, zoals ook de leden van diverse fracties constateren, door de Vogel- en Habitatrichtlijnen. Het EG-recht, inclusief de vaste jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen, heeft algemene gelding voor alle EU-lidstaten en is derhalve gelijkelijk van toepassing voor Nederland en België. Over de relatie tussen dit algemeen geldende EG-recht en de reactivering van de IJzeren Rijn kan de nationale rechter dan ook, binnen de bevoegdheden die het EG-recht hem verleent, ook na de arbitrageuitspraak oordelen. Richtlijnen, zoals de Habitat- en Vogelrichtlijnen, dienen geïmplementeerd te worden in het nationale recht en kennen dan ook – binnen het kader van het algemeen geldende EG-recht – een binnenlandse dimensie.

In dit kader vraagt de regering er de aandacht voor, dat de TN/MER een zogenaamde passende beoordeling omvatte in de zin van artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn. Deze bepaling eist dat zekerheid wordt verkregen dat de gebieden en soorten die zijn aangemeld op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijnen niet zullen worden aangetast. De regering is van mening, dat in de TN/MER voor zowel het Meinweggebied als de Weerter en Budeler Bergen adequate maatregelen zijn geformuleerd om de bedoelde aantasting te voorkomen en deelt dan ook niet de mening van de leden van de fractie van de **SGP**, dat de reactivering onvermijdelijk zal botsen met de genoemde richtlijnen.

In het Arbitrageverdrag IJzeren Rijn is overigens, na overleg met de Europese Commissie, een passage opgenomen luidend dat «(h)et Arbitragetribunaal wordt verzocht zijn uitspraak te doen op basis van het internationale recht, met inbegrip zonodig van het Europees recht, zulks evenwel met inachtneming van de verplichting die Partijen hebben op grond van artikel 292 EG-Verdrag». Hiermee wordt uitgesloten, dat het Arbitragetribunaal zich begeeft op het terrein waarop het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen uitsluitend bevoegd is. De regering kan bevestigen, dat ook na de uitspraak in arbitrage een beoordeling van de EG-rechtelijke aspecten door het Hof van Justitie mogelijk is. Zij acht eventuele procedures niet geheel uitgesloten, maar is van mening dat het niet aannemelijk is, dat een nationale rechter vraagt om een prejudiciële beslissing van het Hof van Justitie, omdat dit slechts gebeurt als de rechter behoefte heeft aan uitleg van het EG-recht. In casu is onaanneemelijk dat een dergelijke uitleg nodig zal zijn.

Trans-Europese Netwerken

De leden van de **CDA**-, **GL**- en **SP**-fracties hebben vragen gesteld over IJzeren Rijn in het kader van de Trans-Europese Netwerken (TEN). De regering merkt op, dat de IJzeren Rijn al sinds de totstandkoming van de TEN-richtsnoeren in 1996 als onderdeel van het Trans-Europese Netwerk wordt aangemerkt en dat deze spoorlijn sinds mei 2004 een prioritair project vormt. Dit laatste houdt in, dat het project met voorrang voor EU-financiering in aanmerking kan komen.

De regering vraagt er voorts de aandacht voor, dit in reactie op een opmerking daarover van de leden van de **SP**-fractie, dat het voorstel van de Europese Commissie om de IJzeren Rijn een prioritaire status te geven, is gepresenteerd in oktober 2003. De huidige Minister van Verkeer en Waterstaat bekleedde dit ambt toen al.

In het kader van de beantwoording van de vragen over de TEN acht de regering het zinvol op te merken, dat in de arbitrageprocedure, in concreto, een uitspraak wordt gevraagd over de reactivering van de IJzeren Rijn op het historisch tracé met als uitgangspunt dat in 2020 volgens Belgische opgave 43 treinen (opgeteld in beide richtingen) per etmaal over de IJzeren Rijn rijden. De hiermee samenhangende technische specificaties zijn in 1999 vastgesteld en de Belgische regering – die immers om de reactivering verzoekt – is met deze specificaties akkoord.

De leden van de **GL**-fractie spreken hun zorgen uit over een eventuele explosie van de kosten van de reactivering van de IJzeren Rijn, omdat de voorliggende variant een volstrekt onwaardige TEN-verbinding zou vormen en de leden van de **SP**-fractie noemen een mogelijke opwaardering van het tracé als gevolg van de TEN-status. De leden van de **VVD**-fractie vragen in dit verband naar de financiële risico's. De aan het woord zijnde leden wijzen daarbij op mogelijke eisen van tweesporigheid en elektrificatie. De leden van de **CDA**-fractie vragen zich voorts af of, nu de IJzeren Rijn op de TEN-lijst staat, het vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan.

Naar aanleiding van deze vragen merkt de regering op, dat de TEN-richtsnoeren eisen stellen aan de interoperabiliteit van een spoorwegverbinding, maar niet aan de inrichting daarvan of de omvang of aard van het vervoer dat daarop plaatsvindt. De TEN-status dwingt dan ook niet tot elektrificatie of tweesporigheid en stelt geen nadere regels met betrekking tot het vervoer van bepaalde stoffen. De in 1999 vastgestelde technische specificaties van de IJzeren Rijn voldoen aan de veiligheidsrichtlijnen die voor spoorwegen in het algemeen gelden. Over een gereactiveerde en gemoderniseerde IJzeren Rijn kan dan ook verantwoord vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden.

De leden van de **SP**-fractie hebben gevraagd of de gereserveerde TEN-gelden tot doel hebben om in de toekomst een hoogwaardige railverbinding tot stand te brengen tussen Antwerpen en het Roergebied. In dit verband merkt de regering op dat, hangende de arbitrage, de aanvraag voor EU-subsidiëring die mogelijk is op basis van de prioritaire status van de IJzeren Rijn, is opgeschort. Eveneens in antwoord op een vraag van de leden van de **SP**-fractie kan worden gesteld, dat het Nederlandse gedeelte van de spoorverbinding overeenkomstig de Europese regelgeving ook na de uitspraak in arbitrage onder de zeggenschap van de door de Nederlandse minister aangewezen Nederlandse spoornetwerkbeheerder (ProRail) valt. Deze heeft derhalve de zeggenschap over de omvang en de aard van het vervoer en kan – op basis van non-discriminatoire regelgeving – bepalen of voorgenomen vervoer binnen de technische specificaties kan worden gerealiseerd.

De leden van de **CDA**-fractie vragen zich af of de tracébevestiging van de IJzeren Rijn gezien de plaatsing op de TEN-lijst, niet zou moeten plaatsvinden op basis van een internationale MER/Tracéstudie, of dit gevolgen heeft voor de TN/MER en of het mogelijk is dat alsnog moet worden afgeweken van het historisch tracé. Ook de leden van de **SP**-fractie wijzen op een «Europese MER».

De regering gaat ervan uit, dat de aan het woord zijnde leden doelen op de zgn. «strategische mer-richtlijn» (2001/42 EG; PB L 197/30 21.7.2001), die uiterlijk 21 juli 2004 geïmplementeerd moest zijn. Deze richtlijn speelt in op de *procedure* van milieueffectrapportages bij grensoverschrijdende plannen en projecten, onder meer op het gebied van het vervoer, en heeft o.a. tot doel een passende coördinatie te waarborgen, dubbel werk te voorkomen, de planningsprocessen te vereenvoudigen en te versnellen en grensoverschrijdende inspraak te verzekeren. In dit verband merkt de regering op, dat Nederland, België en Duitsland gezamenlijk, in de periode maart 2000 – mei 2001 waarin ook de Nederlandse Trajectnota/MER werd opgesteld, een studie hebben verricht naar de mogelijkheden voor de reactivering op hun respectieve grondgebieden van de IJzeren Rijn-spoorverbinding en de effecten daarvan voor mens en milieu. Daarbij werden dezelfde alternatieven beoordeeld als in de Nederlandse TN/MER. Ook deze internationale studie leidde overigens tot de conclusie, dat de reactivering het beste kon plaatsvinden op het historisch tracé. Het studierapport is in mei 2001 gepubliceerd (na te zien op www.projectijzerenrijn.nl).

De Minister van Buitenlandse Zaken,
B. R. Bot