

Vergaderjaar 2003–2004 A

**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**

**Nr. 1**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 mei 2004

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 18 mei 2004.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 17 juni 2004.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 22/23 juli 2003 te 's-Gravenhage totstandgekomen verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake arbitrage betreffende de spoorlijn «IJzeren Rijn» (Trb. 2003, 138)<sup>1</sup>.

Een toelichtende nota bij het verdrag treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
B. R. Bot

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

### Achtergrond

Eind jaren negentig heeft België verzocht om reactivering van het Nederlandse deel van de spoorweg tussen Antwerpen en Duitsland, die bekend staat onder de naam «IJzeren Rijn». België deed daarbij een beroep op artikel 12 van het op 19 april 1839 te Londen tot stand gekomen Tractaat tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de scheiding der wederzijdse grondgebieden (het Scheidingsverdrag; Stb. 1839, 26), waarin de verplichting staat voor Nederland om desgevraagd de aanleg van een weg of kanaal door Limburg toe te laten. In de op 13 januari 1873 te Brussel tot stand gekomen Verdrag tussen Nederland en België inzake 1. wijziging van de betaalwijze van de schuld vermeld onder nummer 1 van artikel 63 van het verdrag van 5 november 1842; 2. wijziging van artikel 3 van het verdrag van 12 mei 1863 inzake Nederlandse gedistilleerde dranken, 3. regeling van de doorgang van een spoorweg door het hertogdom Limburg (het Verdrag van 1873; Stb. 1873, 106) werden het tracé van en de voorwaarden waarop een spoorweg kon worden aangelegd overeengekomen. De IJzeren Rijn was in 1879 gereed voor gebruik. Tot de Eerste Wereldoorlog werd de spoorlijn intensief gebruikt. In het *interbellum* gaf België voorrang aan het gebruik van de in 1917 geopende Montzen-route door Wallonië. In de twintigste eeuw wisselde de intensiteit van het gebruik. Anno 2003 rijdt van de Belgische grens tot Weert nog slechts één trein per etmaal in beide richtingen. Het traject Weert–Roermond, dat onderdeel uitmaakt van de verbinding Eindhoven – Maastricht, wordt intensief gebruikt voor personen- en goederenvervoer. Tussen Roermond en Herkenbosch reden tot 1994 nog enkele treinen. Van Herkenbosch tot de Duitse grens vond vanaf 1991 geen treinverkeer meer plaats. Dit deel van het tracé doorsnijdt het natuurgebied de Meinweg, waar Nederland naar Belgische mening te vérgaande milieubeschermdende maatregelen noodzakelijk acht.

De onderhandelingen over de reactivering van de IJzeren Rijn resulteerden in het voorjaar van 2000 in de ondertekening door de toenmalige Nederlandse en Belgische verkeersministers van een *Memorandum of Understanding*, waarin o.a. werd afgesproken dat er een milieu-effect-rapportage (MER) zou worden opgesteld. Op basis daarvan zouden beide landen gelijktijdig en gekoppeld de besluiten nemen over het door België gewenste tijdelijke gebruik (onder bepaalde voorwaarden) van het in 1873 vastgestelde (zgn. historische) tracé, alsmede het definitieve tracé. Besloten werd dat het definitieve tracé het historische tracé zou volgen (met evenwel een omleiding rond Roermond). België en Nederland konden het echter niet eens worden over de kosten van de reactivering en de verdeling van de financiële risico's. België doet enerzijds een beroep op artikel 12 van het Scheidingsverdrag, maar wijst anderzijds toepassing af van de passages daarin, die stellen dat alle kosten voor België zijn en dat de aanleg zal geschieden «zonder eenig bezwaar voor Holland en zonder benadeeling der uitsluitende regten van soevereiniteit».

### Besluit tot arbitrage

Naar aanleiding van een Belgisch verzoek werd in december 2002 in Kopenhagen door de minister-presidenten van Nederland en België besloten om op korte termijn tot een procedure voor geschillenbeslechting te komen. De Nederlandse Ministerraad heeft op 21 december 2002 met dit besluit ingestemd. Van Belgische en Nederlandse zijde werd het van belang geacht, de druk weg te nemen die de onderhandelingen over de IJzeren Rijn leggen op de relatie tussen Nederland en België. Vervolgens werd overeengekomen dat arbitrage door een onder auspiciën

van het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag op te richten en functionerend tribunaal de voorkeur had boven voorlegging aan het Internationaal Gerechtshof. Voorts werd besloten tot gezamenlijke formulering van de te arbitrerende vraagstelling.

Het onderhavige, bij notawisseling aangegane verdrag is nodig, omdat de arbitrage leidt tot een internationaal-rechtelijk bindende beslissing, terwijl het besluit tot arbitrage in dezen niet kon worden gebaseerd op een verdragsbepaling op grond waarvan de Nederlandse en Belgische parlementen goedkeuring tot het aangaan van bindende arbitrage hebben verleend.

### **Inhoud van het verdrag**

Het verdrag omvat de te arbitrerende vragen, die samengevat inhouden of, naast Nederlandse, ook Belgische regelgeving op de reactivering van de IJzeren Rijn van toepassing is. De uitvoerigheid van de vraagstelling werd vooral aan Belgische kant wenselijk geacht.

Voor de opstelling van de in het verdrag genoemde, door het Arbitrage-tribunaal te hanteren procedureregels, worden de zgn. *Optional Rules for arbitrating disputes between two States* gehanteerd, die in 1992 door het Permanente Hof van Arbitrage zijn vastgesteld met het doel de opstelling van procedureregels voor arbitrage te vergemakkelijken. Deze regels bevestigen, dat het Arbitrage-tribunaal zal besluiten op basis van het internationale recht, dat onder meer artikel 12 van het Scheidingsverdrag en de betreffende bepalingen uit het Verdrag van 1873 omvat. Beslissing *ex aequo et bono* wordt uitgesloten. Het Arbitrage-tribunaal zal bestaan uit vijf arbiters. De partijen benoemen elk twee arbiters. Deze vier arbiters kiezen voorts een voorzitter die niet de Nederlandse of Belgische nationaliteit mag hebben of in dienst mag zijn van één van de partijen. De kosten van het Arbitrage-tribunaal zullen elk voor de helft door de partijen worden gedragen. Binnen de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is een voorziening getroffen voor het Nederlandse deel van de kosten.

Gezien de belasting van het dossier op de Nederlands-Belgische relatie dient op korte termijn een begin te worden gemaakt met de arbitrage. Het is dus ook in het Nederlandse belang om zo spoedig mogelijk de arbitrage te laten aanvangen. Het onderhavige verdrag vormt daarvoor de rechtsgrondslag. Derhalve zal het verdrag voorlopig worden toegepast.

### **Koninkrijkspositie**

Het verdrag zal voor wat het Koninkrijk betreft, alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
B. R. Bot