

stikstofoxiden (handel in NO_x-emissierechten) (29766);
 - **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2005 (29800-A);**
 - **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Buitenlandse Zaken (V) voor het jaar 2005 (29800-V);**
 - **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Justitie (VI) voor het jaar 2005 (29800-VI);**
 - **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (VIII) voor het jaar 2005 (29800-VIII);**
 - **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2005 (29800-X);**
 - **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) voor het jaar 2005 (29800-XI);**
 - **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2005 (29800-XII);**
 - **Tijdelijke regels betreffende experimenten in het hoger onderwijs op het gebied van vooropleidingseisen aan en selectie van aanstaande studenten en op het gebied van heffing van collegegeld (Experimentenwet vooropleidingseisen, selectie en collegegeldheffing) (29819);**
 - **Wijziging van de Invorderingswet 1990 en van de Wet inkomstenbelasting 2001 (29944);**
 - **Wijziging van de Kieswet houdende enkele technische wijzigingen in verband met geconstateerde gebreken (30029).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
 - **het wetsvoorstel Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake arbitrage betreffende de spoorlijn "IJzeren Rijn"; 's-Gravenhage, 22/23 juli 2003 (29579).**

De **voorzitter**: Ik heet beide ministers van harte welkom hier vandaag.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Franken** (CDA): Voorzitter. De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft in haar vergadering op 15 maart jongstleden de taken voor dit debat verdeeld. Namens de commissie, de hele commissie dus, mag ik hier spreken en de spits afbijten met de behandeling van een vraagpunt dat ons allen bezighoudt. Ik maak de nu volgende opmerkingen dan ook namens alle fracties van de Kamer die deelnemen aan de werkzaamheden van de vaste commissie V&W. Vervolgens zullen diverse woordvoerders van de verschillende fracties een aantal meer specifieke aspecten onder de loep nemen.

Wij spreken vandaag over een verdrag dat voorziet in arbitrage tussen Nederland en België over de beslissingsbevoegdheid met betrekking tot de voorzieningen die moeten worden getroffen voor de modernisering van de spoorweg IJzeren Rijn en de daarmee gepaard gaande kosten, een en ander in het licht van het Scheidingsverdrag van 1839 en de in dat verband gemaakte afspraken. Het gaat in het bijzonder om de milieubeschermdende maatregelen in verband met de aanwezigheid van grote bevolkingsconcentraties en in verband met de doorsnijding van het natuurgebied de Meinweg. Het verdrag verklaart voor een beslissing over de bevoegdheidsvragen ten aanzien van deze voorzieningen en voor de vaststelling van de aansprakelijkheid voor de kosten een speciaal tribunaal bevoegd, dat zijn werk zal doen onder de auspiciën van het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag.

Het probleem, dat is gerezen, bestaat uit onduidelijkheid over de precieze inhoud en wijze van uitvoering van een verplichting, die wordt toegedicht aan de Nederlandse staat. Maar aan zo'n vraag gaat een andere vraag vooraf, te weten: bestaat die verplichting wel, of met andere woorden, wat is de rechtsgrond waarop die verplichting is gebaseerd? Hierover zijn in de schriftelijke ronde vragen gesteld, maar de antwoorden van de minister

van Buitenlandse Zaken hebben de leden van de Commissie nog niet overtuigd. In dit deel van het debat zal ik mij beperken tot deze vraag.

Uit de diverse verdragsteksten blijkt, kort gezegd, het volgende.

1. Nederland heeft bij artikel 3 van het Grensverdrag van 1842 - een artikel dat volgens de minister van Buitenlandse Zaken een nadere uitwerking is van artikel XII van het Scheidingsverdrag uit 1839 - aan België het recht verleend tot het verlenen van een concessie om een weg of kanaal aan te leggen of te doen aanleggen. Van dit recht heeft België geen gebruik gemaakt, aldus de minister van Buitenlandse Zaken in zijn brief van 31 januari jongstleden

2. Bij artikel 4 van het IJzeren Rijn Verdrag van 1873 heeft Nederland - en ik put opnieuw uit de brief van de minister van Buitenlandse Zaken van 31 januari van dit jaar - met instemming van België deze concessie verleend aan twee Belgische maatschappijen. Deze concessie heeft Nederland in 1897, in overleg met de Belgische regering, teruggekocht. Daaruit volgt de conclusie dat Nederland zijn verplichting is nagekomen om een concessie aan België te verlenen én dat deze concessie met instemming van België is geëindigd. Er is dan ook geen grond meer waaraan België meer dan 100 jaar later het recht kan ontlenen op het gebruik, het herstel, de aanpassing en de modernisering van het Nederlandse gedeelte van het historische tracé van de IJzeren Rijn. Ik zeg hiermee niet dat de genoemde verdragen niet meer geldig zouden zijn, maar alleen dat die verdragen zijn uitgewerkt. Nederland is zijn verplichtingen nagekomen en de aan België verleende rechten zijn in overeenstemming tussen partijen beëindigd. Zo komt aan een juridische verbintenis een einde wanneer de partijen hun prestaties hebben verricht. Dat zegt overigens niets over de vraag of de overeenkomst die aan deze verbintenis ten grondslag ligt geldig is en al of niet kan worden opgezegd. Het gaat erom dat de prestatie is verricht en dat daarmee de uit de overeenkomst of de verschillende verdragen voortvloeiende verbintenissen, verplichtingen, zijn geëindigd.

Het is merkwaardig dat de minister in de stukken spreekt van een recht van doortocht - in

Franken

sommige stukken zelfs van een eeuwigdurend recht – dat op grond van de genoemde verdragen aan België zou zijn verleend. Die woorden worden niet in de verdragsteksten gebruikt. België mag – ik citeer artikel XII van het Scheidingsverdrag – aan Holland vragen – en die vraag zal door Holland niet worden afgewezen – een in België bestaande weg of vaart te verlengen naar Duitsland. Volgens de minister wordt aan deze bepaling een “nadere uitwerking” gegeven in artikel 3 Grensverdrag, waarin staat dat België zijn recht om een weg dan wel een kanaal of een spoorlijn te laten aanleggen of met andere woorden daartoe een concessie te verlenen, mag overdragen aan een particuliere maatschappij. Niets meer en niets minder. Wij hebben het al gehad over de afloop van die concessies, dus van doortocht en zeker van een eeuwigdurend recht daarop, is geen sprake! Bovendien, als van een volkenrechtelijk geconstrueerd recht op doortocht sprake zou zijn, is het wel heel onaannemelijk dat dit zou kunnen worden overgedragen aan een particuliere onderneming. Dat zou alleen kunnen als artikel XII Scheidingsverdrag een erfdiensbaarheid betreft, maar daarvan is ook naar de mening van de regering geen sprake.

Een bijkomend argument voor mijn stelling dat voor België het recht op gebruik, herstel, aanpassing en modernisering van het Nederlandse tracé van de IJzeren Rijn eigenlijk niet meer bestaat, is gelegen in de zogenaamde Verklaring bij het IJzeren Rijn Verdrag, waarin staat, dat “de vergunning tot daarstelling van een spoorweg ...” – de Franse tekst luidt: “la concession de l'établissement” – “... van Antwerpen naar Gladbach door het hertogdom Limburg, gaande langs Roermond zoals die bedongen is bij het tractaat van 13 januari 1873, de volledige en algeheel uitvoering daartelt van artikel 12 van het tractaat van 19 april 1839”. Deze woorden zijn volgens de minister “enigszins ongelukkig”, maar ze zijn mijns inziens wel duidelijk en kennelijk niet zonder reden tot stand gekomen. Het gaat om het verlenen van een vergunning. Dat is de van Nederland gevraagde prestatie en dat is iets anders dan het feit dat het alleen om een spoorweg zou mogen gaan.

Kortom, van een recht van doortocht – dat overigens ook nog een historisch beladen term is – is in dit geval geen sprake. In ieder geval is het zeer wel te verdedigen, dat de rechtsgrond voor het door België gepretendeerde recht op gebruik, herstel, aanpassing en modernisering van het IJzeren Rijn-traject ontbreekt.

Toch lijkt het niet zinvol het volkenrechtelijke debat hierover nu ten gronde te voeren, ook al om te voorkomen dat de minister zich misschien als een advocaat van de duivel zou moeten opstellen. Immers, hoewel naar onze mening niet vaststaat dat er een voldoende rechtsgrond is voor de Belgische aanspraken, hebben we er rekening mee te houden dat, blijkens de brief van de minister van Buitenlandse Zaken van 31 januari 2005, minister-president Kok in 1998 heeft erkend dat België het in dit arbitrageverdrag omschreven recht op gebruik, herstel, aanpassing en modernisering van het historische tracé van de IJzeren Rijn toekomt. Daarmee zijn dusdanige verwachtingen gewekt, dat het ons voorkomt dat een eventuele procedure over de internationaal-publiekrechtelijke situatie op dit moment zinloos is geworden. Daarbij stel ik wel vast dat een stem voor dit arbitrageverdrag vandaag in deze Kamer niet betekent dat daarmee de juridische benadering van de regering wordt onderschreven. Integendeel, de Eerste Kamer behoudt zich ten aanzien van de juridische verplichting alle rechten voor. Er is bij een aantal leden van de Kamer slechts de bereidheid om voor te stemmen op basis van een incident, waardoor in volkenrechtelijke zin verwachtingen zijn gewekt, doch waaraan geen “eeuwigdurende” verplichtingen mogen worden ontleend. We willen daarover graag de mening van de minister horen. We willen bovendien graag van de minister horen of hij, met terzijdestelling van een zogenaamd al dan niet eeuwigdurend recht op doortocht, over de verdere uitwerking en duur van de op Nederland rustende verplichtingen met de Belgische regering overleg wil voeren; een overleg zoals dat past tussen overheden van verschillende regio's in het Europa van nu, en niet zozeer tussen verschillende nationale staten die toepassing moeten geven aan

verdragsteksten die zijn belast met emoties uit de historie.

Wij zijn benieuwd naar het antwoord op onze vragen.

□

De heer **Van Raak** (SP): Voorzitter. Nederland heeft iets ongemakkelijks met de besluitvorming over grote infrastructurele projecten. Formeel zijn zij onderwerp van een groot aantal procedures, die de inspraak van het volk en haar vertegenwoordigers moeten verzekeren. In de praktijk wordt met een zorgvuldige besluitvorming echter structureel de hand gelicht. Nog maar net is mijn partij bekomen van haar gelijk over het fiasco van de Betuwelijn, of met de IJzeren Rijn staat een nieuw bestuurlijk drama voor de deur. Als deze Kamer vandaag haar verantwoordelijkheid niet neemt, dreigt opnieuw de besluitvorming over een groot infrastructureel project fout te lopen. De heer Biermans verklaarde op een VVD-ledenbijeenkomst in Horn afgelopen zaterdag dat het in deze Kamer al een uitgemaakte zaak is en dat we binnen een week uitsluitel van het tribunaal zullen krijgen. Ik ben benieuwd of dat klopt. Ik ben er niet in gekend, dus misschien kan de heer Van Heukelum, die achter hem zit, hierover uitsluitel geven.

Met de Betuwelijn kreeg de Rotterdamse haven een hoogwaardige, maar ook grotendeels overbodige spoorverbinding met het Duitse achterland. De besluitvorming over de Betuwelijn verliep erg slecht en was zelfs aanleiding voor een parlementair onderzoek. Rotterdams concurrent Antwerpen eist nu ook een goederenlijn naar Duitsland, die echter deels door ons land zal lopen. De toekomstige IJzeren Rijn komt Nederland binnen bij het Brabantse Budel en gaat via de Limburgse steden Weert en Roermond door naar Duitsland.

Al met al doen de ministers deze Kamer vandaag een opmerkelijk voorstel: zij vragen ons om goedkeuring te geven aan een arbitrage over de kosten van de aanleg van de IJzeren Rijn. Daarover hebben deze regering en die van België namelijk ruzie gekregen en een internationaal Arbitrage Tribunaal moet uitsluitel geven over de vraag welk land de voorlopig geraamde 550 mln euro moet betalen die met de aanpassingen van

Van Raak

het bestaande spoor zijn gemoeid. Mijn fractie kan zich echter niet herinneren dat deze IJzeren Rijn eerder deze Kamer is gepasseerd. Had het kabinet niet wat eerder moeten komen? Vinden de ministers het niet vreemd dat deze Kamer goedkeuring moet geven aan arbitrage over een besluit waarover zij niets te zeggen heeft gehad? De loop van deze goederenspoorweg wordt niet bepaald door infrastructuurele logica maar door historische aanspraken van België; in 1839 is het zogenaamde "Scheidingsverdrag" gesloten met de Belgen. In dat verdrag werd aan België een "recht van doortocht" gegeven. Op basis van dat recht maakt België aanspraak op de IJzeren Rijn. Over deze Belgische aanspraken is veel discussie ontstaan en de heer Franken heeft daarbij namens de commissie al enkele vraagtekens geplaatst. In een uitwerking van het verdrag wordt gesproken van een weg of kanaal en niet van een spoorlijn. In een speciaal IJzeren Rijn-verdrag uit 1873 heeft Nederland weliswaar een concessie verleend aan twee Belgische spoormaatschappijen, maar die is in 1897 van de Belgen teruggekocht. Tot op de dag van vandaag is er nog veel onduidelijkheid. Mijn fractie kan niet instemmen met de arbitrage zolang zij niet overtuigd is van de juistheid van de Belgische aanspraken. Willen de ministers nog eens een poging wagen? Toenmalig minister-president Wim Kok heeft de Belgische rechten in 1998 opnieuw erkend en daarmee de Eerste en Tweede Kamer voor het blok gezet. Nationale onderzoeken naar de gevolgen voor het milieu en de woonomgeving zijn daardoor gefrustreerd en gemeenten en omwonenden zijn buiten spel gezet. Waarom heeft de Nederlandse regering in 1998 toch zo snel ingestemd met de Belgische eisen? Ik kan niet in het hoofd van de toenmalige minister-president kijken maar het lijkt mij niet uitgesloten dat de hogesnelheidslijn een rol heeft gespeeld. Een snelle verbinding tussen Amsterdam en Brussel vereist investeringen in België, de IJzeren Rijn vraagt investeringen aan Nederlandse kant en een deal is dan snel gemaakt. Kan de regering ons meer inzicht geven in de redenen om in 1998 in te stemmen met de Belgische eisen? Was het een foutje van Kok of was er meer aan de hand? Als het om een foutje gaat,

hoe herstellen wij dat dan? Staan deze ministers nog steeds achter dit besluit of kunnen zij zich in het licht van de discussies die sindsdien zijn gevoerd een andere beslissing voorstellen? Het scheelde niet veel of het Nederlandse parlement had überhaupt niets meer te vertellen gehad over de IJzeren Rijn. De regering beschouwde het traject immers als de uitwerking van een bestaand verdrag, totdat de regeringen van Nederland en België in 2002 ruzie kregen over de centen en besloten tot arbitrage waarmee het parlement wél moet instemmen. Achten de ministers het wenselijk dat het parlement geen inspraak heeft in grote infrastructurele projecten?

Veel extra geld is nodig voor een omleiding om Roermond en een tunnel onder natuurgebied de Meinweg. Eerder vroeg mijn fractie waarom het kabinet voor de stad Weert en voor de natuurgebieden Weert en Budeler Bergen niet soortgelijke voorzieningen nodig acht. Een antwoord op deze vraag is uitgebleven. Kunnen de ministers het nog eens proberen? Bij Weert ligt een hoge talud; daar zou een geluidswal moeten komen, waarmee een twaalf meter hoge muur dwars door de stad Weert wordt gerealiseerd. Over de IJzeren Rijn kan volgens de ministers verantwoord vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Staatssecretaris Van Geel verklaarde op 23 december in het Eindhovens Dagblad dat voor 2010 een einde moet komen aan de LPG-transporten per trein door de grote Brabantse steden. Kunnen de ministers aangeven wat het verschil is tussen Brabantse en Limburgse steden? Waarom mogen door Weert en Roermond wel LPG-treinen rijden? Kunnen de ministers mij geruststellen door toe te zeggen dat over de nieuwe IJzeren Rijn geen gevaarlijke stoffen zullen worden vervoerd?

De Eerste Kamer heeft de speciale taak om de kwaliteit van de besluitvorming in de gaten te houden. Veel vragen zijn nog onbeantwoord. De naar mijn opvatting premature toezegging van toenmalig minister-president Wim Kok in 1998 heeft geleid tot grote bestuurlijke problemen. Door deze toezegging zijn de nodige procedures in Nederland voortijdig stopgezet of voortijdig tot een einde gekomen. Een ontwerp-tracébesluit over de uitbreiding van het bestaande spoor

is niet afgerond. Hetzelfde geldt voor de milieueffectrapportage. Gemeenten en omwonenden hebben daardoor niet de gebruikelijke kans gekregen om bezwaren aan te tekenen. In de memorie van antwoord wordt door de ministers toegezegd dat deze procedures, die door de centenruzie met België zijn stopgezet, worden voortgezet als de arbitrage achter de rug is. Dat wordt toch een bestuurlijke poppenkast? Als deze Kamer vandaag instemt met arbitrage, stemt zij indirect ook in met de IJzeren Rijn zoals de Belgen die voor ogen staat. Kunnen de ministers uitleggen wat na goedkeuring van de voorgestelde arbitrage nog de zin is van al die lopende nationale procedures? Die hebben wij toch niet voor niets bedacht.

Volgens de huidige prognoses zouden in 2020 dagelijks 43 dieseltreinen extra gaan rijden. Dat lijkt mijn fractie zeer onaannemelijk. Wij geloven dat niet. Voor de IJzeren Rijn is Europees geld aangevraagd in het kader van de Trans-Europese Netwerken. Sinds 2004 vormt deze lijn een zogenaamd Europees prioritair project, dat met voorrang voor financiering in aanmerking komt. Doel van de aanwending van deze TEN-geleden is: in de toekomst een hoogwaardige railverbinding tot stand brengen, zoals die van de Betuwelijn.

Ik hoop dat de ministers mij gerust kunnen stellen, maar mijn fractie acht de kans heel groot dat in de toekomst veel meer treinen gaan rijden dan ons nu wordt voorgeschoteld en dat er ook treinen met gevaarlijke stoffen zullen rijden. Dan, zo kan ik de ministers voorspellen, zal tussen Nederland en België opnieuw ruzie over deze spoorlijn ontstaan. Voor mijn fractie is onduidelijk hoeveel zeggenschap de Nederlandse overheden in de toekomst over deze Nederlandse spoorlijn houden. Kunnen de ministers toezeggen dat de Eerste en de Tweede Kamer en de betrokken provincies en gemeenten de baas over de IJzeren Rijn blijven?

De regering vraagt ons om in te stemmen met een arbitrage over een voorstel waarover wij niets te zeggen hebben gehad. De IJzeren Rijn was tot op heden een onderonsje tussen de regeringen van Nederland en België. De inspraak van gemeenten en omwonenden is onvoldoende serieus genomen. Onduidelijk is of Limburgers in de toekomst nog veel

Van Raak

over de lijn te vertellen zullen hebben.

Voorzitter. Mijn fractie staat voor een dilemma. Wij zijn er nog niet uit. Als wij instemmen met arbitrage laten wij de regering weggelaten met een in onze ogen slechte besluitvorming. Dat doen wij niet graag. Dan laten wij zien dat wij niet veel geleerd hebben van het fiasco met de Betuwelijn. Als wij niet instemmen met de arbitrage, brengen wij de regering in een lastig parket. Zij zal dan moeten verdergaan waar zij in 2002 strandde en opnieuw met de Belgen moeten gaan onderhandelen. Mijn fractie vindt dat reuze vervelend, maar hier geldt: eigen schuld dikke bult. De regering had maar beter haar best moeten doen. Bovendien komt deze Kamer de ministers tegemoet door serieuze vraagtekens te plaatsen bij de aanspraken van België. Dat kan bij nieuwe onderhandelingen voor de ministers een steun in de rug zijn.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik voer het woord ook namens de fractie van de Christen-Unie.

Het is bekend dat onze fracties positief staan tegenover een modal shift richting het spoorwegvervoer en de binnenvaart. De gedachte om door middel van het reactiveren van de IJzeren Rijn aan deze modal shift richting het spoor een impuls te geven, kunnen wij derhalve steunen.

De beslissing tot het al dan niet reactiveren van deze lijn mag echter niet geïsoleerd plaatsvinden. Zij mag niet los worden gezien van de beoogde toekomst van het goederenspoorvervoer in Zuid-Nederland en van het grensoverschrijdende goederenvervoer. Aan de besluitvorming rondom de IJzeren Rijn moet ten minste een integrale visie ten grondslag liggen voor het goederenrailnetwerk in Zuid-Nederland, maar ook voor het netwerk daarbuiten. Is deze visie voldoende uitgekristalliseerd? Heel concreet wil ik de minister vragen wat haar opvattingen zijn over de onderlinge verhouding en de dwarsverbanden tussen de IJzeren Rijn, de Betuweroute, de Zuidtak, de Brabantroute en de Goederenlijn 11. In het bijzonder ben ik daarbij geïnteresseerd in de functionele relatie tussen de IJzeren Rijn en de Betuweroute. In hoeverre zijn deze spoorlijnen complementair

dan wel concurrerend? Het antwoord op deze vraag lijkt mij ook voor de toekomst van de Betuweroute – toch al niet de meest winstgevendende spoorlijn, zo moeten wij vrezen – van groot belang.

Eigenlijk dient het voorgaande plaatje nog breder te zijn en dient ook de toekomst van het totale goederenvervoer in ons land en in internationaal verband in aanmerking te worden genomen. Naast rail, dient hierbij dan ook het vervoer over water en het wegvervoer te worden betrokken; dit in relatie tot de ontwikkeling en de toekomst van de Noordzeehavens en de ontwikkelingen van de goederenstromen naar het achterland. Om het beeld compleet te maken dient hierbij ook de voor het personenvervoer benodigde capaciteit te worden betrokken. Als vanzelf raak je hierbij tegelijkertijd aan de discussie rond het concept Nederland Distributieland.

Waarom haal ik het voorgaande nu zo omstandig aan? Ik wil er maar mee aangeven dat wij voor een reactivering van de IJzeren Rijn niet kunnen volstaan met louter een verwijzing naar een Scheidingsverdrag uit 1839, hoe belangrijk en interessant wellicht ook. De reactivering van de IJzeren Rijn verdient een serieuze inhoudelijke afweging. En voor onze fracties staan er dus nog wel wat vragen open.

Over de juridische en verdragsrechtelijke aspecten van de reactivering van de IJzeren Rijn heeft collega Franken namens de commissie voor Verkeer en Waterstaat het nodige gezegd. Ik laat dat dus grotendeels liggen. Wij vinden zijn betoog erg deskundig en daarom hebben wij er ook voor gekozen om hem hiervoor namens die commissie het woord te laten voeren. Ik wil hierbij wel beklemtonen, dat ook los van allerlei mogelijke volkenrechtelijke factoren, Nederland op zichzelf gehouden is zo veel mogelijk te voldoen aan de verplichtingen die kleven aan een goed nabuurschap. Echter, een goed nabuurschap geldt wél naar twee kanten. Ook België moet begrijpen dat een verdrag uit 1839 niet zomaar gekopieerd kan worden naar de situatie in 2005. Zeker als het gaat om een goederenspoorlijn die nu door natuur- en woongebieden zoals het Meinweggebied, Weert en Roermond zou komen te lopen, gelden aspecten van bijvoorbeeld externe veiligheid. Er moet in ieder

geval ruimte zijn om minder schadelijke alternatieven voor deze passage serieus onder de loep te nemen, zoals het A67-tracé via Venlo.

Al zou het zo zijn dat de Belgen inderdaad historische rechten hebben op reactivering van de IJzeren Rijn, dan dienen zij bij ingebruikname wel te rekenen met de Nederlandse en Europese wet- en regelgeving ter zake. Dit impliceert derhalve dat omwille van het Meinweggebied, vallend onder de Habitat- en Vogelrichtlijn, de effecten van reactivering van de IJzeren Rijn onderzocht moeten worden, alsmede alternatieve tracés.

Dat dit laatstgenoemde A67-tracé een latere oplevering zou kennen dan het historische tracé, vinden onze fracties niet doorslaggevend. Het gaat hier om infrastructuur die decennialang moet meegaan. Dan is het zaak om voor het minst overlast veroorzakende traject te kiezen. Dit klemmt te meer, daar Nederland in economisch opzicht helemaal niets opschiet met deze lijn; wij hebben alleen de nadelen hiervan, zoals blijkt uit het onderzoek van TNO Inro en A&S Management. Ik vrees zelfs dat de IJzeren Rijn alleen maar een concurrent zal worden van de Betuweroute. Heeft België juist zo'n haast omdat in 2006 de Betuweroute opengaat? Hoe dan ook, enig begrip van België voor onze voorzichtige opstelling mag ook verwacht worden.

Kortom, onze fracties staan kritisch tegenover een reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn. Daarom volgt nu mijn belangrijkste punt ten behoeve van dit debat. Het voorgelegde Arbitrageverdrag suggereert op z'n minst dat België recht heeft op heringebruikneming van het historisch tracé. Het gaat nog slechts om een juiste verdeling van kosten, risico's en dergelijke. Onze fracties zijn bepaald nog niet zover. Als instemming met dit verdrag betekent, dat ons parlement zonder meer het genoemde recht van België erkent, dan voelen wij daar in ieder geval niets voor.

Als het gaat om de kosten begrijpen onze fracties nog steeds niet dat Nederland al een forse financiële bijdrage heeft toegezegd, terwijl het Scheidingsverdrag de kosten van de treinpassage volledig bij België legt. Op dit punt kunnen we blijkbaar wel afwijken van de letterlijke tekst van het Scheidingsverdrag. Dat biedt hoop voor het

Van den Berg

bezien van alternatieve tracés. Maakt onze financiële toezegging onze positie in de arbitrage ook niet zwakker, door bij voorbaat een deel van onze rechten in te leveren? Is werkelijk de enige reden voor die financiële toezegging van Nederland gelegen in een goed nabuurschap? Dat vind ik wel erg nobel voor een land dat zo zwaar moet bezuinigen.

Een belangrijke vraag voor de toekomst is de vraag wie precies gebruik mag maken van de IJzeren Rijn. Wat is de stand van zaken in de onderhandelingen die hierover met België gaande zijn? Zal de IJzeren Rijn deel uitmaken van het Trans-Europees netwerk, waarvoor een geharmoniseerd en geliberaliseerd gebruiksregime van toepassing zal zijn? Of zal de IJzeren Rijn qua gebruiksrechten een mengvorm vormen van de Nederlandse, Belgische en Duitse regimes?

Heel belangrijk in dit verband vind ik het beginsel van reciprociteit. Het Nederlandse spoorwagennet is vrij toegankelijk voor de Belgen, maar Nederlandse bedrijven hebben niet zomaar toegang tot het Belgische net. Zal na eventuele aanleg van de IJzeren Rijn reciprociteit gegarandeerd zijn?

Met veel belangstelling wachten wij de beantwoording door de minister af.

□

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Voorzitter. Het kan geen kwaad om voor een goed beeld even terug te gaan in de tijd. En wel naar 3 juni 1879, de dag dat de IJzeren Rijn in gebruik werd genomen. Nederland zag er toen totaal anders uit. Het enkelspoor dat ten zuiden van Weert de Nederlandse grens overstak, trok een baan door een tamelijk onontgonnen landschap richting Roermond en verderop Duitsland. Van het spoortje hadden ook maar weinig mensen last, het vond zijn weg voor een belangrijk deel door woeste gronden, gronden die grotendeels onbestemd waren, en die tot op dat moment nog geen plaats hadden gekregen in het economisch proces. Ook mensen kwam de IJzeren Rijn in die dagen niet in overvloed tegen; het spoortje trok door een relatief laag bevolkt gebied.

De achteraf-conclusie is dan ook dat de toenmalige tracékeuze, die op geen enkele manier onderworpen

was aan ingewikkelde ruimtelijke-orderingsregels, om nog maar te zwijgen over Vogel- en Habitat-richtlijnen, in de context van die tijd nog zo slecht niet was. Maar ja, ook als de IJzeren Rijn dertig kilometer zuidwaarts was aangelegd, of op de plek waar Nederland op zijn smalst is, had het spoor in die dagen weinig kwaad gedaan. Het land steunde en kreunde nog niet onder de lasten van een overdaad aan infrastructuur. Voor alles was plek.

Hoe anders is dat anno 2005. De ruimte is schaars en overbelast, het land is dichtbevolkt, we moeten buitengewoon zorgvuldig omgaan met onze natuurgebieden die op alle mogelijke manieren onder grote druk staan. Dat is een totaal andere context dan 1879. Toen kon je overal een streep door het landschap trekken, nu is dat overal problematisch.

Toch staan wij vandaag de dag opnieuw voor de vraag of er precies op dit 126 jaar geleden gekozen traject voor de komende eeuw een volwaardige nieuwe goederen-spoorlijn moet worden aangelegd. De regering vraagt ons vandaag daarvoor de deur open te zetten. Niet officieel, maar in de praktijk komt het daar natuurlijk op neer. Het is natuurlijk ondenkbaar dat, even afgezien van de vraag wie het nu precies betaalt, er straks 0,5 mld euro in een lijn wordt geïnvesteerd die vervolgens niet uitgebouwd zal gaan worden tot een volwaardige en drukgebruikte spoorverbinding. Het besluit dat wij geacht worden te nemen, legt dus een zware hypothek op de toekomst. Daarover mag geen misverstand bestaan.

Het valt de regering te verwijten dat zij over deze onontkoombare consequentie niet echt duidelijk is. Zij zegt niet waar dit besluit allemaal uiteindelijk toe zal leiden, zij zegt alleen maar dat het onvermijdelijk is; het is een erfenis uit het verleden, waar wij niet omheen kunnen. Als dat onbetwistbaar zou zijn, zou er wat voor te zeggen zijn. Bij die redenering vallen echter, zoals namens de commissie Verkeer en Waterstaat door de heer Franken uiteen is gezet, de nodige vraagtekens te plaatsen.

Zowel naar de toekomst toe als naar het verleden blinkt deze regering uit in het creëren van onhelderheid. Wie kennis neemt van het IJzeren Rijn- dossier ontkomt niet aan de indruk dat er meer aan de

hand is dan er staat. Je kunt er niet echt de vinger achter krijgen. Je komt er bijvoorbeeld niet achter waarom de regering niet meer weerwerk heeft geleverd tegen de Belgische claim dat het historische tracé van de IJzeren Rijn moet worden geactiveerd. Zeker, het betreft een gevoelige kwestie voor onze zuiderburen, maar wie te rade gaat bij mensen die zich minder door historische emoties laten leiden, moet al snel constateren dat de meningen over de rechtmatigheid van deze aanspraak op zijn minst uiteenlopen. Niets ligt dan meer voor de hand dan om juist daarover arbitrage te vragen. Dat had precies die duidelijkheid geschapen die nu ontbreekt. Je zou bijna zeggen dat dat een morele plicht was van de regering ten opzichte van de omwonenden en betrokkenen in de regio, maar de regering heeft helaas omwille van de lieve vrede met onze zuiderburen zelfs geen moment overwogen om deze weg te bewandelen.

In plaats daarvan heeft de regering deze principiële juridische twist ingewisseld voor een financieel meningsverschil over wie nu precies de extra kosten van de reactivering van de oude IJzeren Rijn in de nieuwe moderne omstandigheden moet betalen. Het past een beetje in de reputatie die wij toch al hebben bij onze zuiderburen, namelijk dat wij een volk zijn dat vooral op de centen let. Een arbitrage over de meerkosten is nog net acceptabel voor onze zuiderburen, een arbitrage over het principiële meningsverschil ligt kennelijk te gevoelig.

Dat heeft de regering dus niet aangedurfd. Dat we daardoor de betwistbare rechten voor de eeuwigheid continueren, moeten we maar op de koop toe nemen. Het lijkt erop alsof de regering erop gokt dat de waarheid van het geld onze zuiderburen wel bij zinnen zal brengen. Als ze weten hoe hoog de rekening is, zal snel duidelijk worden dat ze geen behoefte hebben aan hun eigen Betuwelijndeacle en dus van de hele onderneming afzien.

Door de samenloop van Nederlandse dubbelzinnigheid en Belgische koppigheid is – ik raak daarmee aan de kern van ons bezwaar tegen dit voorstel – een blokkade ontstaan op een zorgvuldige wijze tegemoet te komen aan de op zichzelf reële behoefte van de Antwerpse haven om een

Van der Lans

spoorverbinding te creëren met het Duitse achterland. Al het nadenken daarover is vastgezet op het historische tracé en daarmee was de kous af. Een reëel vergelijk van alternatieven was onbespreekbaar. Zelfs de Milieu Effect Rapportage werd door deze patstelling ontkracht: alleen trajecten die precies de bestaande grensovergang als uitgangspunt namen, konden worden overwogen. Onder het grootst mogelijke protest is nog de A67/A40-variant meegenomen, maar alle andere alternatieven werden door onze zuiderburen uitgesloten. De uitkomsten daarvan zijn daarom ook op geen enkele manier serieus te nemen, omdat voor de Belgen bij voorbaat maar één uitkomst vaststond: het historische tracé.

Die halsstarrigheid staat mijn fractie buitengewoon tegen. Laat ik op dit punt duidelijk zijn: we willen België het recht op doortocht absoluut niet ontnemen om – zoals in Antwerpen wel gesuggereerd wordt – onze eigen Rotterdamse Haven te bevoordelen of langs deze "onspportieve" weg de Betuwelijn rendabel te maken. Dat laatste is in ieder geval onmogelijk, maar ook het eerste is natuurlijk een onzinnige gedachte. Het gaat ons erom dat het, als we anno 2005 een volwaardige goederenlijn gaan aanleggen, niet onmiddellijk vanzelfsprekend is om daartoe de realiteit van 1879 als vertrekpunt te nemen en te doen alsof er daarna niets is gebeurd. We zijn het aan onszelf, aan de natuur, het landschap en de mensen in de regio verplicht om in de realiteit van deze tijd een zorgvuldig afwegingsproces te organiseren, waarin alle mogelijke varianten ook echt serieus overwogen worden. Die zorgvuldigheid is nu bij voorbaat geblokkeerd. Misschien zou je na zo'n zorgvuldig proces opnieuw de keuze moeten maken voor het historische tracé. Ik sluit dat zeker niet uit. Maar het punt is nu juist dat deze toekomstbestendige afweging onmogelijk is gemaakt door de Belgische eis dat er feitelijk maar één traject in de overwegingen kon worden betrokken.

Dat is voor mijn fractie onverteerbaar. Het gaat niet langer om dat enkelvoudige spoorlijntje maar om een volwaardige TEN-verbinding over een kwart eeuw. Dat is dus een majeure ingreep in het landschap, in de natuur, in de regio die niet zonder

zorgvuldige afwegingen kan. Welnu, die zijn achterwege gebleven.

"Ja maar", zegt de regering, "daar gaat het Verdrag helemaal niet over. Het verdrag dat wij goed moeten keuren, gaat alleen over de vraag wie de extra kosten van de modernisering betaalt". Dat was waar geweest, als het verdrag niet in de derde alinea onomwonden het historische tracérecht van onze zuiderburen erkent. Ik citeer: "België en Nederland zijn het erover eens dat België recht heeft op het gebruik, het herstel, de aanpassing en de modernisering van het Nederlandse gedeelte van het historische tracé van de IJzeren Rijn".

Als deze zin er niet had gestaan, was hier vandaag een totaal andere kwestie aan de orde. Sterker, dan had de CDA-fractie in de Tweede Kamer niet aan de bel hoeven te trekken om de regering tot een parlementaire behandeling van dit verdrag te dwingen. Nog sterker, dan was de uitslag van de arbitrage al lang en breed bekend geweest. Dan was dit verdrag inderdaad niet meer dan een vorm van financiële arbitrage over de vraag wie in het geval van reactivering voor de extra kosten opdraait.

Juist door deze alinea is het verdrag een vrijbrief voor het aanleggen van een toekomstige dubbelsporige TEN-verbinding op een traject dat in 1879 in totaal andere omstandigheden door min of meer toevallige oorzaken is vastgelegd. De vraag rijst waarom de regering met deze alinea heeft ingestemd. Waarom is niet gekozen voor een verdragtekst, waarin het Hof alleen om een uitspraak wordt gevraagd welk recht geldt en wie voor de extra kosten moet opdraaien bij mogelijke reactivering van het recht op doorgang?

Het is vermoedelijk een retorische vraag. Het antwoord is dat onze zuiderburen daar niet aan wilden, omdat zij coûte que coûte aan dit tracé wilden vasthouden. Dat hebben zij Nederland achter de schermen voortdurend voorgehouden: wat er ook gebeurt, er wordt niet getornd aan het historische tracé. Om die wens kracht bij te zetten is de IJzeren Rijn deel gaan uitmaken van een ondoorzichtig spel tussen de twee buurlanden waarbij ook nog andere dossiers op tafel lagen. Eigenlijk is de IJzeren Rijn nooit op zijn eigen merites beoordeeld, maar gegijzeld door andere infrastructurele

projecten die met Nederland speelden, zoals de HSL en de Westerschelde. Zo kreeg de voortgang bij het ene dossier betekenis voor de besluitvorming in een ander dossier.

Naar de mening van mijn fractie is dat de belangrijkste verklaring voor het feit dat Nederland zich nooit ten principale tegen de Belgische claims op het historische tracé heeft gekeerd. De rekening zou immers bij andere dossiers moeten worden uitbetaald? Deze sfeer van diplomatiek gescharrel verklaart ook de Nederlandse instemming met het opnemen van de IJzeren Rijn als TEN-project. Het verklaart ook waarom minister-president Kok in juli 1998 nog eens volmondig de Belgische claims onderstreepte. Het verklaart ten slotte dat de Nederlandse regering al deze zaken bij voorkeur buiten het parlement om regelde. Het heeft bij dit dossier totaal ontbroken aan het actief verantwoordelijkheid afleggen en het op een heldere manier politieke keuzen voorleggen aan het parlement. Het liefst waren deze kwesties als hamerstukken afgedaan. Bijna was dat ook gebeurd, ware het niet dat een alerte CDA-fractie in de Tweede Kamer daar een stokje voor heeft gestoken, waarvoor dank.

Er zijn nog heel veel concrete opmerkingen te maken. Mijn collega's hebben dat voor een belangrijk gedeelte al gedaan. Ik zal niet in herhaling vervallen. Wel wordt mijn fractie graag geïnformeerd over de precieze rol van Duitsland. Er bereiken ons namelijk berichten dat Duistland helemaal niet heeft ingestemd met dit reactiveringsplan en hooguit voor een aantal jaren wil meewerken. Als dat waar is, is het sowieso einde verhaal. Het ligt niet in de rede dat er flink in de buidel wordt getast voor een spoortje dat maar vijf jaar op een verbinding met Duitsland kan rekenen. Graag krijgen wij daarover meer helderheid.

De vraag rest wat er naar de mening van mijn fractie moet gebeuren. Ik kom tot drie punten.

1. De regering zou de garantie moeten geven dat instemmen met dit verdrag niet betekent instemmen met modernisering van het historische tracé van de IJzeren Rijn tot een volwaardige, dubbelsporige TEN-verbinding.

2. De regering zou de garantie moeten geven dat andere varianten

Van der Lans

en alternatieven alsnog onderzocht worden, dat daarvoor kan worden afgeweken van het historische tracé en dat echt alle alternatieven worden overwogen. De MER zou dus onvoorwaardelijk overgedaan en uitgebreid moeten worden.

3. De regering zou moeten garanderen dat alle mogelijkheden en consequenties van inspraak die door de Nederlandse wet aan de ingezetenen worden gegeven, optimaal tot hun recht kunnen komen. De uiterste consequentie daarvan kan zijn dat het historische tracé niet op deze plaats geactiveerd kan worden.

Wij kunnen ons eerlijk gezegd niet voorstellen dat de regering in staat is om dit toe te zeggen. In feite zegt zij daarmee dat ze opnieuw met onze zuiderburen om de tafel gaat zitten om zorgvuldige besluitvorming een kans te geven. De wonderen zijn de wereld nog niet uit. Ik heb er een hard hoofd in dat we vandaag zo'n wonder gaan beleven, maar je weet maar nooit.

□

De heer **Eigeman** (PvdA): Bij zoveel zwaarigheid wil ik beginnen met een citaat uit het gedicht Minimumprogramma van Hans Magnus Enzensberger. Ik hoop dat uit mijn betoog duidelijk wordt waarom ik daarmee begin.

Afzien, onthouding, ascese dat lijkt al te hoog gegrepen overweldigend wat allemaal ontbeerlijk is om van speciale aanbiedingen geen nota te nemen wat een genot nergens op te duiken het meeste na te laten.

Mevrouw de voorzitter. Waarom gemakkelijk als het moeilijk kan. Dat is het gevoel dat de fractie van de Partij van de Arbeid heeft overgehouden aan de behandeling van dit wetsvoorstel tot nu toe. Dat geldt voor de tijd die is genomen voor de verschillende fasen in dit proces. Wij vinden dat niet aanvaardbaar, noch zakelijk, noch voor het behouden van een legitieme basis bij de burgers. De gang van zaken roept veel vraagtekens op over de gekozen route, het tijdsverloop van de onderhandelingen over reactivering van de spoorlijn en de uitwerking van het feitelijke verdrag tot arbitrage.

Het is vreemd dat in Benelux-verband geen pogingen door de

regeringen zijn ondernomen om te zoeken naar draagvlak voor oplossingen. Vergelijk dat eens met de uitkomst rond het proces rond de Westerschelde. Dat geldt ook voor de benadering van de regio. Het resultaat is een zwaar juridisch debat, forse polarisatie en een dreigende burenruzie waar niemand op zit te wachten. Bestuurlijk verdient de aanpak geen schoonheidsprijs.

Ons valt ook op dat er weinig dynamiek zit in de redeneringen. Ik verwijs naar de bijdrage van collega Van der Lans. Zo hebben wij dat in de negentiende eeuw geregeld en zo doen wij dat nu nog. Het geldt voor beide regeringen, maar het geldt soms ook voor de tegenstrevers en de deskundigen. Zo is er veel juridisch-historisch geweld in het spel, maar durf ik te spreken van een gebrek aan inhoudelijk kader. Het moet primair gaan om een goed af te wegen, complex besluit waaraan verschillende kanten zitten.

In de eerste plaats gaat het om een afweging tussen milieu en economie. Dat is extra lastig, omdat wij verondersteld worden mee te denken met onze burens. Een beetje zwart-wit geredeneerd gaat het om ons milieu en hun economie. Met iets meer nuance gaat het natuurlijk niet om wij tegen zij, maar om onze gezamenlijke belangen op het gebied van transport, het gezamenlijk benutten van economische potenties en ons gezamenlijk belang in het beschermen van natuur, milieu, landschap en veiligheid.

In de tweede plaats willen wij een betrouwbare buur en een betrouwbaar bestuur zijn. In deze kwestie is dat een lastig dilemma, want vanuit beide invalshoeken spelen verschillende dimensies een rol, inclusief emoties. In feite is het dan ook logisch dat men terugvalt op de juridische werkelijkheid van oude verdragen en contracten. Dat belemmert echte mede het uitzicht op goede oplossingen.

In de derde plaats moeten wij meewegen hoe het internationale transportnetwerk uitgevoerd moet worden. Voor Nederland is dat extra lastig omdat wij inmiddels enkele omstreken besluiten hebben genomen waarmee ons eigen belang is gediend. Voor de HSL-Zuid en de Betuwelijn zijn minstens even grote ingrepen in landschap, natuur en milieu nodig geweest. Wij zijn ook nog druk doende met de HSL naar

Duitsland en de Hanzelijn. Dat maakt een zuivere weging extra lastig. Wij moeten ervoor waken niet met twee maten te wegen. Dat kan door te laten zien dat wij hebben geleerd van eerdere grootschalige projecten, waarbij dezelfde belangen van milieu, natuur en veiligheid op het spel stonden.

De fractie van de PvdA is niet tegen een verbinding door Nederland om de Antwerpse haven te accommoderen. In die zin leggen wij de erkenning van het recht op doortocht uit, zoals door minister-president Kok in 1998 is verwoord. Wij zijn de tijd echter voorbij dat wij puur op nationaal belang gericht zijn. In 1927 heeft de senaat het zogenaamde Kanalenverdrag gestuut inzake de aanleg van het Moerdijkkanaal en het beheer van de Westerschelde om zo Antwerpen beter te ontsluiten. Dat was onder meer het gevolg van een intensieve lobby van de Rotterdamse havenbaron Van Beuningen.

Een dergelijke beperkte, bijna provinciale benadering, zeker in het perspectief van de internationale, Europese verhoudingen van vandaag, kan in 2005 echt niet meer. De verbinding kan echter ook niet meer op de manier waarop die in het historische verdrag is geregeld. Het betoog van collega Franken toont mijns inziens aan dat het ook niet meer juridisch is af te dwingen. Juist omdat verhoudingen, inzichten en opvattingen veranderd zijn, moet het op een andere manier. Er moet meer dynamiek komen in de manier van redeneren, zou ik nogmaals willen stellen.

In de vierde plaats is de vraag hoe wij de eisen van burgers wegen. Daarover bestaat bij mijn fractie de grootste zorg. Hoe wegen wij hun kijk op veiligheid, hun mogelijkheden om hun belang te blijven behartigen in procedures en hun kijk op de geloofwaardigheid van overheden. Wij mogen best kritisch kijken naar burgers, hun vertegenwoordigers en de medeoverheden. Er mag ook best goed gekeken worden wat precies de nadelen zijn en hoe wordt omgesprongen met veiligheidsrisico's en extra belasting van een gereactiveerde IJzeren Rijn. Wat behelst bijvoorbeeld de belasting van 43 treinen per etmaal precies? Wat voegt het toe aan de huidige belasting? De minister heeft tot nu toe vooral geredeneerd dat dit soort vragen pas aan de orde zijn wanneer

Eigeman

de uitslag van het Hof van Arbitrage bekend is. Zolang ons niet duidelijk is of die vragen nog aan de orde zijn in het vervolg zijn die voor nu relevant. Ik vraag daarom de minister om ons duidelijkheid hierover te verschaffen. Minstens zo belangrijk is de vraag welke mogelijkheden burgers hebben in de toekomst om een zwaardere belasting te controleren in casu tegen te gaan. Ook daarover graag helderheid van de minister.

Ik spits deze vragen toe door naar de situatie van de stad Roermond te kijken. Roermond vraagt om bijzondere aandacht omdat hier het stadscentrum en de omliggende woonwijken in het bijzonder belast worden. Het historisch traject door de stad handhaven is ons inziens niet verantwoord. Mijn vraag is of het alternatief rondom de noordkant reëel is, de zogenaamde A1-variant. Hoe wordt daarin rekening gehouden met de belasting van de stad? Voorts heeft mijn fractie zich afgevraagd of er nog mogelijkheden zijn om, nu bij Roermond de infrastructuur sterk wordt aangepast met bijvoorbeeld de A73, te combineren en daardoor werk met werk te maken. Graag een reactie van de minister op deze vragen.

Het belangrijkste voor mijn fractie blijft of al deze vragen er nog toe doen als wij met het arbitrageverdrag zouden instemmen. Ik heb in het voorgaande aangegeven dat twee criteria daarbij in het bijzonder belangrijk zijn. In de eerste plaats de inhoudelijke keuzen en hun effecten. In de tweede plaats de geloofwaardigheid naar burgers en mede-overheden. Voor de Partij van de Arbeid gaat het in de uiteindelijke afweging om het volgende. Blijft een reële afweging aan Nederlandse zijde mogelijk nadat wij dit arbitrageverdrag hebben goedgekeurd? Kan de regering garanderen dat een oordeel van het Hof van Arbitrage een finale politieke afweging niet in de weg staat, inclusief de optie dat burgers overheidsbesluiten naar Nederlands recht laten toetsen tot en met de consequentie dat het allemaal niet doorgaat zoals het is afgesproken?

Ons finale politieke oordeel hangt af van het antwoord op deze vraag. Er zijn nog twee andere onderwerpen die voor mijn fractie van belang zijn. In het antwoord op eerdere vragen over het Meinweg-tracé, waarin ik vroeg welke effecten de

ondertunneling voor natuur en milieu zou hebben, antwoordde de minister dat die tunnel bedoeld was om de schadelijke effecten te vermijden van een bovengronds tracé. Dat is mooi. Mijn vraag was bedoeld om helderheid te krijgen over verstoringen veroorzaakt door de tunnel. Een Alterra-rapport uit 2000 heet Beoordeling ecologische effecten reactivering IJzeren Rijn op het gebied De Meinweg; een toetsing in het kader van de EU-vogelrichtlijn en de EU-habitatrichtlijn 140. Het geeft informatie over de effecten van bovengrondse oplossingen. Het zou goed zijn om die te kunnen vergelijken met tunneloplossingen. Het mag niet zo zijn dat het middel van een tunnel voor natuur en milieu erger is dan de kwaal van een bovengronds tracé. Is dat afgewogen? Kan de minister de Kamer hierover informeren? Overigens wijs ik erop, vast ten overvloede, dat het Alterra-rapport aantoont dat de noordelijke variant, de A1-variant, de minste belasting oplevert.

Ik kijk vreemd aan tegen het gegeven dat er tot op heden weinig gebruik is gemaakt van de Benelux. Het is een actief werkverband dat vooral zijn nut voor de grensstreek bewezen heeft. Ik doel niet zozeer op termen van besluitvorming, maar op wederzijdse beïnvloeding, op beeldvorming over elkaars politieke cultuur en op informatie-uitwisseling. Ik heb al eerder naar de Westerschelde verwezen, waarbij het gezamenlijk formuleren van een aanbeveling tussen parlementsleden zeer effectief is gebleken. Het heeft ook de kans geboden om de gebruikelijke primaire nationale oriëntatie los te laten en de kansen van Rotterdam en Antwerpen in samenhang te bezien. Dat is met gezond verstand over de toekomst van Europa denken. Dat zouden wij ook graag zien in de aanpak van de IJzeren Rijn. Dan kan zowel het internationale belang als het regionale belang een plek krijgen in de discussie. Dan kan ook een inhoudelijk kader gecreëerd worden en kan draagvlak opgebouwd worden. Waarom is deze weg tot op heden niet bewandeld? Bestaat er de bereidheid bij de regering om bij welke uitkomst van dit debat ook alsnog het werkverband van de Benelux aan te spreken?

De Eerste Kamer wil ondermeer herkend worden aan de aandacht voor de kwaliteit van de wetgeving,

de aandacht voor de uitvoering en het rechtstatelijk optreden van de overheid. In de aanpak van het dossier IJzeren Rijn zijn die aspecten onvoldoende in beeld geweest. Het wetgevingsproces is met horten en stoten tot stand gekomen en heeft veel te veel tijd gekost. De aandacht voor de uitvoering is verwaarloosd. Dat wil zeggen dat er nog geen oplossing is door een keuze voor een traject waarvoor draagvlak bestaat en de belangen van veiligheid, natuur en milieu geborgd zijn en waar "last but not least" het belang van de goede buur gediend is. Er is geen garantie dat bij het aanvaarden van het arbitrageverdrag voor burgers die in rechte voor hun belang opkomen ook daadwerkelijk uitzicht bestaat op toetsing van genomen besluiten.

Vooral dit laatste punt weegt zwaar voor mijn fractie, zoals ik eerder heb betoogd. Wij kijken met belangstelling uit naar het antwoord van de regering. De inhoud daarvan is bepalend voor onze definitieve standpuntbepaling.

De heer **Van Raak** (SP): Ik heb aan de ministers gevraagd hoe zij de erkenning van minister-president Kok van zeven jaar geleden waarderen. Hoe waardeert de heer Eigeman die erkenning door minister-president Kok van de aanspraken van België?

De heer **Eigeman** (PvdA): Ik kan uit eigen werk citeren, dat doen veel mensen graag. "In die zin verstaan wij ook de erkenning van het recht op doortocht, zoals door minister-president Kok in 1998 verwoord". Wij mogen nu niet zeggen dat het niet kan en dat het niet meer past in deze tijd, zodat er geen IJzeren Rijn komt. Daarmee zouden wij de belangen van de Belgen buiten beschouwing laten. Dat is wat mij betreft niet aan de orde. De implicaties van dat besluit, bekijken wij zeer kritisch. Dat heb ik zojuist aangegeven. Niet voor niets heb ik het zwaarste punt verwoord zoals ik het heb verwoord. De vrije rechtsgang voor de Nederlandse burger moet mogelijk blijven na instemming met het arbitrageverdrag. Wij betwijfelen of dat het geval is.

□

De heer **Hoekzema** (VVD): Mevrouw de voorzitter. Allereerst zeg ik het volgende tegen de heer Van Raak.

Hoekzema

Het is mijn fractie in haar totaliteit niet gegeven om de helderziendheid te betrachten zoals de heer Biermans kennelijk heeft gedaan. Wij waren ook niet op de hoogte van die helderziendheid. Wij zijn hier vooral gekomen om het antwoord van de regering te horen. Vandaar dat de heer Hoekzema hier staat en niet de heer Van Heukelum.

De heer **Van Raak** (SP): Excuses daarvoor!

De heer **Hoekzema** (VVD): Graag aanvaard.

Voorzitter. Wij behandelen vandaag een wetsvoorstel aangaande goedkeuring van het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België. Het gaat over de arbitrage inzake de spoorlijn "de IJzeren Rijn". Het voorstel is met name ingrijpend voor de mensen die wonen in Weert en in Roermond en voor de gebieden de Weerter- en Budelerbergen en de Meinweg. Leef- en woongenot dreigen te worden aangetast bij reactivering van de IJzeren Rijn. De heer Franken is namens alle fracties die deelnamen aan de werkzaamheden in dezen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat in een uitvoerig betoog ingegaan op de prealabele vraag of er voldoende rechtsgrond is voor de Belgische aanspraken. Toch wil mijn fractie daarover het een en ander zeggen. Het gaat er namelijk om op welke manier zij het betoog interpreteert. Zij interpreteert het zo, dat de verdragen waarop België haar recht van doortocht baseert, zijn uitgewerkt. Nederland is zijn verplichtingen eind negentiende eeuw nagekomen en de aan België verleende rechten zijn in overeenstemming tussen de Belgische en Nederlandse regering beëindigd. Dan heeft België dus geen recht van doortocht meer – er wordt zelfs van een eeuwigdurend recht gesproken – en ontbreekt de rechtsgrond voor het door België gepretendeerde recht op gebruik, herstel, aanpassing en modernisering van het IJzeren-Rijntraject.

Verder interpreteert mijn fractie het betoog van de heer Franken in deze zin, dat er alleen verwachtingen zijn gewekt voor dit moment omdat minister-president Kok medio 1998 het recht heeft erkend dat in het nu voorliggende arbitrageverdrag is geformuleerd. Ik doel op het recht

van België op het gebruik, het herstel, de aanpassing en de modernisering van het Nederlandse gedeelte van het historische tracé van de IJzeren Rijn. Kok deed dat op een verzoek van de Belgische minister-president om de reactivering van de IJzeren Rijn. Voor mijn fractie kan er op basis van een incident medio 1998 geen sprake zijn van een eeuwigdurend recht van doortocht. Mijn fractie wacht met belangstelling de reactie van de regering hierover af. Mijn fractie is benieuwd naar het antwoord van de regering op het verzoek om met terzijdestelling van een zogenaamd eeuwigdurend recht op doortocht over de verdere uitwerking en duur van de op Nederland rustende verplichtingen overleg te voeren met de Belgische regering, als een logisch gevolg van wat hiervóór is gezegd. De VVD-fractie vraagt hier dan ook aan de regering wanneer en met welke inzet zij dat overleg gaat voeren, omdat de historisch beladen situatie rondom de IJzeren Rijn tussen twee landen in het ene Europa van nu uit de wereld moet.

Met inachtneming van wat ik zojuist heb gezegd, blijft er voor mijn fractie nog een aantal vragen over na lezing van de memorie van antwoord. De VVD-fractie leest in de memorie van antwoord dat de regering het met ons eens is dat de in deze oude verdragen, te weten het Scheidingsverdrag, het Grensverdrag en het IJzeren Rijnverdrag, neergelegde rechten beïnvloed kunnen worden door het Europese recht en wel met name door de Vogel- en Habitatrichtlijnen. Het valt mijn fractie op dat in deze beantwoording niet wordt gesproken over de MER-procedure, waarvan in onze schriftelijke inbreng wel sprake was. Wij willen gaarne van de minister van Verkeer en Waterstaat de verzekering dat alsnog in de vervolprocedure na een eventuele uitspraak van het Arbitragetribunaal de MER-procedure in haar geheel wordt doorlopen, en dat de toetsing aan de Vogel- en Habitatrichtlijnen plaatsvindt.

Ten slotte wil mijn fractie van de regering gaarne de verzekering dat de bezwaar- en beroepsmogelijkheden van de belanghebbenden in stand blijven, want die moeten nog heel nadrukkelijk aan bod komen.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): U wilt dat in de vervolprocedure

alsnog de MER-procedure wordt doorlopen. Bedoelt u daarmee dat er meerdere alternatieven moeten worden overwogen?

De heer **Hoekzema** (VVD): Tot nu toe is de MER-procedure niet volledig doorlopen. Deze procedure is in feite gestaakt. Als de uitspraak luidt dat gevolg moet worden gegeven aan de modernisering van de IJzeren Rijn, dan is het van het grootste belang dat belanghebbenden nog al hun rechten moeten kunnen laten gelden die zij in het Nederlandse en het Europese recht hebben.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Met alle respect, maar dat is niet helemaal een antwoord op mijn vraag. Mijn kritiek op de MER-procedure is, dat deze eigenlijk is ingekaderd. Als er een procedure komt waarin de zorgvuldigheid bovenaan staat, zoude ook alle alternatieven tegen elkaar moeten kunnen worden afgewogen. Dat zou een uitgebreide MER-procedure veronderstellen. Wat vindt de VVD-fractie daarvan?

De heer **Hoekzema** (VVD): In de eerste fase, die dus vóór de procedure van de arbitrageaanvraag ligt, zijn verschillende alternatieven bezien via de Tracéwetprocedure en via de MER-procedure. Nu is aan de orde wat uiteindelijk de uitkomst zal zijn van het debat hier met betrekking tot de aanpak van de IJzeren Rijn zoals wij die nu kennen. Als de IJzeren Rijn wordt gemoderniseerd, is het voor mijn fractie van belang dat de belanghebbenden dan nog alle rechten hebben die wij in Nederland kennen rond belangrijke grote projecten.

De heer **Van Raak** (SP): Als wij vandaag instemmen met arbitrage, stemmen wij ook in met het historische tracé en dan wil de VVD-fractie dat allerlei procedures, zoals de MER-procedure, worden vervolgd. Hoeveel zin heeft dat dan nog? Het tracé ligt helemaal vast. Een alternatief tracé zal er wel niet komen, want wij hebben ingestemd met het historische tracé. Is dat niet een ernstige inperking? Wat voor functie heeft een MER dan nog?

De heer **Hoekzema** (VVD): Ik denk dat het heel veel zin heeft, omdat de belangen van de omwonenden en de

Hoekzema

belangen van de natuurgebieden in alle opzichten nog aan bod moeten komen. Mijn fractie wil de zekerheid dat met name de procedures die wij in Nederland kennen met betrekking tot inspraak- en beroepsrechten ook in die situatie volledig tot hun recht komen.

□

De heer **Walsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Aansluitend op de bijdrage van collega Franken, die uitvoerig ingegaan is op de juridische kwesties, wil ik nog een paar vragen en onderwerpen aan de orde stellen, waarop naar ons oordeel in de memorie van antwoord geen bevredigend antwoord gegeven is.

De minister laat in de memorie van antwoord weten dat werken volgens het Scheidingsverdrag ook betekent dat de kosten van de spoorverbinding in principe ten laste komen van België. Tijdens de onderhandelingen heeft de regering destijds bij monde van minister Netelenbos voorgesteld om een niet geringe eigen bijdrage te leveren aan de aanleg van de IJzeren Rijn. Nadat de onderhandelingen waren beëindigd, is gezamenlijk gekozen voor een arbitrageprocedure, waarbij door Nederland het standpunt is ingenomen dat alle kosten door België betaald moeten worden.

Uiteraard zal het Hof van Arbitrage een bindende uitspraak doen, maar is de minister het met ons eens dat ten aanzien van de juridische kwestie ook hier geen sprake is van een consistent beleid? Dat komt de geloofwaardigheid niet ten goede.

Naar aanleiding van onze vraag over de verhouding tussen de uitspraak in arbitrage en de gelding van het Nederlands recht antwoordt de regering dat vanaf de aanvang van de onderhandelingen is gesteld dat het Nederlands recht onverkort van toepassing is. Dit is ook opgenomen in artikel 12 van het Scheidingsverdrag.

Daarop volgend schrijft de minister in de memorie van antwoord "dat de mate waarin Nederland zijn regelgevende, rechterlijke en uitvoerende macht kan uitoefenen na de uitspraak in arbitrage wordt bepaald door de inhoud en strekking van deze uitspraak".

Dit betekent dus – ik kan het niet anders lezen – dat niet geheel

duidelijk is welke uitvoerende macht de rechter heeft ten aanzien van zaken die voorgelegd zullen worden, met andere woorden in welke mate rechters gebonden zijn aan het arbitragebesluit. Ik wil graag de mening van de minister daarover horen.

De Tracénota en de MER zijn in 2001 afgerond. Vervolgens hebben de ministers van België, Duitsland en Nederland geoordeeld dat het historische Tracé inclusief de omleiding om Roermond het beste is. De gemeenten Weert en Budel hebben echter laten weten dat de procedure niet is afgerond, omdat deze zaak niet in het parlement aan de orde geweest is. Ook zijn er geen formele besprekingen geweest met de lagere overheden. Het is dus bij publicatie van de Tracénota en de MER gebleven, omdat geen overeenstemming met België bereikt kon worden. Nadat een standpunt is bepaald, zal alsnog in het kader van de Tracéwetprocedure inspraak mogelijk zijn. Wij weten allemaal dat het vooral aan het Tweede-Kamerlid Hessels te danken is dat de Tweede Kamer het arbitrageverdrag heeft behandeld en dat in dat verband allerlei andere zaken aan de orde gekomen zijn. Wij hebben daar inmiddels genoeg over gehoord.

Wij vragen ons af hoe het mogelijk is dat deze problematiek niet eerder ook door anderen onderkend en aan de orde gesteld is. Ook de betreffende gemeenten hebben erg laat van zich laten horen. Deelt de regering onze mening dat de besprekingen met de gemeenten anders, dat wil zeggen eerder formeel, hadden moeten plaatsvinden en dat het beter was geweest dat deze problematiek ook eerder in de Tweede Kamer aan de orde was gesteld?

De Nederlandse regering werkt aan een samenhangend beleid om transport van gevaarlijke stoffen door stedelijke gebieden te vermijden.

Helaas is er in dezen nog geen Europees beleid. De IJzeren Rijn, die een TEN-verbinding wordt, zal straks de verbinding zijn tussen de havensteden Antwerpen/Vlissingen en het Ruhrgebied. Het gevolg zal zijn een concentratie van goederen-transport en dus ook van transport van gevaarlijke stoffen, zoals LPG. Dit betekent dat dit transport gaat door de stedelijke kernen van Weert, Roermond, Krefeld en Mönchen

Gladbach. Graag willen wij van de regering vernemen hoe dit te rijmen is met het voorgenomen beleid om dit transport, vanwege de onveiligheid, door de steden te vermijden.

Mevrouw de voorzitter. Wij zien uit naar de reactie van de bewindslieden.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van Koninkrijksrelaties (IV) voor het jaar 2005 (29800-IV).**

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Ik heet minister Pechtold van harte welkom in dit huis en maak graag van de gelegenheid gebruik om hem te feliciteren met zijn nieuwe ambt en om hem veel wijsheid toe te wensen, ook in deze zaal waar zoals in het verleden ook in de toekomst wijsheid steeds welkom is.

□

Mevrouw **Tan** (PvdA): Voorzitter. Wijsheid in deze Kamer, daar zal ik aan het slot van mijn betoog op terugkomen, met name op wijsheid van vrouwen. De titel van de inbreng van de fractie van de PvdA in de begrotingsbehandeling van dit jaar is "De Antillen bestaan niet". Die titel is ontleend aan het boek "De Antillen bestaan niet", geschreven door journaliste Miriam Sluis, dat de ware identiteit op de 6 eilanden beschrijft. Haar beschrijving ontkracht de fictieve beelden die Nederlanders ervan hebben. Het is een verslag van een groep eilanden die een land vormen, dat op het punt staat om als een zeepbel uiteen te spatten, getuigen de uitslagen van de diverse referenda.

Eindelijk wordt nu duidelijk wat de wensen van de bevolking op de eilanden zijn. Dat heeft zeer verstrekkende consequenties. Nu komt namelijk vast te staan dat Nederland niet zomaar van de Antillen af kan. Dat was immers alleen maar mogelijk als de burgers op de eilanden zouden hebben gekozen voor de optie van onafhankelijkheid. Daarvan blijkt echter