

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

G

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 mei 2005

Op 24 mei 2005 heeft het Arbitragetribunaal (onder auspiciën van het Permanente Hof van Arbitrage – PHA te Den Haag) uitspraak gedaan in het geschil tussen België en Nederland inzake de IJzeren Rijn. In een korte – besloten – zitting in het Haagse Vredespaleis zei de voorzitter van het Tribunaal, mevrouw Judge Rosalyn Higgins, dat het Tribunaal deze zaak zó complex heeft bevonden dat de arbiters er begrip voor hadden dat de beide landen er in onderhandelingen niet uit konden komen, ondanks de voortreffelijke relatie tussen die landen.

Ter informatie zend ik u hierbij (uitsluitend digitaal) twee documenten:

1. De Nederlandse vertaling van het persbericht dat het PHA heeft gemaakt, en dat een globale samenvatting van de uitspraak bevat.
 2. De volledige tekst van de uitspraak van het Arbitragetribunaal¹.
- Voorts zijn op de Internetsite van het Permanente Hof van Arbitrage (www.pca-cpa.org) alle stukken («pleidooien») te downloaden die beide landen in de loop van de arbitrageprocedure aan het Tribunaal hebben aangeboden.

De uitspraak is omvangrijk en complex. Daarom zal het enige tijd vergen voordat het kabinet er inhoudelijk op kan reageren: ik vertrouw op uw begrip daarvoor.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
Karla Peijs

¹ Dit stuk ligt ter inzage op het centraal informatiepunt onder griffie nr. 132442.20.

Arbitrage­tribunaal doet uitspraak inzake IJzeren Rijn

Het Arbitrage­tribunaal, ingesteld teneinde te beslissen over een geschil tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden, heeft vandaag uitspraak gedaan inzake de reactivering van de IJzeren Rijn, een spoorweg­verbinding tussen de haven van Antwerpen (in België) en het Rijn­bekken in Duitsland, via de Nederlandse provincies Noord-Brabant en Limburg.

De IJzeren Rijn dateert uit de negentiende eeuw. De aanleg ervan werd voltooid in 1879 en de spoorlijn was tot de Eerste Wereld­oorlog voort­durend in gebruik. De intensiteit van het gebruik varieerde vervolgens tot 1991, toen het verkeer tussen België en Duitsland werd beëindigd. Het voornemen van België het gebruik van de spoorlijn in beduidend intensievere mate te hervatten, hetgeen herstel, aanpassing en modernisering (in de uitspraak aangeduid als «reactivering») van het IJzeren Rijn-tracé vergt, wordt als zodanig niet bestreden. Beide landen verschilden evenwel van inzicht enerzijds over het recht van België tot vaststelling van het reactiveringsplan en anderzijds het recht van Nederland daaraan de voorwaarden te verbinden die op grond van het Nederlandse recht gelden voor een dergelijke reactivering. De landen verschilden tevens van mening over de verdeling van de kosten die ermee gemoeid zijn.

De juridische oorsprong van de IJzeren Rijn is gebaseerd op het recht van doortocht over Nederlands grondgebied dat aan België is verleend op grond van het «Tractaat tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de scheiding der wederzijdse grondgebieden» gesloten in 1839 (het «Scheidings­verdrag van 1839»). Dit recht van doortocht is vervolgens aangepast en verder uitgewerkt in verschillende verdragen, gesloten in de negentiende eeuw, waaronder in het bijzonder het verdrag van 1873 dat algemeen bekend is als het «IJzeren Rijn Verdrag». Het Arbitrage­tribunaal werd verzocht dit verdrag alsmede andere verdragen uit te leggen, alsmede de algemene beginselen van het internationale recht, teneinde bepaalde door België en Nederland gezamenlijk voorgelegde vragen te beantwoorden inzake het reactiveringsplan van België en de gevolgen daarvan.

Van de uitspraak, die bindend is voor de partijen en waartegen geen rechts­middelen openstaan, behelzen de voornaamste conclusies van het Arbitrage­tribunaal het volgende:

- Artikel XII van het Scheidings­verdrag van 1839 blijft van toepassing op de huidige situatie.

Wat betreft het recht van België zijn reactiveringsplan vast te stellen en het recht van Nederland daar voorwaarden aan te verbinden:

- België heeft het recht specificaties voor het IJzeren Rijn­tracé in Nederland vast te stellen die het mogelijk maken de verbinding tussen België en Duitsland voort te zetten («functionaliteit»). België en Nederland dienen evenwel overeenstemming te bereiken over de uit te voeren werken teneinde de spoorlijn te reactiveren.
- De Nederlandse wetgeving en de daarop gebaseerde beslissings­bevoegdheid kunnen op dezelfde wijze worden toegepast op de reactivering van de IJzeren Rijn als op andere spoorwegen op

Nederlands grondgebied, mits de toepassing van de Nederlandse wetgeving en van de daarop gebaseerde beslissingsbevoegdheid niet resulteert in ontzegging van het recht van doortocht aan België en evenmin de uitoefening van het recht van doortocht door België onredelijk bemoeilijkt.

- De Nederlandse wetgeving en de daarop gebaseerde beslissingsbevoegdheid mogen evenmin eenzijdig worden toegepast teneinde een afwijking van de historische route af te dwingen.

Wat betreft de verdeling van de kosten:

- De kosten van maatregelen tot bescherming van het milieu en andere veiligheidsmaatregelen kunnen niet worden gescheiden van de overige kosten die noodzakelijk zijn voor de reactivering van de IJzeren Rijn. Ook de kosten en financiële risico's die verband houden met de uitoefening van het recht van doortocht door België moeten stroken met de verdeling tussen de Partijen inherent aan artikel XII van het Scheidingsverdrag van 1839, zoals uitgelegd door het Arbitrage-tribunaal. De verplichting van België tot financiering van investeringen is bijgevolg niet beperkt tot die welke noodzakelijk zijn ten behoeve van de functionaliteit van de spoorweg.
- Nederland dient niettemin eveneens bepaalde kosten en financiële risico's te dragen.
 - Voor de delen van de IJzeren Rijn die door Nederlandse treinen worden gebruikt, dient Nederland de kosten en financiële risico's te dragen die gemoeid zouden zijn met de beoogde autonome ontwikkeling ten behoeve van het Nederlandse goederenvervoer in 2020, indien de IJzeren Rijn niet zou worden gereactiveerd, alsmede een bedrag dat correspondeert met bepaalde, kwantificeerbare voordelen voor Nederland (anders dan uit autonome ontwikkeling) die voortvloeien uit de reactivering. Er worden specifieke aanbevelingen gedaan voor het instellen van een commissie van deskundigen ten behoeve van deze kwantificering.
 - Mochten België en Nederland overeenkomen af te wijken van de historische route in de regio Roermond, dan is Nederland verplicht de kosten en risico's te dragen welke uitgaan boven het verschuldigde bedrag indien de reactivering op de huidige locatie van de historische lijn zou plaatsvinden.
 - Gelet op hun handelingen in het verleden, dienen beide landen in gelijke delen de kosten en financiële risico's te dragen die verband houden met een eventuele tunnel die mogelijk dient te worden aangelegd op het deel van de lijn dat door het nationaal park Meinweg loopt.

Achtergrond

De arbitrageprocedure is uitgevoerd overeenkomstig een verdrag inzake arbitrage tussen België en Nederland, waarvan de bepalingen zijn overeengekomen door middel van een diplomatieke notawisseling d.d. 22 en 23 juli 2003.

Het Arbitrage-tribunaal dat is ingesteld teneinde het geschil te beslechten bestaat uit *Judge* Rosalyn Higgins (voorzitter), *Professor* Guy Schrans, *Judge* Bruno Simma, *Professor* Alfred H.A. Soons en *Judge* Peter Tomka. Overeenkomstig het arbitrageverdrag is het Arbitrage-tribunaal ingesteld

onder auspiciën van het Permanente Hof van Arbitrage, dat tevens fungeert als griffie voor de arbitrage.

Een afschrift van de uitspraak alsmede andere documenten die verband houden met de arbitrage worden opgenomen op de website van het Permanente Hof van Arbitrage (www.pca-cpa.org).

DEN HAAG, 24 mei 2005