

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

D

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 22 februari 2005

Inleiding

De leden van de vaste commissie hebben met belangstelling kennis genomen van het antwoord bij brief van 31 januari 2005 door de minister van Buitenlandse Zaken toegezonden op de vragen van de commissie, die zijn gesteld bij brief van 26 januari 2005 (Zie EK 29 579, C). Op een aantal punten geeft de brief van de minister van Buitenlandse Zaken een verheldering, doch er resteert bij de leden van de commissie in ieder geval nog een vraag met betrekking tot de interpretatie van art. XII van het Scheidingsverdrag (1839) (hierna te noemen SV) en art. 4 IJzeren Rijn Verdrag (1873) (hierna te noemen IJRV).

Ziet de commissie het goed dan heeft België, aldus de minister van Buitenlandse Zaken, van de mogelijkheid om de rechten, welke te zijnen behoeve voortvloeien uit art. 3 van het Grensverdrag, dat «een nadere uitwerking van art. XII SV bevat», over te dragen aan een private partij geen gebruik gemaakt. Er is – zo vervolgt de brief van de minister – wel op basis van art. 4 IJRV een concessie verleend aan De Maatschappij «du Nord de la Belgique» en de «Grand Central Belge». Deze concessie is door de Nederlandse regering teruggekocht. Hieruit valt te concluderen, dat als België zelf niet van de bevoegdheid tot concessieverlening heeft gebruik gemaakt, de Nederlandse regering deze concessie heeft verleend. Als deze conclusie juist is, leidt de samenhang van de betreffende bepalingen dan niet tot de conclusie, dat art. XII SV alleen betrekking heeft op een concessie (die is teruggekocht) en niet op een als zodanig niet afzonderlijk geformuleerd recht van doortocht?

Tot deze veronderstelling draagt bij de door de minister als een enigszins ongelukkige formulering gekwalificeerde zinsnede in de Verklaring bij het IJRV, waarin wordt gesproken van «de vergunning tot daarstelling van een spoorweg 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 daarstelt van art.12 van het tractaat van 19 april 1839».

¹ Samenstelling: Werner (CDA), Van den Berg (SGP), Lemstra (CDA), Bierman-Beukema (VVD), Van der Lans (GL), (*voorzitter*), Walsma (CDA), Pormes (GL), Ten Hoeve (OSF), De Graaf (VVD), Eigeman (PvdA), Sylvester (PvdA), Schouw (D66), Van Raak (SP).

Daarnaast vraagt de commissie zich af of de regering niet heeft overwogen het arbitragetribunaal in te stellen zonder daarbij met zoveel woorden een recht van België op de reactivering van het historisch tracé te erkennen. Immers voor het – niet ondenkbeeldige – geval – dat een dergelijk recht niet uit de reeds geciteerde verdragsbepalingen etc. volgt – wordt dit recht door het sluiten van het voorgestelde verdrag vastgesteld.

Het voorbereidend onderzoek

Het voorbereidend onderzoek geeft de commissie aanleiding tot het stellen van de volgende vragen en het maken van de volgende opmerkingen.

De leden van de **GL**-fractie betwijfelen of the Belgische claim juridisch houdbaar is.

De kern van de discussie betreft volgens deze leden de vraag, of de claim van België op basis van artikel 4 het Scheidingsverdrag van 1839 en artikel 12 van het IJzeren Rijnverdrag uit 1843 wel rechtmatig is. Geven deze verdragen voldoende rechtsgrond voor het door België geclaimde «recht van doorgang» en materialiseert zich dit recht vervolgens alleen in de vorm van wat inmiddels het «historisch tracé» is gaan heten of zijn «alternatieve routes» ook mogelijk? In de kern zijn dat de vragen waar het debat om draait.

De regering heeft, en de brief van 31 januari 2005 van de minister van Buitenlandse Zaken onderstreept dat nogmaals, de Belgische aanspraken zonder enige terughoudendheid erkend. De leden van de fractie van GroenLinks constateren tot hun teleurstelling dat de regering de discussie over de precieze rechtsgeldigheid van de Belgische aanspraken systematisch uit de weg is gegaan. Dat gebeurde mede, zoals op te maken valt uit de verdediging van het Verdrag door de minister van Verkeer & Waterstaat in de Tweede Kamer, om relatieproblemen met onze zuiderburen te voorkomen. Dat is, bij een beslissingen die zo voor veel mensen en voor de natuur niet zonder gevolgen is, een vreemd argument. Ook na de brief van 31 januari blijven voor de leden van de fractie van GroenLinks nog een aan vragen onvoldoende beantwoord. Zij verzoeken de regering nog eens heel precies aan te geven, waar precies in de bestaande verdragen het «recht op doortocht» is vastgelegd. Voorts willen zij weten of er met de zuiderburen is gesproken over het feit dat hun interpretatie van de verdragen uit de 19e eeuw tenminste juridisch aanvechtbaar is en dat klaarheid op dit punt noodzakelijk is alvorens de financiële gevolgen van een mogelijke reactivering van de IJzeren Rijn aan een Hof van Arbitrage voor te leggen. Is de regering het voorts eens met de interpretatie dat het instemmen met het Verdrag België het eeuwige recht geeft op reactivering van het historische tracé, zonder omleiding rond Roermond en dat Nederland gebonden is om alleen het historisch tracé in een Tracé Besluit vast te stellen en dat inspraak en beroep tegen dit besluit volstrekt nutteloos zijn? In welke precieze context heeft de toenmalige minister-president Kok in 1998 voorts het zogenaamde «recht van doortocht» erkend? Wat is eigenlijk de relevantie van die opmerking ten opzichte van de vraag of de precieze betekenis van de Belgische aanspraken al dan niet in aanmerking komen voor een uitspraak van een daartoe bevoegd internationaal arbitragehof? Sluit een dergelijke mondelinge erkenning een dergelijke rechtsgang uit?

De leden van de fractie van de **SP** constateren, naar aanleiding van de brief van 31 januari 2005, dat Minister-president Kok in 1998 het recht van doortocht van België heeft erkend. Is de minister het met deze leden eens dat de minister-president destijds een toezegging heeft gedaan die verder gaat dan nodig was op basis van de teksten van artikel XII van het «Scheidingsverdrag» van 1839 en artikel 3 van het «Grensverdrag» van 1842? Zo nee, waarom niet? Kan de minister nader toelichten wat de

minister van Buitenlandse Zaken bedoelde met «enigszins ongelukkig» taalgebruik in de verdragen van 1839, 1842 en 1873, in punt 2 van de bijlage van zijn brief aan deze commissie van 31 januari 2005?

Deze leden vragen bovendien, of de minister het ermee eens is dat, als deze Kamer instemt met arbitrage, België een eeuwig recht krijgt op reactivering van het historische tracé. Zo nee, waarom? Kan de minister voorts de angst wegnemen dat hierdoor de voorgenomen omleiding om Roermond, de ondertunneling van het Meinweggebied en de geluidwerende voorzieningen in Weert in gevaar komen?

De leden van de **SGP**-fractie vragen, mede namens de fractie van de **CU**, gevraagd, welke de overwegende bezwaren zijn om de suggestie die blijkt uit de aan het Hof gestelde vragen, namelijk dat België recht heeft op reactivering van het historisch tracé, weg te laten?

Procedurale aangelegenheden

De leden van de fractie van de **PvdA** hebben kennis genomen van dit wetsvoorstel waarin uitdrukkelijk wordt goedgekeurd het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake arbitrage betreffende de spoorlijn «IJzeren Rijn» d.d. 22/23 juli 2003 (Trb. 2003, 138). Deze leden hebben ten behoeve van dit voorlopig verslag met veel belangstelling aandacht besteed aan de gedachtewisseling tussen regering en de Tweede Kamer (zowel het debat als de stukken die gewisseld zijn). Alvorens een eigen oordeel op te maken, willen de leden van deze fractie nog gaarne antwoord op de volgende vragen.

In diverse stukken is duidelijk geworden dat besluitvorming over het arbitrageverdrag onder grote tijdsdruk staat met mogelijk gevolg voor de samenwerking met de buurstaat België. De leden van de fractie van de PvdA constateren met zorg dat veel tijd nodig geweest is om tot aanbidding aan het parlement te komen. Het verdrag komt in juli 2003 tot stand (na 5 jaar gesprekken tussen Nederland en België) en pas 10 maanden later biedt de minister van Buitenlandse Zaken het verdrag ter stilzwijgende goedkeuring aan. Ondertussen is arbitrage feitelijk in gang gezet. Waarom is voor de gang van zaken gekozen? Deelt de ministers het oordeel van de leden van de PvdA-fractie dat door deze gang parlementaire besluitvorming op oneigenlijke wijze op druk komt te staan. Immers het arbitragewerk is in feite afgerond en wacht op effectuering in juridische zin.

De leden van de PvdA-fractie hebben ook zorgen over de gekozen procedures. Het debat lijkt zich meer toe te spitsen op een juridisch-historisch gelijk dan op welke wijze vanuit uiteenlopende belangen de beste oplossing gevonden kan worden. Heeft de minister overwogen om gebruik te maken van bestaande grensoverschrijdende samenwerkingsmogelijkheden zoals die in het verband van de Benelux bestaan? Zo nee, waarom niet? Is de minister alsnog bereid deze mogelijkheden na te gaan en is denkbaar dat besluitvorming over arbitrage wordt aangehouden totdat een dergelijke aanpak is afgerond?

De leden van de PvdA-fractie constateren voorts dat de problematiek rondom de IJzeren Rijn niet op zichzelf staat. Er is sprake van meer grensoverschrijdende vraagstukken op infrastructureel gebied tussen Nederland en België waarin naar de waarneming van de leden van deze fractie een bi-nationale aanpak lijkt te worden gevolgd, daar waar een ruimere aanpak in internationaal (Europees) verband voor de hand lijkt te liggen. De leden van de PvdA-fractie dringen er op aan dat de minister een inventarisatie maakt van deze vraagstukken en vragen de minister mee te delen hoe in samenhang oplossingen gevonden kunnen worden.

De leden van de **VVD**-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij vinden het een goede zaak dat het arbitrage-verdrag inzake de «IJzeren Rijn» door dit wetsvoorstel uitdrukkelijk ter goedkeuring aan de Staten-Generaal wordt aangeboden.

De leden van de **GL**-fractie vinden het een vreemde figuur dat de internationale arbiters hun werk al gedaan hebben en dat de uitspraak al klaar ligt, terwijl het Nederlandse parlement het Verdrag waarop deze arbitrage gebaseerd is nog moet goedkeuren. Dat leidt tot de vraag, wat precies de motieven waren om in te gaan op het verzoek van België tot een snelle procedure? De leden van de fractie van GL vragen zich voorts af, of het parlement in feite niet buitenspel wordt gezet als de regering vervolgens de verdediging van het Verdrag in de plenaire behandeling in de Tweede Kamer begint met de constatering dat er «in het mondelinge overleg enige terughoudendheid moet worden betracht omdat de zaak van de IJzeren Rijn sub judice is». Hoe kan het parlement nu in alle openheid overwegen of iets «sub judice» moet worden gebracht als de regering verkondigt dat zij niet alle kaarten aan het parlement kan voorleggen omdat de kwestie als «sub judice» is? Kan de regering uitleggen wat zij bedoelt met de mededeling dat de openbare besluitvorming in het parlement «de positie van de Nederlandse Staat in de procedure» zou kunnen schaden (zie handelingen, TK23, d.d. 16 november 2004, p. 1363)? Is het tegendeel niet eerder waar: namelijk dat het snel instemmen met het arbitrageverzoek de belangen van Nederland onnodig heeft benadeeld? Waarop baseert de regering voorts haar constatering dat een mogelijke afwijzing van het Verdrag consequenties zou kunnen hebben op andere dossiers, zoals het Westerschelde-dossier (Handelingen TK 23–1364)? Heeft België zich wel eens in die zin uitgelaten? Ware het gezien de maatschappelijke onrust in de regio en de mogelijkheden om alternatieve routes in overweging te nemen niet beter geweest om eerst juridisch helderheid te krijgen over de vraag wat begin 21e eeuw – juist ook in het licht van Europeesrechtelijke verplichtingen – de precieze betekenis is van de door België geformuleerde aanspraken uit verdragen uit de 19e eeuw? En had het niet in de reden gelegen om het parlement te betrekken bij de keuze welke vragen aan een rechterlijke oordeel zouden moeten worden voorgelegd? Waarom is dat niet gebeurd? De suggestie is gedaan, aldus de aan het woord zijnde leden, om de derde alinea van de tekst van het Verdrag, waarin Nederland erkent 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» uit het Verdrag te halen, zodat dit Verdrag zich richt op de uitvoeringsrechten en de kosten van de modernisering. Dat maakt het mogelijk om over de precieze betekenis van de Belgische aanspraken alsnog een internationaal-rechtelijke toets te vragen. Dat is uiteraard alleen mogelijk met instemming van België. Is de regering bereid hierover het de Belgische regering in gesprek te gaan?

De leden van de **SP**-fractie constateren, dat het aan de Tweede-Kamerfractie van het CDA te danken is, dat de Eerste Kamer goedkeuring moeten geven aan het wetsvoorstel. Waarom heeft het kabinet niet zélf besloten om dit voorstel ter goedkeuring aan de Tweede Kamer en Eerste Kamer voor te leggen?

Een argument van het kabinet om in te stemmen met arbitrage is, dat dit dossier de Nederlands-Belgische relatie belast. De leden van de SP-fractie vragen, of de minister kan medelen waarom die verhouding door de besluitvorming over de IJzeren Rijn verstoord is geraakt

Tracéwet – Stand van zaken

De leden van diverse fracties vragen naar de stand van zaken in de Tracéwet/Mer-procedure.

De leden van de **CDA**-fractie constateren, dat de Tracénota en de MER in 2001 zijn afgerond. Vervolgens hebben de ministers van België, Duitsland en Nederland, zo heeft de minister de Tweede Kamer laten weten, 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 is geweest. Waarom is dit niet gebeurd en hoe hebben de lagere overheden geoordeeld over de resultaten van de genoemde studies?

De leden van de **PvdA**-fractie stellen vast dat het, afgezien van een mogelijk juridisch dispuut over de rechtsbasis van een Belgische claim op het historisch tracé (het Scheidingsverdrag van 1839 en de uitwerking in het «IJzeren Rijn verdrag» van 1873) de eigen keuze is van de minister van Verkeer en Waterstaat om het historisch tracé met aanpassingen te reactiveren. Daarvoor is een tracébesluit in voorbereiding en is inmiddels een MER afgerond. Kan de minister een precieze duiding geven van een mogelijk tracébesluit t.o.v. van geldende ruimtelijke besluiten (bijvoorbeeld bestemmingsplannen) en hierop gevestigd recht. Kan de minister aangeven welke besluiten nodig zijn op grond van de wet Ruimtelijke Ordening om het reactiveren van het historisch tracé mogelijk te maken.

De leden van de fractie van **GL** vragen, waarom de MER-procedure niet is afgerond. Wat zijn voorts de mogelijkheden van de lokale overheden en burgers om nog invloed uit te oefenen op de inpassing van het tracé, de aard van het gebruik, de hoeveelheid passerende goederentreinen, het transport van gevaarlijke stoffen? Krijgen de 15 000 insprekers bij de afgebroken MER-procedure nog antwoord?

De leden van de **SP**-fractie vragen zich af, waarom een standpuntbepaling van het kabinet over en de behandeling in het parlement van de tracéstudie/MER tot op heden zijn uitgebleven. Klopt het dat deze gang van zaken lokale overheden verhindert om verschillen van mening voor te leggen aan de rechter? Waarom zijn de uitkomsten van het OTB tot op heden niet in procedure gebracht? Hoe denkt het kabinet dat deze nationale procedures te verenigen zijn met de voorgestelde internationale arbitrage?

Deze leden willen voorts weten, of de noodzakelijke bestuurlijke en procedurele voorwaarden voor de Duitse kant van de lijn al zijn doorlopen? Is bijvoorbeeld al een Duitse MER-studie verricht?

Tracéwet – Inhoud

De leden van de **CDA**-fractie wijzen erop dat de Tweede Kamer unaniem heeft ingestemd met de motie-Hessels (TK 29 579, 14). Deze motie hield in dat de maatregelen in de Weerter- en Budelerbergen, Weert, Roermond en de Meinweg uitgevoerd moeten zijn alvorens het tracé in gebruik genomen kan worden. De minister heeft hiermee ingestemd. Hoe oordeelt België hierover? Ten aanzien van de verdeling van de kosten zal het Hof van Arbitrage nog een uitspraak moeten doen. Wat is in de juridische rangorde bepalend, de uitspraak van de Tweede Kamer of die van het Hof van Arbitrage?

De leden van de **PvdA**-fractie spreken hun zorg uit over de effecten voor natuur en milieu en voor de veiligheid. Kan de minister aangeven welke ruimte na arbitrage overblijft om aan die zorgen tegemoet te komen? Eén

van de mogelijke aanpassingen van het historisch tracé is een tunnel onder het zogenoemde Meinweggebied. Kan de minister meedelen tot welke verstoringen van het natuurlijk leefmilieu dit leidt en op welke wijze deze verstoringen opgevangen worden (eventueel gecompenseerd)?

De leden van de **VVD**-fractie wensen van de minister van Verkeer en Waterstaat meer duidelijkheid te verkrijgen omtrent het tijdelijk rijden over het historische tracé, als zij zegt in de Nota naar aanleiding van het verslag aan de Tweede Kamer, dat: «ook wat betreft dit tijdelijk rijden is de regering overigens van mening, dat het slechts kan plaatsvinden indien wordt voldaan aan alle eisen die de Nederlandse wetgeving stelt.» Betekent dit in wezen dat er geen sprake kan zijn van tijdelijk rijden, omdat eerst de oplossingen voor de natuur-, milieu- en veiligheidsproblematiek in en bij Weert in Roermond en door de Meinweg moeten zijn gerealiseerd?

De leden van de VVD-fractie spreken hun zorg uit over de bescherming van de natuur en het milieu. Na lezing van het verslag van een schriftelijk overleg, vastgesteld 3 februari 2005, constateren zij, mede aan de hand van «Enkele opmerkingen over het arbitrageverdrag IJzeren Rijn en de vervolgbesluitvorming» van Prof. Dr. Ch. W. Backes in januari 2005, dat nog alle vragen naar de verenigbaarheid van de modernisering en ingebruikname van het historisch tracé met Nederlands, maar vooral ook met Europees recht aan de orde zullen komen. Dus de vraag of de MER-procedure juist is doorlopen, of het soortenbeschermings- en het gebiedsbeschermingsrecht (Vogel- en Habitatrichtlijn) modernisering en ingebruikname zouden toestaan en hoe het Europees recht zich verhoudt tot het beweerde recht van België tot ingebruikname van het historisch tracé. Is de regering niet met de VVD-fractie van mening dat de bovengenoemde vragen alsnog in de vervolgprocedure na de uitspraak van het Arbitragetribunaal tot uitkomst kunnen hebben dat reactivering van het historisch tracé wegens strijd met het Europees recht niet mogelijk is?

De leden van de **GL**-fractie vragen zich af, wat precies de betekenis is van de motie-Hessels in relatie tot de tekst van het Verdrag. Is de regering voor de uitvoering daaraan gebonden aan instemming van België?

De regering meldt voorts, aldus deze leden, dat er «allerlei alternatieven» zijn onderzocht, maar dat het historische tracé het beste is (Handelingen TK 23–1366). Klopt het dat alleen die varianten zijn onderzocht die uitgaan van de plaatsen waar het historische tracé de grenzen tussen «Nederland en België» en «Nederland en Duitsland» overschrijdt? Waarom zijn er – in overleg met België – niet meer varianten, zoals bijvoorbeeld het tracé via Turnhout/Venlo en de zogenaamde «Montenroute-variant» niet in studie genomen en ten opzichte van elkaar afgewogen?

De leden van de GL-fractie zijn van mening, dat een railverbinding tussen Antwerpen en het Europese achterland alleen kan worden gerealiseerd door internationale samenwerking, waarbij in ieder geval België, Nederland én Duitsland horen. Het tracé dat gekozen wordt dient niet alleen rekening te houden met de nationale wetten regelgeving in deze landen alsook de Europese wet- en regelgeving. Het valt op dat de positie van bijvoorbeeld Duitsland maar weinig aan de orde is in dit wetgevingsdossier. Hoe staat Duitsland tegenover de modernisering van de IJzeren Rijn? Zijn alle procedures voor het Duitse deel al doorlopen? Wie betaalt de extra kosten die te maken heeft met de modernisering van het Duitse deel van het IJzeren Rijn-traject?

De aan het woord zijnde leden achten het voorts bepaald niet uit te sluiten dat de geplande aanleg van de IJzeren Rijn, inclusief alle modernisering en verbeteringen, wel eens strijdig zou kunnen zijn met de Habitat- en Vogelrichtlijn omdat het reactiveren van het traject tot blijvende en

onherstelbare schade leidt. Het vermijden van deze schade zou een rekening vragen die een veelvoud is van wat nu is gepland. Stel dat Nederland wordt veroordeeld tot de kosten van dergelijke aanpassingen – welke uitspraak is dan meer bindend: de uitspraak van het arbitrage die Nederland verplicht mee te werken aan het reactiveren van de IJzeren Rijn, of de uitspraak op grond van Europese richtlijnen die dat Nederland verbiedt of alleen mogelijk maakt tegen absurd hoge kosten? Is de regering het eens met de interpretatie dat de vraag of reactivering van het historisch tracé en de daarvoor te verrichten werkzaamheden in overeenstemming zijn met het Europese recht ook na de uitkomst van de in het Verdrag voorgestelde arbitrage nog steeds aan een rechter kan worden voorgelegd?

De leden van de **SP**-fractie vragen, of de minister het ermee eens is, dat de Habitat- en Vogelrichtlijnen een vorm van Europese regelgeving zijn, die bovengeschiedt zijn ten opzichte van bilaterale overeenkomsten en verdragen.

Erop wijzend dat de voorgestelde arbitrage onder meer betrekking heeft op de financiering van het Nederlandse deel van het traject, vragen de leden van de SP-fractie zich bovendien af, of de minister het ermee eens is dat instemming van deze Kamer met deze arbitrage in de praktijk ook betekent dat de keuze voor het historisch tracé wordt goedgekeurd. Hoe verhoudt deze impliciete goedkeuring zich voorts tot lopende nationale procedures, zoals de tracéstudie/Milieu Effect Rapportage waartoe Nederland en België in 2000 hebben besloten en het Ontwerp Tracé Besluit, waartoe het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2002 opdracht heeft gegeven?

Deze leden willen voorts weten, hoe een mogelijke toename van het transport van gevaarlijke stoffen door de kernen Weert en Roermond zich verhoudt tot het voornemen van staatssecretaris Van Geel om LPG-transporten door de grote Brabantse steden te beëindigen? Voor Roermond is besloten om aanvullende maatregelen te nemen, zoals een omleiding om de stad en een ondertunneling onder Nationaal Park De Meinweg. Welke overwegingen hebben ertoe geleid om voor de stad Weert en de natuurgebieden Weerter- en Budeler Bergen niet vergelijkbare maatregelen te nemen?

De leden van de **SGP**-fractie stellen, mede namens de fractie van de **ChristenUnie**, voorts de vraag of de gevolgen van reactivering van het historisch tracé niet onvermijdelijk botsen met Europese richtlijnen, zoals de Habitatrichtlijn en bovendien grote nadelige consequenties hebben voor onder meer Roermond?

Hoe denkt de minister bij reactivering van het tracé de desbetreffende natuurwaarden te kunnen compenseren? In hoeverre zullen noodzakelijke compenserende maatregelen ook door België betaald worden?

Transeuropese netwerken

De leden van de **CDA**-fractie constateren, dat de IJzeren Rijn door het Europees Parlement in 2001/2002 op de TEN-lijst (Trans Europese Netwerken) is geplaatst. De lijn krijgt dus meer dan voorheen een Europese vervoersdimensie. Moet de tracébevestiging daarom dan ook niet plaatsvinden op basis van een internationale MER/Tracéstudie? Kan dit gevolgen hebben voor de reeds gedane MER/Tracéstudies en is het mogelijk dat hierdoor alsnog afgeweken zal moeten worden van het historische tracé?

Voorts vragen deze leden of, nu de IJzeren Rijn op de TEN-lijst is geplaatst, daarmee dan ook het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals LPG

worden toegestaan. Zo ja, is dit dan wel verantwoord, omdat dit vervoer dan niet alleen plaatsvindt door de stedelijke kernen van Weert, Roermond, maar ook door die van Krefeld en Mönchengladbach?

De leden van de **GL**-fractie vragen zich af, of de TEN-eisen de aanlegkosten doen exploderen.

Voor zover de deze leden hebben kunnen nagaan, is de IJzeren Rijn opgenomen in het netwerk van primaire TEN-verbindingen. Dat heeft consequenties voor de kosten van de aanleg. Zoals nu voorzien wordt de IJzeren Rijn op het te reactiveren traject door De Meinweg enkelspoors en niet-geëlektrificeerde in een tunnelbak aangelegd. Volgens de TEN-normeringen zou dit op zijn minst een dubbelspoors en geëlektrificeerde uitvoering moeten zijn. Datzelfde geldt voor het huidige enkelspoorgedeelte tussen Weert en de Belgische grens, waar nu nog slechts sprake is van een aanvullende geluidswerende voorziening. De aanleg van de nu door de minister voorgestane variant leidt derhalve tot een volstrekt onwaardige TEN-verbinding. Om daar echter wél aan te voldoen moeten hoge extra kosten worden gemaakt. Is de minister ervan doordrongen dat er, wil er sprake zijn van een volwaardige spoorwegverbinding conform TEN-normering, nog aanzienlijke meerkosten zullen moeten worden gemaakt? Kan de minister een schatting geven van de extra kosten die dit met zich mee zou brengen?

De leden van de **SP**-fractie vragen of het klopt, dat de huidige minister van Verkeer en Waterstaat zich als toenmalig lid van het Europees Parlement sterk heeft gemaakt voor het reserveren van TEN-gelden voor het beoogde traject van de IJzeren Rijn (in het EU-infrastructuurprogramma tot 2020)? En dat om aan deze TEN-richtlijnen te voldoen een lijn tweesporig en geëlektrificeerd moet worden uitgevoerd? Hoe wordt in de voorgestelde arbitrage rekening gehouden met de mogelijk toekomstige opwaardering van dit traject?

Deze leden willen voorts weten of de minister verwacht, dat het vervoer over het betreffende traject in de toekomst beperkt zal blijven tot 43 dieseltreinen per etmaal? Of is de minister het met deze leden eens dat de gereserveerde TEN-gelden tot doel hebben om in de toekomst een hoogwaardige railverbinding tot stand te brengen tussen Antwerpen en het Roergebied? Hoe verhoudt de voorgestelde arbitrage zich tot de hiertoe noodzakelijke Europese wetgeving, zoals een Europese MER? Is de minister het voorts met deze leden eens dat na instemming met de arbitrage, en de instemming met het historisch tracé, de zeggenschap van Nederlandse overheden over eventuele uitbreiding van de transporten wordt beperkt?

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 zij dan een bijdrage heeft toegezegd in de totale kosten van de modernisering van de «IJzeren Rijn»?

De VVD-fractieleden vragen de regering om welke bijdragen/risico's het van Nederlandse kant nu eigenlijk gaat. Tenslotte vragen deze leden, als in het kader van de Europese regelgeving toch in de toekomst een meer

duurzame ontsluiting met dubbel spoor en elektrificatie geboden is, welke financiële risico's Nederland hier loopt.

De voorzitter van de commissie,
Van der Lans

De griffier van de commissie,
Nieuwenhuizen