

## Pechtold

afwachting van wat er uit Sint Maarten komt. Als dat vaag is, zal er bij mij een grotere urgentie bestaan om tussen 9 en 14 mei aldaar aan de politici aan te geven dat het zo niet kan en dat wij tot zaken moeten komen. Desnoods zal ik dan zelf een agenda bepalen. Het Nederlandse kabinetsstandpunt hangt dus af van het spel van het over en weer duidelijkheid geven. Ik vind het gevaarlijk om nu vanuit Nederland te bepalen wat wij er allemaal van vinden en hoe wij er tegen aankijken. Het moet ook het spel zijn van het elkaar tot uitspraken dwingen. Ik streef er wel naar om voor de zomer met een kabinetsstandpunt te komen.

De heer **Van Heukelum** (VVD): Ik zou om een andere reden het verzoek van de heer Schouw willen ondersteunen. Op 13 juni is hier een bijeenkomst in het kader van het Contactplan. Het zou in dat verband heel interessant zijn voor ons om naast de uitkomsten van Sint Maarten, kennis te hebben van het standpunt van de Nederlandse regering.

Minister **Pechtold**: Ik ben het daar helemaal mee eens. De heer Schuurman zei dat politici daar nu al aangeven dat het na een top op Sint Maarten nog wel zes jaar kan duren voordat er daadwerkelijk iets gebeurt en de verkiezingen zelfs als dekmantel daarvoor zouden gebruiken. Ik vind dit een zeer negatieve insteek. Ik laat me echter ook niet snel dingen wijsmaken. Het kan dat ik de komende dagen ga vermoeden dat er vaagheid is, ook op het gebied van de vragen die ik daar heb neergelegd. Ik heb bij mijn kennismakingsbezoek gezegd dat ik antwoorden verwacht op wat er wordt verstaan onder Aruba-plus, à la Aruba en Koninkrijkseiland. Als daar geen begin van voortgang is, zal ik veel sterker aan de knoppen gaan zitten om te zorgen dat de duidelijkheid er komt.

Ik ben het eens met de beschouwingen over de financiën en het feit dat we te maken hebben met een drugseconomie. Het is wat dat betreft een geheel andere problematiek dan Venlo. Het is een economie die heel gevaarlijk is en waar toerisme de buitenkant vormt. Kijk maar naar de aantallen die we weten te traceren en waar de drugs een enorm probleem vormen. Amerika

en de Fransen – als het om Sint Maarten gaat – houden scherp in de gaten hoe wij daarmee omgaan. Dat alles noodzaakt ons om meer inzicht te krijgen in de financiële huishouding.

De heer Schuurman heeft onverkort uitgesproken dat hij vindt dat we voor de UPG moeten kiezen. Ik heb in eerste termijn aangegeven dat ik daar nu nog geen uitspraak over doe. Ik ben blij dat de heer Schuurman die duidelijkheid al wil geven. Hij vermoedt dat ik te optimistisch ben als ik streef naar twee modellen, alleen al door het feit dat Aruba nu al een status aparte heeft. Ik neem aan dat hij het met me eens is dat we ervoor moeten waken dat we straks niet zes modellen hebben. Laten we hopen dat we het tot twee kunnen beperken.

De heer Ten Hoeve heeft opgemerkt dat ik vandaag duidelijkheid heb gegeven waar ik dat kan. Ik dank hem daarvoor. Ik heb ook aangegeven waar ik niet duidelijk kan zijn, omdat zaken vanwege het ontbreken van een kabinetsstandpunt of omdat wij afwachten wat er aan de andere kant gebeurt. Ik houd er zelf erg van om aan te geven wanneer ik niet duidelijk kan zijn.

Wij maken inderdaad ook eigen plannen. Ik heb dat ook aan andere sprekers al aangegeven. Wij zorgen ervoor dat we ons voorbereiden opdat we, op het moment dat we met de Antillen in gesprek zijn, ons hier gesteund weten bij onze onderhandelingen daar.

Dan iets over de structuur boven de Antillen. Ook al stoppen we met de Antillen, dan moeten er toch tussen de eilanden relaties blijven bestaan, zeker als het gaat om zaken waar men het niet alleen aankan. Ik ben dat helemaal met de heer Ten Hoeve eens. Wat dat betreft zie ik ontwikkelingen waarvan ik denk dat het de goede kant opgaat. Er wordt tussen de eilanden samengewerkt op diverse onderwerpen. Ik vond het ook heel verrassend om van Bonaire te horen dat men voor zijn onderwijssystemen inkoop bij de gemeente Rotterdam. Het zou goed zijn als in de toekomst dat soort zaken verder uitgewerkt kan worden. We weten allemaal dat zaken niet op een schaal van tien, vijftien of 45 duizend inwoners mogelijk zijn. Er zal dan een structuur moeten zijn boven de Antillen en er zal dan op

dit soort verfrissende wijze moeten worden samengewerkt.

De heer **Ten Hoeve** (OSF): De minister legt het laatste punt net anders uit dan ik zou willen. Hij zegt dat het heel goed is als er samenwerking ontstaat, en dat is natuurlijk zo. Het is heel goed als er samenwerking is met gemeenten in Nederland waar iets vandaan gehaald kan worden, maar wanneer wij een structuur ontwerpen waarbij wij ook weer gebruik moeten maken van bovineilandelijke hulpstructuren, wordt de zaak extra gecompliceerd. Wij moeten daar niet naar streven. Ik wil de minister meegeven dat wij naar mijn gevoel moeten streven naar een zo heldere structuur dat de relatie met Nederland voldoende is, of het eiland als land zelf dingen kan regelen. Dan voorkomen wij een hoop ellende die wij tot nu toe met de samenwerking op de Antillen hebben gehad.

Minister **Pechtold**: Dan ga ik nu even een pessimistisch verhaal houden. Ik hoop van harte dat dit lukt, maar laten wij ook kijken naar welke niveaus wij belangrijk vinden. Bij de rechtsorde hebben wij liefst zoveel mogelijk eenduidigheid. Een centrale bank op elk eiland lijkt mij wat overdreven. Wij hebben in eerste termijn besproken dat er grote culturele verschillen zijn tussen de eilanden, dus ik vind dat je open moet laten dat er wat verschil is in onderwijssystemen. In Nederland zijn er wat dat betreft ook verschillen. Wij moeten zoveel mogelijk werken aan eenduidigheid op een paar belangrijke punten, maar dat hebben wij al uitentreuren besproken. Vandaar mijn oproep om de keuzemodellen te beperken.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt van 20.00 uur tot 20.15 uur geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake arbitrage betreffende de spoorlijn "IJzeren**

## Voorzitter

**Rijn''; 's-Gravenhage, 22/23 juli 2003 (29579).**

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Bot**: Voorzitter. Ik heb met zeer veel belangstelling geluisterd naar de inbreng hedenmiddag van de Kamer. Ik heb dat met des te meer interesse gedaan, omdat in mij ook nog een beetje de jurist schuilt en het altijd interessant is, over dit soort zaken nader van gedachten te wisselen. Ik heb met name geluisterd naar hetgeen prof. Franken heeft gezegd namens de commissie voor Verkeer en Waterstaat over de vraag of het recht van doortocht op basis van artikel 12 van het Scheidingsverdrag thans nog geldt. Ik zal het standpunt van de regering in dezen nog eens uiteenzetten en toelichten.

In de diverse stukken van de regering ten behoeve van de parlementaire behandeling is gewezen op de relatie tussen de toewijzing in 1839 van Limburg aan Nederland enerzijds en het recht van doortocht aan de andere kant. Het lijkt mij zinvol om de relatie tussen de vastlegging in het Scheidingsverdrag van enerzijds de grondgebieden van beide staten en anderzijds het recht van doortocht een beetje in de historische en juridische context te plaatsen.

De afscheiding vond plaats als gevolg van het revolutiejaar 1830. De grote mogendheden van die tijd trachtten een nieuw machtsevenwicht te creëren. De geschiedenis daarvan kent u. Over de voorwaarden voor die scheiding vonden onderhandelingen plaats tijdens de Conferentie van Londen. Als uitgangspunt voor de verdeling van het grondgebied tussen de twee staten namen de grote mogendheden de begrenzing van de Republiek der Verenigde Nederlanden. Zowel Nederland als België kon daarom aanspraak maken op delen van het tegenwoordige Limburg. Beide landen bepleitten dan ook dat Limburg aan hen zou toevallen, maar het was Nederland dat Limburg verkreeg. Uit de stukken van de Conferentie van Londen blijkt heel duidelijk dat dit alleen gebeurde op de uitdrukkelijke voorwaarde dat België het recht kreeg op een rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en het Roergebied. De aldus overeengekomen voorwaarden

voor de scheiding werden neergelegd in wat tegenwoordig het Scheidingsverdrag heet. Dat verdrag geldt nog en kan niet eenzijdig worden opgezegd. Als je naar de geografie kijkt en het stuk Limburg ziet dat in België steekt, is het duidelijk dat België bij die onderhandelingen heeft gezegd dat als zij dat moesten accepteren, zij ook het recht moesten hebben, naar Duitsland te kunnen gaan door dat stuk van Limburg dat aan Nederland is toegewezen.

Artikel 12 van het Scheidingsverdrag kan niet in isolement worden gelezen. De internationaal-rechtelijke regels over de uitleg van verdragen gebieden dat bij de interpretatie van de bewoordingen van een bepaling ook rekening wordt gehouden met de context van zo'n bepaling. Tot die context behoort in de eerste plaats de tekst van het verdrag als geheel. De artikelen 1 en 4 van het Scheidingsverdrag regelen de globale bepaling van het grondgebied, inclusief de toewijzing van Limburg aan Nederland. Ook de totstandkomingsgeschiedenis van een verdrag, die ik zojuist kort heb geschetst, speelt een rol bij de uitleg van verdragen.

Ik hoop dat ik duidelijkheid heb geschapen over het standpunt van de regering dat de juridische basis van het recht van doortocht in het Scheidingsverdrag ligt.

Alvorens in te gaan op de argumenten die namens de commissie zijn gebruikt voor de weerlegging van het regeringsstandpunt, merk ik naar aanleiding van de stellingname van de fractie van GroenLinks op dat de regering zelfstandig, geheel los van de Belgische opvattingen op juridische gronden heeft bepaald dat het recht van doortocht bestaat. Dat de Nederlandse en Belgische opvattingen over de gelding van het recht dezelfde zijn, betekent niet dat de Nederlandse regering haar oordeel daarover niet onafhankelijk heeft gevormd. Ik zal dat nader toelichten.

Ik ga eerst in op de stellingname dat artikel 12 van het Scheidingsverdrag de verplichting bevat om een concessie te verlenen. Vervolgens zal ik de Nederlands-Belgische verklaring bij het IJzeren Rijnverdrag aan de orde stellen. Dan kom ik ook op de brief van premier Kok van juli 1998.

Artikel 12 zou slechts de verplichting bevatten voor Nederland om

een concessie aan België te verlenen en niets meer. De woordvoerder namens de commissie voor Verkeer en Waterstaat, prof. Franken, stelt dat artikel 12 van het Scheidingsverdrag in samenhang met artikel 3 van het Grensverdrag slechts de verplichting voor Nederland bevat om een concessie aan België te verlenen voor de aanleg van een kanaal of een weg. De redenering vervolgt dan dat, omdat de concessie in de jaren zeventig van de negentiende eeuw aan een Belgische maatschappij werd verleend en Nederland deze rond 1900 terugkocht, de concessie niet meer in Belgische handen is. Artikel 12 van het Scheidingsverdrag zou daarmee zijn werking hebben verloren. Prof. Franken zegt dat die is uitgewerkt.

De redenering van de commissie voor Verkeer en Waterstaat dat met de verkoop van de concessie in 1897 aan Nederland artikel 12 zou zijn uitgewerkt, gaat alleen op indien artikel 12 inderdaad slechts de verplichting voor Nederland zou bevatten om aan België een concessie te verlenen voor de aanleg van een weg of een kanaal. Zoals de memorie van antwoord verduidelijkt, kan artikel 12 niet slechts een verplichting tot concessieverlening aan België omvatten. De juridische figuur van een concessieverlening betreft immers niet de regeling van rechten en verplichting tussen staten onderling, maar de regeling van rechten en verplichtingen tussen staten en particulieren. Enerzijds gaat het om het recht van doortocht door een afspraak tussen staten bij verdrag, anderzijds om een concessie, die uiteindelijk een kwestie is van rechten en verplichtingen, eigendom, wijze van aanleg, enz., tussen de staat en particulieren. Artikel 12 van het Scheidingsverdrag kan dan ook niet uitsluitend de verplichting voor Nederland bevatten om aan een andere staat, België, een concessie te verlenen. In artikel 3 van het Grensverdrag draagt Nederland zijn soevereine bevoegdheid om concessies te verlenen over aan een andere staat, België, dat op zijn beurt aan een particulier een concessie mag verlenen voor de aanleg en de exploitatie van een kanaal of een weg door Nederland. Uiteindelijk kwamen Nederland en België in 1873 overeen dat er een spoorweg en geen kanaal of weg zou worden aangelegd. Voor de aanleg en de exploitatie werd een concessie

## Bot

verleend aan een Belgische maatschappij. Het betreft dus een afspraak over de regeling en rechten tussen staten en een particulier. Toen Nederland in 1897 deze concessie terugkocht, kocht het de eigendom van de grond en de gebouwen en het recht om de spoorlijn te exploiteren terug. Nederland kocht niet het internationale recht van doortocht terug. Dat kon ook niet. Dat is een kwestie van verdragsrecht. Dat kan alleen geschieden indien beide partijen het erover eens zijn dat het recht van doortocht niet langer geldt.

De commissie is ook van mening dat de verklaring die bij de ratificatie van het IJzeren Rijn-verdrag werd afgelegd, inhoudt dat artikel 12 van het Scheidingsverdrag vervallen zou zijn. Men gaat er daarbij aan voorbij dat bij de behandeling van het IJzeren Rijn-verdrag in het Nederlands parlement van de regering is geëist te verzekeren dat België niet naast de spoorweg via Weert en Roermond ook nog eens een weg of een kanaal zou claimen. De Nederlandse en Belgische parlementaire stukken uit die tijd laten geen enkel misverstand bestaan over de betekenis van de betreffende verklaring. Geen weg of kanaal dus, maar een spoorlijn. Niet een spoorlijn en later een weg of een kanaal. De opvatting van de regering over de betekenis van de verklaring vindt overigens steun bij een Nederlandse volkenrechtsgeleerde, zo gerenommeerd als prof. François, die in zijn Handboek van het volkenrecht stelt dat de Belgische regering bij het verdrag van 13 januari 1873 toestemming verkreeg voor de aanleg van een spoorweg van Dalheim naar Hamont, dwars door Limburg, en dat toen van het recht op een kanaal nadrukkelijk afstand werd gedaan.

Prof. Franken heeft voorts namens de commissie gesteld dat een internationaal-rechtelijke procedure over het al dan niet bestaan van het volkenrechtelijk recht van doortocht zinloos is geworden, nu premier Kok dit recht in 1998 heeft erkend. Ik deel de conclusie van de commissie dat een internationaal-rechtelijke procedure over de gelding van het recht van doortocht geen zin heeft. De regering is echter, anders dan de commissie, van mening dat het recht van doortocht is gevestigd en blijft gevestigd in het Scheidingsverdrag van 1839. Premier Kok heeft in 1998

dus niets anders gedaan dan de gelding beamen. Indien de gelding van het recht van doortocht aan het oordeel van een internationale rechter wordt onderworpen, heeft België overigens een bijkomend argument om aan te tonen dat het recht van doortocht geldt. België kan immers wijzen op documenten waarin de regering stelt dat het desbetreffende recht bestaat. Het gaat daarbij niet alleen om de brief van premier Kok aan zijn Belgische ambtgenoot in 1998, maar ook om de berichtgeving aan de Tweede Kamer in de periode 1998 tot december 2002, waarin de visie van de regering op de gelding van het recht van doortocht staat.

De heer **Van Raak** (SP): De minister zegt dus dat het beamen van het recht door Kok in 1998 een reden is waarom de erkenning in het internationaal recht zal standhouden.

Minister **Bot**: Dat heb ik niet gezegd. Nu draait u de zaken om. Ik heb gezegd dat er het Scheidingsverdrag is waarin het recht op doortocht is vastgelegd. Premier Kok heeft dat nog eens beaamt. Dat is wat anders.

De heer **Van Raak** (SP): Dus ook zonder de beaming van minister-president Kok zou dat recht van doortocht in het internationaal recht standhouden volgens u?

Minister **Bot**: Ja.

Voorzitter. Gesteld is dat een aantal leden van de Eerste Kamer slechts bereid is in te stemmen met het arbitrageverdrag op basis van een incident. Dit houdt in, naar ik begrijp, dat deze leden wel willen erkennen dat premier Kok in 1998 verwachtingen heeft gewekt die moeten worden gehonoreerd, maar dat aan zijn uitlatingen niet de kwalificatie van "eeuwigdurende verplichting" kan worden verleend. Gevraagd is of de regering bereid is met België overleg te voeren over het terzijdestellen van een "eeuwigdurend recht", hoewel natuurlijk niets eeuwigdurend is in deze wereld. De regering zou het betreuren indien zou blijken dat haar uitvoerige schriftelijke en mondelinge uiteenzetting over de gelding van het recht van doortocht op basis van artikel 12 geen gehoor zou hebben gevonden of zou vinden bij de leden van de Eerste Kamer. Zij is het echter wel eens met de leden

van de Eerste Kamer dat tussen buurlanden in de huidige tijd overleg mogelijk moet zijn over het bestaan van een recht zoals dat in artikel 12 van het Scheidingsverdrag, en dat, in de woorden van de woordvoerder van SGP en ChristenUnie, goed nabuurschap twee kanten heeft. Ik geloof dat het de Belgische autoriteiten allesbehalve is ontgaan hoe moeilijk het Nederlandse parlement het heeft met de erkenning van het recht van doortocht door de Nederlandse regering. Daarom zeg ik dat de Nederlandse regering bereid is om aan de wens van de commissie te voldoen en na de uitspraak van het arbitragetribunaal over de gelding van het recht van doortocht met onze zuiderburen te spreken.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Dat is een interessante opmerking en wij zullen daarover straks zeker nog verder praten. Tot nu toe heb ik één of twee woorden gemist in het betoog van de minister van Buitenlandse Zaken. Dat zijn de woorden "historisch tracé". Als ik de vertegenwoordigers van de verschillende fracties goed heb beluisterd, dan blijkt niet zozeer het recht van doortocht en het bestrijden daarvan het kernpunt, als wel het feit dat het recht van doortocht is gekoppeld aan slechts één tracé, te weten het historisch tracé. De minister heeft zich daarover nog op geen enkele manier uitgelaten, terwijl daarin voor een belangrijk deel de pijn zit. Waar wilt u eigenlijk nog over praten als wij dit verdrag accepteren? In het verdrag staat dat het historisch tracé de materialisering is van het recht van doortocht. Met het accepteren van het verdrag is ook het tracébesluit genomen. Waarover moeten wij dan nog praten?

Minister **Bot**: Wij hebben het over de goedkeuring van het arbitrageverdrag. Daarin is heel duidelijk een aantal vragen gesteld aan het Hof van Arbitrage, onder meer over de gelding van het recht en over de mogelijkheid dat Belgisch recht eventueel ook van invloed is. Ik wacht met evenveel spanning als de Kamer op de beantwoording van die vragen. Het gaat om de vraag of het Scheidingsverdrag en het recht van doortocht nog bestaan, want daar is een uiteenlopende uitleg over gegeven. Alle woordvoerders hebben

## Bot

aangegeven dat het belangrijk is dat daarover met onze zuiderburen wordt gesproken. De Nederlandse regering is van mening dat het recht van doortocht is vastgelegd en heden ten dage nog bestaat. Wij delen niet de stelling dat het recht van doortocht is beëindigd door het terugkopen van de concessie. Dat is wel belangrijk, want als wij zouden vaststellen dat het recht van doortocht niet meer bestaat, zou een discussie met de zuiderburen geen zin meer hebben. Dan houdt alles op. Wij vinden dat het recht van doortocht nog wel bestaat. Wij moeten even de beantwoording door de minister van Verkeer en Waterstaat afwachten en kunnen dan in tweede aanleg nader ingaan op zaken als het tracé. Ook dat is een onderwerp geweest van langdurige discussie met België en met de Tweede Kamer. Daarbij gaat het om de vraag wat uit milieutechnisch oogpunt en om andere redenen het beste tracé is.

De heer **Eigeman** (PvdA): U koppelt het recht van doortocht en het tracébesluit los. Betekent dit ook dat het recht van doortocht, gelet op de verdragen die zijn gesloten, centraal staat en dat niet één op één gekoppeld is aan het historisch tracé dat daarvoor indertijd is gekozen.

Minister **Bot**: Premier Kok heeft beide zaken destijds ook met elkaar verbonden. Je kunt dus niet zeggen dat het één totaal is losgekoppeld van het ander.

De heer **Eigeman** (PvdA): Gaat het verdragsrechtelijk gezien in de eerste plaats om het recht van doortocht?

Minister **Bot**: Het gaat in de eerste plaats om het recht van doortocht. In het IJzeren Rijn is daarvoor een bepaald tracé vastgesteld. Deze zaken zijn nu aan de beoordeling van het Arbitragetribunaal voorgelegd, wat betreft de van toepassing zijnde rechten.

Door diverse woordvoerders is de verhouding aan de orde gesteld tussen enerzijds de uitspraak in de arbitrage en anderzijds de nationale handelingsruimte na de uitspraak. Daarbij gaat het om twee zaken, te weten de mogelijkheid van inspraak en beroep en de garantie dat alsnog een finale politieke afweging kan plaatsvinden, die als uiterste consequentie kan hebben dat het

historisch tracé niet kan worden geactiveerd. Het verdrag dat aan de orde is, betreft de reactivering van de IJzeren Rijn op het historisch tracé. Het oordeel van het tribunaal zal dit tracé betreffen. Dat is heel duidelijk in het verdrag vastgelegd. De regering is bereid om het recht van doortocht op het historisch tracé met België te bespreken. Daarmee attendeer ik erop dat aan het besluit om de IJzeren Rijn te reactiveren op het historisch tracé een Nederlandse beslissing ten grondslag ligt, die is genomen op basis van voor dit soort projecten gangbare procedures, nadat alternatieve routes waren overwogen. De eerste vraag die het arbitragetribunaal dient te beantwoorden is, in hoeverre de Nederlandse wetgeving van toepassing is. Ik wil nog eens herhalen dat de regering gezien de duidelijke tekst van artikel 12 van het Scheidingsverdrag en met name de passage daarin over de Nederlandse soevereiniteit vertrouwen heeft in de uitspraak van het tribunaal. Deze uitspraak is echter niet bekend en in de memorie van antwoord staat dan ook dat er geen voorspellingen kunnen worden gedaan. Op vragen van de woordvoerders van diverse fracties of burgers hun recht op inspraak en op beroep bij de rechter behouden, kan ik volmondig antwoorden dat een uitspraak van een internationaal tribunaal in een geschil tussen twee staten rechten, zoals zij in dit geval volgen uit de Tracéwetprocedure, als zodanig intact laten. De regering zal de uitspraak in de arbitrage wel in acht moeten nemen bij de beoordeling van inspraakreacties en bij de opstelling van het besluit dat door de bevoegde autoriteiten over de reactivering wordt genomen. Deze internationaal rechtelijk bindende uitspraak is op de Nederlandse rechterlijke macht van toepassing zoals zij dat eveneens is op de wetgevende en de uitvoerende macht. De rechter blijft echter soeverein en beroepsprocedures blijven mogelijk. Het spreekt voor zich dat een rechter rekening zal houden met de uitspraken van het internationale tribunaal. Met andere woorden, dat zal meewegen in de wijze waarop hij met die beroepsprocedures omgaat. Ik acht het van belang dat de soevereiniteit gegarandeerd is – dat staat in artikel 12 en daar kan niet aan getornd

worden – en dat dus ook beroepsprocedures mogelijk blijven.

De heer **Van Raak** (SP): Als wij vandaag instemmen met de arbitrage, dan betekent dat ook dat wij indirect het historische tracé aanvaarden. De minister zegt dat de burgers en gemeenten hun rechten behouden en dat beroepsprocedures zullen worden afgerond. Die procedures zullen er echter nooit toe kunnen leiden dat een ander dan het historische tracé wordt genomen. Dat is dan toch wel een ernstige beperking van die procedures. Is de minister dat met mij eens?

Minister **Bot**: Daarom heb ik dus gezegd dat het besluit om tot dit tracé te komen na uitvoerig overleg en het doorlopen van alle procedures is genomen. U hebt gelijk. Een beroepsprocedure kan op zich niet het tracé veranderen. Zij kan hoogstens betrekking hebben op milieueisen, op een aantal beschermingseisen en noem maar op.

De heer **Van Raak** (SP): Nu heeft Kok in 1998 het recht van doortocht erkend. Hij heeft ook het historische tracé erkend. Was dat naar de interpretatie van het huidige kabinet strikt juridisch nodig geweest?

Minister **Bot**: Ik denk wel dat ook toen die afweging heeft plaatsgevonden. Ik heb gezegd dat het een Nederlandse beslissing is geweest. Ook toen is afgewogen wat het beste tracé was. Wat is voor Nederland in alle opzichten het voordeligste tracé? Dat was dit historische tracé.

De heer **Van Raak** (SP): Als Kok in 1998 niet alleen het recht van doortocht heeft erkend, maar ook het historische tracé, betreurt de minister het dan niet dat dit nooit onderwerp van debat is geweest in het parlement?

Minister **Bot**: Dat is een zaak die destijds door premier Kok zo naar voren is gebracht. Daar ben ik niet bij betrokken geweest.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik begrijp iets niet goed. U zegt in feite dat Nederland op eigen merites dit tracé heeft gekozen. Dat zegt u. Op basis van de stukken trek ik de conclusie dat bijvoorbeeld bij de keuzes van de alternatieven in de

## Bot

MER de verlangens van onze zuiderburen zijn meegenomen om bepaalde trajecten niet in die MER mee te wegen. Hoe kan ik dat dan verklaren? Dat betekent dan toch dat de impliciete of expliciete verplichting om het historische tracé te kiezen als het ware al dominant is geweest bij het zoeken naar alternatieven? Dan moet u toch niet hier komen met het verhaal dat er in alle rust alle alternatieven ten opzichte van elkaar zijn afgewogen, want dat is niet het geval. Dat is één vraag.

Mijn tweede vraag. U zegt dat wij straks nog over alternatieven gaan praten, maar tegelijkertijd zegt u in antwoord op de vragen van de heer Van Raak dat in feite uiteindelijk dit tracé vastligt. Het wordt wel een heel verwarrende cluster. Het zijn allemaal omsponnen bewegingen, terwijl het tracé wel degelijk vastligt. Ook zijn de alternatieven verbonden met de noodzaak die onze zuiderburen hebben aangegeven dat dit tracé het moet worden.

Minister **Bot**: Waarschijnlijk heb ik mij niet goed uitgedrukt. Ik heb naar mijn mening wel heel duidelijk gezegd dat het recht op doortocht wat de regering betreft onomstreden is. Nederland heeft na zorgvuldige afweging een besluit over dit tracé genomen.

In het licht van de uitspraak van het tribunaal is echter de vraag hoe wij met een aantal zijfactoren moeten omgaan. Ik noem milieu, beschermingswallen en zorg voor de omwonenden. Dat zijn alternatieven. Er is echter geen alternatief voor het tracé. Dat heb ik ook nooit gezegd. Ik heb gezegd dat het een Nederlands besluit is geweest, na zorgvuldige afweging van de mogelijkheden. Wij zijn dus tot het besluit gekomen dat dit het tracé moet zijn. Daarmee is de kous af wat dit onderdeel betreft. Het vervolg is evenwel nog niet afgelopen. Daarbij gaat het om de vraag op welke wijze er onder andere voor de MER gezorgd wordt.

Ik kan dus zeggen dat door het arbitrage-tribunaal uitdrukkelijk aandacht is gevraagd voor de belangen van de Nederlandse burgers en met name voor de beginselen rechtszekerheid en rechtsgelijkheid.

Ik heb toegezegd dat de regering met België praat over het recht van doortocht. Voorts heb ik geconstateerd dat de mogelijkheden voor

inspraak en beroep op de rechter blijven bestaan. Tevens heb ik gezegd dat de regering, gezien de bewoordingen van artikel 12 van het Scheidingsverdrag, groot vertrouwen heeft in de uitspraak van het tribunaal. Ik hoop dan ook dat deze toezeggingen en de uitleg die ik heb gegeven van de achtergrond, voor de Eerste Kamer voldoende zijn om tot goedkeuring van het Arbitrageverdrag over te gaan.

Er is mij gevraagd of de regering vindt dat premier Kok indertijd een foutje heeft gemaakt. Er is ook gevraagd of wij ons kunnen voorstellen dat wij in het licht van de discussie die sindsdien is gevoerd, een andere beslissing zouden nemen. Het antwoord zal u niet verbazen, want ik heb het eigenlijk al gegeven. Ik heb namelijk betoogd dat de regering van mening is dat het recht van doortocht nog steeds geldt. Ik denk dat er geen verschil van opvatting bestaat tussen de huidige regering en die in 1998. Premier Kok heeft destijds naar de mening van de regering dan ook terecht zijn collega Dehaene laten weten dat het recht van doortocht nog gelding had.

Ik kom nog even terug op een vraag over de verhouding tussen het recht van doortocht dat vastligt in de 19<sup>de</sup>-eeuwse verdragen met de verwezenlijking van dat recht in moderne tijden. Ik geloof dat bijvoorbeeld gezegd is dat een verdrag uit 1839 niet zo maar gekopieerd kan worden naar de situatie in 2005. Ik meen dat de heer Van der Lans zijn betoog is begonnen met een poëtische sfeerschets van, zo neem ik althans aan, een stoomtrein die door een onontgonnen landschap tuft. Hoe anders is dat in het jaar 2005, aldus de heer Van der Lans. Ik denk dat dit de kern is van de arbitragezaak. Immers, die gaat over de Belgische weigering om de consequenties te aanvaarden van de aanpassing en de modernisering van de IJzeren Rijn op het verdragsrechtelijk vastgelegde tracé.

Er is nog een vraag gesteld over de raadgevende interparlementaire Benelux-raad. Ik weet niet of mijn collega Peijs daar nog iets over zal zeggen. Ik wil nog wel zeggen dat in 1999 de interparlementaire Benelux-raad zich intensief heeft bezig gehouden met de IJzeren Rijn. Er is toen zelfs een werkgroep op locatie gaan kijken. Naar ik mag aannemen, is met de wisseling van de leden van

de raad, de belangstelling voor de IJzeren Rijn wat verslapt. Deze beperkt zich nu tot kritische vraagstelling door Belgische leden van de Beneluxraad aan de Nederlandse regering over de voortgang van het dossier. De regering zal, als België wil, inschakeling van de interparlementaire raad zeker overwegen bij de toegezegde bespreking met België. Niets belet de Nederlandse vertegenwoordigers in die raad om daartoe te zijner tijd zelf initiatieven te nemen en de Belgische collega's te overtuigen van het nut van bespreking van de IJzeren Rijn.

Nogmaals, ik meen dat ik op alle argumenten ben ingegaan die vanmorgen naar voren zijn gebracht, met name door prof. Franken. Ik hoop dat dit voldoende is voor goedkeuring van het Arbitrageverdrag.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Zo zie je maar dat je bijna Limburg kwijt kunt zijn. Daar moeten wij toch niet aan denken!

Ik ben blij dat wij aan het einde lijken te zijn gekomen van de procedure tot goedkeuring van het arbitrageverdrag inzake de IJzeren Rijn. Voor ons is het eigenlijk een beetje onverwachts een lange weg geworden. Wij vertrouwen er echter op dat u na dit debat akkoord kunt gaan met het verdrag, zodat het arbitrage-tribunaal zijn lang verwachte uitspraak kan doen.

In het overleg met uw Kamer gaat het om het al dan niet goedkeuren van dit verdrag. De uitkomst van het overleg kan zijn dat uw Kamer het verdrag goed- of afkeurt. Het gaat dus eigenlijk niet om inhoudelijke aspecten van de IJzeren Rijn, mogelijke alternatieve tracés, mogelijke alternatieve spoorverbindingen, financiering of verdeling van kosten, maar uitsluitend om het al dan niet goedkeuren van het verdrag. Van dit overleg zijn maar twee uitkomsten mogelijk: of u keurt het goed of u keurt het af.

Wat zijn de gevolgen van beide mogelijkheden? Indien uw Kamer het verdrag goedkeurt, wordt het verdrag van kracht. Het arbitrage-tribunaal doet dan zijn bindende uitspraak in geschillen tussen België en Nederland inzake de IJzeren Rijn. Afhankelijk van de strekking van die uitspraak gaan wij verder. Daar kunnen wij nu eigenlijk niet op

## Peijs

voortlopen. Als uw Kamer het verdrag niet goedkeurt, komt de arbitrageprocedure tot een voortijdig einde. De arbiters zullen geen uitspraak doen. Voor sommigen lijkt dat misschien een succes in het IJzeren Rijn-dossier, want dat project ligt dan in ieder geval nog wat langer stil. Dat kunnen sommigen als een Nederlands of misschien zelfs wel een Limburgs belang beschouwen. Je ziet hoe de tijd zaken kan veranderen.

Afkeuren van het verdrag heeft ook consequenties die het Nederlands belang zeker niet dienen. Ik neem aan dat ik daar in deze Kamer niet nader op in hoeft te gaan.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Je kunt ook heel eenvoudig zeggen dat dankzij afkeuring van het verdrag eindelijk kan gebeuren wat tot nu toe onvoldoende is gebeurd. Dan kan namelijk eindelijk op een redelijke manier en ontlast door emoties uit het verleden met onze zuiderburen worden overlegd over de beste en zorgvuldigste manier van realisering van het recht van doorgang. Dat is heel wat anders dan de minister nu voorspiegelt.

Minister **Peijs**: Voor ieder gesprek zijn er twee nodig.

Resumerend, kan ik niet anders dan u dringend adviseren om het arbitrageverdrag goed te keuren.

De heer Van Raak van de SP-fractie zei vrijwel aan het begin van zijn betoog dat de besluitvorming over de Betuweroute erg slecht verliep en dat hij bezig was met het halen van zijn gelijk over het fiasco daarvan. De opmerking over de Betuweroute laat ik aan de heer Van Raak. Ik vind haar wat voorbarig. Wij rijden nog niet eens over de Betuweroute, maar hij weet nu al dat het een fiasco is! Ik ben er erg blij mee en denk dat zeer veel gemeenten in dit land het met mij eens zijn dat de Betuweroute ze van een groot probleem zal verlossen. Ik noem de Betuweroute dus geen fiasco.

De heer Van Raak kan zich niet herinneren dat de IJzeren Rijn eerder deze Kamer is gepasseerd. Hij heeft een ijzersterk geheugen, want dat is waar. Bij besluitvorming over infrastructuur wordt de Tracéwet namelijk gevolgd. Die voorziet in een besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat na een uitvoerig milieueffectenonderzoek en uitgebreide inspraak. De minister

meldt dat besluit aan de Tweede Kamer. De Eerste Kamer speelt er normaliter geen rol in. Dat gebeurt alleen als er een PKB-procedure wordt gevolgd. Dat is niet het geval bij de IJzeren Rijn. Infrabesluiten over reguliere projecten worden dus niet in de Eerste Kamer behandeld. Dat is nu dus ook niet het geval. Het gaat vandaag ook niet om een besluit over infrastructuur, maar om een besluit over een verdrag om via arbitrage een geschil met België op te lossen. Ik vind dit dus niet vreemd, want het past gewoon in de taakverdeling tussen de Kamers.

Uit de vraag van de heer Van Raak of ik het gewenst vind dat het parlement geen inspraak heeft bij een groot infrastructureel project, maak ik op dat er sprake is van een misverstand. De besluitvorming over modernisering van de IJzeren Rijn doorloopt immers gewoon de procedure conform de Tracéwet die wij bij dit soort projecten altijd hanteren. De eerste formele stap daarbij is het bekendmaken van het standpunt dat de minister van Verkeer en Waterstaat heeft ingenomen naar aanleiding van de MER, de inspraak en de adviezen. Dit standpunt was in november 2001 in concept gereed, maar de financiering was niet rond; België wilde niet genoeg betalen. De regering heeft – toen – aan de Tweede kamer gemeld dat de Tracéwetprocedure zou worden stilgelegd tot de financiering rond zou zijn. Daar zijn wij nog steeds niet uit, daarom praten wij vandaag over arbitrage. De besluitvorming verloopt dus geenszins buiten het parlement om.

De heer Van Raak heeft ook nog gezegd dat zijn fractie nooit antwoord heeft gekregen op haar vraag waarom de regering voor de stad Weert en voor de natuurgebieden Weerter en Budeler bergen niet eenzelfde soort voorzieningen treft als de omleiding om Roermond en een tunnel onder het natuurgebied De Meinweg. Het spijt mij, als zijn fractie op deze vraag inderdaad geen antwoord heeft gehad. Het kabinet acht voorzieningen nodig langs het hele tracé, om het te laten voldoen aan de moderne eisen van inpassing en geluidswering. Daarom zijn ook bij de passage bij Weert en langs de Weerter en Budeler bergen geluidsschermen en geluidswallen voorzien. Die zijn gewoon opgenomen in het plan en in de kostenraming.

Een volgende vraag van de heer Van Raak was of wij het verschil tussen de Limburgse en de Brabantse steden zouden kunnen aangeven. Hij komt daar vast niet vandaan, anders zou hij het wel weten...

De heer **Van Raak** (SP): Ik kom er wél vandaan!

Minister **Peijs**: Dan zou u toch moeten weten wat het verschil is!

Maar goed, voorzitter, de heer Van Raak wilde weten of ik hem gerust zou kunnen stellen door toe te zeggen dat er via de nieuwe IJzeren Rijn geen gevaarlijke stoffen zullen worden vervoerd. Nu heeft staatssecretaris Van Geel al aangegeven dat de huidige LPG-transporten langs de Brabante route in 2010 flink vermindert moeten zijn. Dat is het kabinetsbeleid, bepaald naar aanleiding van de ketenstudies. Helemaal geen LPG-vervoer kan niet de bedoeling zijn, want een zekere hoeveelheid transport zal altijd nodig zijn om bijvoorbeeld Brabantse en Limburgse bedrijven van deze stof te voorzien. Het zal wel minder moeten worden dan de huidige hoeveelheid die langs deze route vervoerd wordt. Om dit te kunnen bereiken werken wij aan een speciale regulering om de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor te beperken, behalve natuurlijk langs de Betuweroute, want die is speciaal ingericht voor onder andere dit vervoer. Deze regulering zal ook gelden voor de IJzeren Rijn, zodat Weert en Roermond geen grotere risico's zullen lopen dan de Brabantse stedenrij.

De heer Van Raak heeft ook nog gezegd dat de premature toezegging van minister-president Kok in 1998 tot grote bestuurlijke problemen heeft geleid, omdat door deze toezegging de nodige procedures in Nederland voortijdig zijn stopgezet. Ook hierbij moet er een misverstand in het spel zijn. De uitspraak van de heer Kok in 1998 heeft absoluut niet tot het stopzetten van procedures geleid. De procedure van de MER is gestart in november 1999, dus ruim na de brief van de heer Kok, met de publicatie van een startnotitie. In mei 2001 is het milieueffectrapport gepubliceerd en daarop volgde de procedure van inspraak en advisering. Gemeenten en omwonenden hebben in die periode ruimschoots de kans gekregen en die ook gebruikt

## Peijs

om in te spreken op de plannen. Daarmee heeft het kabinet wel degelijk rekening gehouden. Dat blijkt ook uit het besluit om een route om Roermond heen te realiseren. Daarna is de procedure opgeschort. Als de uitspraak in de arbitrage en het overleg met België ertoe leiden dat de procedure wordt hervat, zal dat geschieden met de publicatie van het ontwerp tracé-besluit waarop wederom inspraak door omwonenden en besturen mogelijk is. Dat zal geen bestuurlijke poppenkast worden. Dat woord gebruikte de geachte afgevaardigde. Er zal daarentegen een serieuze inspraakronde worden gehouden. Misschien vindt hij dat alle inspraakrondes een poppenkast zijn, maar dat zou dan nieuws zijn.

Voorzitter. Er is gevraagd of de ministers kunnen toezeggen dat de Eerste en de Tweede Kamer en de betrokken provincies en gemeenten de baas blijven over de IJzeren Rijn. Er zijn veel misverstanden. Ook hier moet sprake zijn van een misverstand. De prognose van in totaal 43 goederentreinen per etmaal in beide richtingen geldt niet voor 2010, maar voor 2020. België heeft die prognose gegeven en het heeft gevraagd om de baanvakken die nu van de Belgische grens tot Weert en van Roermond tot de Duitse grens enkelsporig zijn, enkelsporig te laten. Ook na modernisering zal dus geen sprake zijn van een hoogwaardige railverbinding. In antwoord op de vraag wie de baas zal zijn over het Nederlandse gedeelte van de IJzeren Rijn zeg ik dat als die spoorlijn weer in gebruik wordt genomen zij net als de rest van het Nederlandse spoorwegnet beheerd wordt door ProRail. Daarbij zullen de Nederlandse en Europese wetten en regels in acht worden genomen. Ik hoop dat de geachte afgevaardigde niet serieus was toen hij vroeg of het parlement, de provincies en de gemeenten de baas blijven over de IJzeren Rijn. Dat is niet het geval, overigens bij geen enkele Nederlandse spoorlijn. Hij zat er dus weer naast.

De heer **Van Raak** (SP): Helaas!

Minister **Peijs**: U kunt altijd nog bij ProRail gaan werken.

Voorzitter. De heer Van Raak vond dat de regering wegwam met een in zijn ogen slechte besluitvorming. Daarbij werd weer het fiasco van de

Betuweroute genoemd, maar op dat punt waren wij het al oneens. Wij hopen echt dat de heer Van Raak na onze beantwoording zijn oordeel over de kwaliteit van de besluitvorming in positieve zin wil herzien. Er is gedurende een lange periode zorgvuldig onderzoek verricht, inspraak gehouden en advies ingewonnen. Er is heel goed werk geleverd. Daarbij was niet sprake van een kermis, een poppenkast of iets dergelijks. Er is serieus met betrokkenen en omwonenden overleg gepleegd.

De heer Van den Berg van de SGP wilde weten wat de onderlinge verhoudingen en dwarsverbanden zijn van de IJzeren Rijn, de Betuweroute, de Zuidtak, de Brabantroute en de Goederenlijn 11. Hij vroeg in het bijzonder naar de functionele relatie tussen de IJzeren Rijn en de Betuweroute. De IJzeren Rijn is een bestaande spoorlijn die al gedurende lange tijd deel uitmaakt van het spoornetwerk. De spoorlijn is in zoverre bijzonder dat zij voor doorgaande goederentreinen tussen België en Duitsland sinds 1991 buiten gebruik is. België heeft gevraagd om de IJzeren Rijn weer in gebruik te nemen voor de doorgaande goederentreinen tussen Antwerpen en het Roergebied. Momenteel rijden de goederentreinen via de zogenaamde Montzenroute door België. Die lijn is volgens België bijna geheel bezet. Er is geen functionele relatie tussen de IJzeren Rijn en de Betuweroute. Beide spoorlijnen vervullen dezelfde functies voor spoorvervoer tussen Rotterdam en respectievelijk Antwerpen en het Roergebied. De route van Antwerpen via de Betuweroute naar Duitsland is commercieel niet interessant. Daarmee rijdt men veel te veel om. Dus als er geen gebruik wordt gemaakt van de IJzeren Rijn, zullen de Antwerpse treinen niet via de Betuweroute rijden, maar via de Montzenroute. Als de treinen vanuit Antwerpen via de Betuweroute moeten, zullen zij allemaal door de Brabantsteden gaan en daar zal voor het vervoer van gevaarlijke stoffen een plafond gelden.

De geachte afgevaardigde vroeg vervolgens hoe de Noordzeehavens en de goederenstromen naar het achterland zich zullen ontwikkelen en of wij bij reactivering van de IJzeren Rijn louter en alleen kunnen volstaan met verwijzing naar het Scheidings-

verdrag uit 1839. Wij hebben alle begrip voor zijn opmerking in dezen, maar zolang de Belgische bureaus volstaan met een beroep op het Scheidingsverdrag heeft de Nederlandse regering niet de mogelijkheid om de brede afweging te maken waarop de heer Van den Berg doelt. De Belgen hebben uitsluitend gezegd dat zij een beroep op het Scheidingsverdrag doen en verder geen bredere afweging maken. Wij kunnen dus niet anders.

Ik heb begrip voor de opmerking dat wij natuurlijk zo veel mogelijk moeten voldoen aan de verplichtingen die vastzitten aan goed nabuurschap en dat een verdrag uit 1839 niet zomaar gekopieerd kan worden naar de tegenwoordige tijd. België wil echter niet begrijpen wat hiermee bedoeld wordt. Het beroept zich op het scheidingsverdrag en werkt derhalve niet of slechts een klein beetje mee aan een onderzoek naar alternatieve tracés. Nederland heeft op eigen initiatief een dergelijk onderzoek wel gedaan. Daaruit bleek dat het historische tracé, mits gemoderniseerd, het minst milieubelastend is. Dat het A67-tracé via Venlo minder schadelijk zou zijn, is dan ook niet door het onderzoek bevestigd.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): De minister beweerde twee à drie minuten geleden dat er buitengewoon zorgvuldig en serieus naar alle mogelijke alternatieven gekeken is en dat iedereen er heel serieus mee bezig is geweest. Even later meldt zij echter dat onze zuiderburen niet wilden meewerken aan onderzoeken naar die alternatieven. Ik kan dit niet met elkaar rijmen. In de MER zijn toch niet alle alternatieven keurig naast elkaar gelegd, zoals in een normale MER het geval is? Zij zijn beperkt door de voorwaarden van onze zuiderburen. De minister kan hier dan toch niet tegelijkertijd serieus beweren dat het gehele onderzoekstraject tot het moment dat wij het verdrag moeten accepteren, buitengewoon zorgvuldig is geweest? Zij heeft zelf gezegd dat de alternatieven niet allemaal keurig op een rijtje zijn gezet.

Minister **Peijs**: Nee, dat heb ik niet gezegd. Ik heb alleen gezegd dat België niet aan een onderzoek heeft meegewerkt, maar dat wij het wel gedaan hebben. Er zijn zeven alternatieven onderzocht: vier tracés

## Peijs

via Roermond en drie via Venlo. Daarnaast is het tracé langs de A67 onderzocht. Dat alles is in een MER verwerkt. Op basis van die rapportage is besloten dat reactivering van het historische tracé de beste oplossing vormt. Wij hebben er wel heel serieus naar gekeken, maar zonder medewerking van de burens.

De heer Van den Berg vroeg of wij wel rekenden met de Nederlandse en Europese wet- en regelgeving ter zake. Hij vindt dat de effecten van de reactivering van de IJzeren Rijn op al die wet- en regelgeving, waaronder de Vogel- en Habitatrichtlijn, onderzocht moeten worden. Dat onderzoek hebben wij uitgebreid gedaan in periode 1999-2001. De conclusie in die MER was dat reactivering van het historische tracé het minst milieubelastend was, mits voorzien van mens- en milieubescherpende maatregelen, zoals die wallen en schermen waarover ik het zo-even had.

De heer Van den Berg zei dat het voorgelegde arbitrageverdrag op zijn minst suggereert dat België recht heeft op ingebruikneming van het historische tracé. Ja, instemming met het arbitrageverdrag betekent dat het parlement het sinds 1839 bestaande recht van doortocht herbevestigt.

Er is een forse financiële bijdrage toegezegd. De heer Van den Berg vraagt of onze positie daardoor niet verzwakt is. Ik denk dat wij elkaar op dit punt niet goed begrijpen. In de fase vóór de arbitrage, toen beide landen er via onderhandelingen uit probeerden te komen, heeft Nederland een bijdrage in de kosten aangeboden. Daar waren heel goede inhoudelijke redenen voor. Nederland wilde extra maatregelen treffen. De zaak is in zijn meest pure vorm aan het arbitragehof voorgelegd. Het Nederlandse aanbod is komen te vervallen. Wij vinden dat België alle kosten moet betalen. Daarover gaat een van de vragen die aan het arbitragehof zijn voorgelegd.

Wie mag er gebruikmaken van de IJzeren Rijn? Na modernisering en ingebruikneming zal de lijn onderdeel uitmaken van het Nederlandse en Europese spoorwagennet en dus vallen onder alle EU-regels die terzake gelden. Dat betekent dat iedere spoorvervoerder die aan de normale eisen voldoet, van de spoorverbinding gebruik mag maken. De toewijzing van de spoorcapaciteit op het Nederlandse gedeelte van de

verbinding zal geschieden door de huidige beheerder van het Nederlandse spoorwagennet ProRail. Die beheerder zal, zoals het hoort onder de EU-regels, capaciteit toewijzen voor het gebruik van de spoorverbinding ongeacht het land van herkomst van de aanvragende spoorvervoerder.

De heer Van der Lans heeft gezegd dat het gekozen tracé voor de komende eeuw als een volwaardige nieuwe goederenspoorlijn moet worden aangelegd, als onontkoombare consequentie. Het gaat nu om het besluit om de IJzeren Rijn na modernisering weer in gebruik te nemen als deels enkelsporige spoorlijn. Dat uitbouw tot een volwaardige en druk gebruikte spoorlijn onontkoombaar is, laat ik echt voor rekening van de geachte spreker.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Even afgezien van de vraag wie de kosten betaalt, zou ik de minister het volgende willen voorhouden. Er wordt een enkelspoor aangelegd met een maximumcapaciteit van 43. Dat is een aantal dat de ministers zelf hebben vastgesteld.

Minister **Peijs**: De Belgen hebben dat gedaan.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): In overleg, althans dat heb ik uit de stukken kunnen opmaken. Dat aantal is precies de maximumcapaciteit die de Antwerpse haven nodig heeft tot 2010. Op het moment dat er verplaatsing van transport van de weg naar het spoor plaatsvindt, is die capaciteit niet meer toereikend. Tegelijkertijd spreken wij van een TEN-project in het kader van de Europese goederenspoorverbinding dat ongeveer op hetzelfde traject is gepland. De minister kan toch niet beweren dat het enkelsporige traject van de IJzeren Rijn waarmee een investering is gemoeid van 500 mln geheel los staat van dat TEN-project? Het lijkt mij logischer en verstandiger dat die twee zaken aan elkaar worden gekoppeld.

Minister **Peijs**: TEN-project of geen TEN-project, België legt alleen maar aan wat wij met elkaar hebben afgesproken, namelijk een enkelsporige lijn met een capaciteit van 43 treinen tot 2020. Als België daar geen 500 mln voor wil uittrekken, dan zij dat zo. Als ik hier naar u allen

luister, zult u daar niet van wakker liggen. Ik vind dan ook dat het helemaal ons probleem niet is. Dit is wat er is afgesproken en op basis van deze omvang zullen de geluids- en milieumaatregelen worden genomen. Wij gaan dus helemaal niet besluiten tot een zeer grootschalig project met een dubbelsporige lijn. Er komt een enkelsporige lijn voor 43 treinen tot 2020.

Verder heeft de heer Van der Lans gezegd dat de Nederlandse regering al deze zaken bij voorkeur buiten het parlement om regelt. Die opmerking verdriet mij, omdat wij echt niet als zodanig handelen. Wat hij zegt is aantoonbaar onjuist. In de periode voorafgaand aan de arbitrage is er veelvuldig overleg geweest met de Tweede Kamer over alle aspecten van de IJzeren Rijn. Ook in de verdere procedure is aan alle eisen voldaan.

Voorzitter. Er is gevraagd naar de precieze rol van Duitsland. Dat is evenals bij de Betuweroute een cruciale vraag. Vanaf de eerste keer dat tussen de drie landen werd gesproken over de reactivering van de IJzeren Rijn, heeft de Duitse regering aangegeven daarmee in te stemmen en bereid te zijn om de noodzakelijke werkzaamheden op Duits grondgebied uit te voeren. Die werkzaamheden zijn beperkt, omdat het vervolg van de IJzeren Rijn in Duitsland nog steeds in gebruik is voor reizigersvervoer. Dat is dus anders dan in Nederland, waar niet meer over het spoor gereden wordt.

Voorzitter. Er zijn nog enkele opmerkingen gemaakt en vragen gesteld. De regering zou een garantie moeten geven dat instemmen met dit verdrag niet betekent instemmen met de modernisering van het historische tracé tot volwaardig, dubbel en TEN. Het huidige plan voorziet in een deels enkelsporige, niet-geëlektrificeerde spoorlijn. Ik kan geen garantie geven dat dit nooit veranderd wordt. Als je dit soort zaken verandert, moet je terug naar het parlement.

De regering zou de garantie moeten geven dat andere varianten en alternatieven alsnog onderzocht worden en dat daarvoor afgeweken kan worden van het bestaande tracé door Nederland, kortom, dat alle alternatieven worden overwogen. Ik wil die garantie niet geven. We kunnen niet al het werk dat in de jaren 1999 tot 2001 is gedaan,



## Peijs

opnieuw gaan doen. Ik wil dat niet toezeggen.

De heer Eigeman van de PvdA stelt dat er in Benelux-verband geen pogingen ondernomen zijn om te zoeken naar een draagvlak voor oplossingen. De minister van Buitenlandse Zaken is hierop al ingegaan.

De heer Eigeman vraagt of de minister duidelijkheid wil verschaffen over de 43 treinen per etmaal etc.. Alle vragen die de fractie van de PvdA heeft gesteld over de effecten van het opnieuw gebruiken van de IJzeren Rijn zijn uitgebreid aan de orde gekomen in de Tracé MER procedure in de periode van 1999 tot 2001. De antwoorden op alle vragen zijn bekend en gepubliceerd. Ik neem aan dat de heer Eigeman het mij niet kwalijk neemt dat ik daar nu niet in detail op inga. Ik zou hem willen verwijzen naar de internet website [www.projectijzerenrijn.nl](http://www.projectijzerenrijn.nl). Daar staat het antwoord op alle vragen die hij heeft.

Een andere vraag is welke mogelijkheden burgers hebben om in de toekomst zwaardere belasting van de spoorlijn te controleren dan wel tegen te gaan. Nadat de IJzeren Rijn eventueel weer in gebruik genomen is, hebben burgers dezelfde mogelijkheid als bij alle andere Nederlandse spoorlijnen binnen de geldende Nederlandse wetten. Hij vraagt verder of het alternatief rondom de noordkant reëel is, de zogenaamde A1-variant. De A1-variant is na het uitgebreide milieuonderzoek afgefallen, onder andere vanwege de relatief nadelige effecten op het Duitse grondgebied. De integrale afweging waar de heer Eigeman om vroeg, heeft dus wel degelijk plaatsgevonden. Drie ministers hebben bij elkaar gezeten. Er is gekeken hoe de lijn het beste getrokken zou kunnen worden, met meeweging van de belangen van drie staten.

De laatste vraag was of er mogelijkheden zijn om bij Roermond de infrastructuur sterk aan te passen. Met de omleiding van de IJzeren Rijn rondom Roermond is bij de plannen voor de A73 rekening gehouden. Deze is dus wel uitvoerbaar. Werk met werk maken zal niet meer lukken, omdat de planning van beide werken te ver uiteen ligt. De A73 is – gelukkig voor Limburg – al in uitvoering. De uitvoering van de IJzeren Rijn – als deze tot uitvoering

komt – kan nog wel even op zich laten wachten.

Voorzitter. Er is ook nog gevraagd naar helderheid over de verstoringen die veroorzaakt worden door de tunnel. In de besluitvorming om de Meinwegtunnel in de plannen op te nemen, is meegewogen dat de aanleg van de tunnel in Meinweg niet tot onomkeerbare verstoringen moet leiden. Na aanleg van de tunnel moeten de oorspronkelijke natuurwaarden zoveel mogelijk in stand blijven. Volgens de huidige plannen, waartoe een zorgvuldige bouwmethode behoort, is dat ook mogelijk. Bureau Alterra heeft inderdaad gemeld dat de noordelijke variant de minste belasting oplevert, maar de beoordeling van Alterra is beperkt tot het Nederlandse grondgebied. Ik heb al gezegd dat het gesprek dat tussen de drie ministers heeft plaatsgevonden, tot een andere mening heeft geleid.

Er is nog gevraagd of wij de kansen van Rotterdam en Antwerpen in samenhang willen bezien. Voor het gezamenlijk bewandelen van de weg die door de heer Eigeman zo aantrekkelijk is geschetst, bijvoorbeeld in Beneluxverband, is het wel noodzakelijk dat beide betrokken regeringen daarvoor willen kiezen. Die wil ontbrak bij de Belgische regering geheel. Na de arbitrage-uitspraak zal blijken of de Belgische regering tot een andere benadering bereid is.

De heer Hoekzema wil graag de verzekering krijgen van de minister van V en W dat de MER-procedure na een uitspraak van het arbitrage-tribunaal juist wordt doorlopen, met een toetsing aan de vogel- en de habitatrichtlijn. Deze door de VVD-fractie gevraagde verzekering kan ik gemakkelijk geven, want de MER-procedure en de toetsing aan de vogel- en de habitatrichtlijn hebben al plaatsgevonden in de periode 1999-2001. Zij hebben nu juist geleid tot het opnemen van maatregelen, zoals de tunnel en geluidsschermen, die de Belgen niet wilden betalen. Daarom staan wij hier vandaag eigenlijk.

De heer **Hoekzema** (VVD): Er is een klein misverstand. Ik heb nadrukkelijk gevraagd naar het volledig doorlopen van de procedure, omdat de MER-procedure niet is afgerond.

Minister **Peijs**: Ja, dat zeg ik toe. Zo gauw het besluit is genomen en

België wil aanleggen, wordt het conceptbesluit gepubliceerd en daarna treedt gewoon alle inspraak in werking.

De heer **Hoekzema** (VVD): Het gaat er namelijk om dat de burgers en andere belanghebbenden alle mogelijkheden voor inspraak, beroep en bezwaar houden. Dat is essentieel.

Minister **Peijs**: Dat kan ik voor 100% toezeggen. Niemand heeft de intentie om burgers een van hun rechten af te nemen.

De heer Walsma vraagt zich af of er geen gebrek aan consistent beleid was bij het aanbod dat de Nederlandse regering destijds heeft gedaan. Dat zou de geloofwaardigheid niet ten goede komen. Als je er achteraf naar kijkt, kan ik mij daar wel iets bij voorstellen. Op het moment dat de Nederlandse regering een bijdrage in de kosten aanbod om enkele specifiek Nederlandse wensen te kunnen realiseren, kon niet worden voorzien dat het later nog tot arbitrage zou komen. Als je er nu op terugkijkt, denk je: had dat nu gemoeten, maar de wereld draait zoals hij draait. Op dat ogenblik zaten wij in een proces met de bureaus en hebben wij gekeken naar het historisch tracé en wat wij zouden willen. Daar kwam dat aanbod uit voort. Arbitrage in een geschil met een ander land komt bijna nooit voor en is dus een unieke gebeurtenis. Een aanbod dat uit overwegingen van goed nabuurschap tijdens onderhandelingen wordt gedaan, is bovendien iets anders dan een juridisch gemotiveerd standpunt in een arbitragezaak, waar wij nu mee bezig zijn.

De heer Walsma zegt dat de Tracénota en de MER in 2001 zijn afgerond. Hij geeft een juist beeld van de procedure. Het is juist dat de normale tracéwetprocedure is opgeschort, zodat er formeel nog niet met burgers en gemeenten is gesproken over het detailniveau van de tracé-uitwerking. Tijdens de opschorting van de procedure vanaf eind 2001 heeft de regering eerst via onderhandelingen en later via arbitrage nagestreefd om het geschil met België op te lossen en daardoor de financiering van het plan rond te krijgen.

In feite was tijdens die opschorting zowel in de Tweede Kamer als in de Eerste Kamer uitsluitend het

## Peijs

arbitrageverdrag zelf aan de orde, en niet de inhoudelijke vragen over het tracé. Ik heb er best begrip voor dat in beide Kamers bij de behandeling van het Arbitrageverdrag ook allerlei andere zaken aan de orde zijn gesteld, zoals de inhoudelijke aspecten van het tracé, maar formeel staan die op dit moment niet ter discussie. Zij komen in het vervolg van de procedure rond de Tracéwet weer aan de orde. Wij delen daarom niet uw mening dat deze problematiek eerder in de Tweede Kamer aan de orde gesteld had moeten worden. De Tweede Kamer heeft in de periode rond de opschorting van de procedure, eind 2001, daarover trouwens meer dan eens van gedachten gewisseld met de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat.

De heer Van Walsma vraagt of de Nederlandse regering aan een samenhangend beleid werkt om het transport van gevaarlijke stoffen door stedelijke gebieden te vermijden. Het voorgenomen beleid waarop hij doelt, zal er niet toe leiden dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen meer zal plaatsvinden. Ik heb dat al eerder uitgelegd. Wij hebben die spullen ook in Nederland zelf in bepaalde regio's nodig. Spoorvervoer is relatief veilig vervoer. Het is wel de bedoeling dat dergelijk vervoer in omvang beperkt wordt, zodat wij overal binnen de risiconormeringen blijven van het externe risico. Daartoe werken wij momenteel aan een speciale regulering waardoor de hoeveelheid vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor aan een plafond gebonden kan worden, behalve op de Betuweroute. Die is immers speciaal ingericht voor dergelijk vervoer. Dat verklaart waarom ik daar zo blij mee ben.

Het is de bedoeling dat die regulering per 1 januari 2007 in werking treedt. Dat is tegelijkertijd met de ingebruikneming van de Betuweroute. Die regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen zal ook gelden voor de IJzeren Rijn, zodat ook langs Weert en Roermond geen grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd zullen worden. In Weert en Roermond blijven wij dus altijd binnen de bestaande, wettelijke risiconormeringen.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Minister Bot heeft ons toegezegd dat hij gaarne bereid is het recht van

doortocht met de Belgen te bespreken, mits het verdrag goedgekeurd wordt. Ik heb het betoog van de minister van Verkeer en Waterstaat aangehoord waarin zij eigenlijk concludeert dat er geen vuiltje aan de lucht is. Mag ik haar daarom vragen waarover dat gesprek naar haar mening moet gaan?

Minister **Peijs**: Ik zal daarover onmiddellijk met de Kamer in gesprek gaan, nadat ik een ja of nee van deze Kamer heb.

De heer **Franken** (CDA): Zou de minister willen spreken over de gelding en het gebruik van de verplichtingen die Nederland op zich heeft genomen?

Minister **Peijs**: Wij praten al de hele avond over de vraag waarover dit verdrag gaat. Het is een arbitrage tussen twee staten. Op zichzelf is het al uniek dat er een recht op doortocht bestaat. Na de arbitrage zullen wij van de Belgische burenen horen of zij gebruik zullen maken van hun recht op doortocht. In eerste instantie zal het gesprek daarover gaan.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Dat is een logische consequentie. Wij hebben een verdrag, er is een uitkomst en wij gaan praten over de consequenties. Dat is geen toezegging. De Kamer is toegezegd dat er zaken besproken worden waarover wij ongerust zijn. Ik mag de minister dan toch wel vragen waarover dat gesprek zal gaan? Als dat alleen maar over de uitkomst gaat, is er eigenlijk geen toezegging.

Minister **Peijs**: De vraag is volstrekt duidelijk, maar zij bevat ook een strategische component. Als het geachte Kamerlid het niet erg vindt, ga ik daar op dit moment niet op in. Als hij even naar de publieke tribune kijkt, zal hij begrijpen, waarom ik strategische vragen nu niet van een strategisch antwoord zal voorzien.

De **voorzitter**: De fractie van GroenLinks heeft om 10 minuten schorsing verzocht.

De vergadering wordt van 21.25 uur tot 21.35 uur geschorst.

De heer **Franken** (CDA): Voorzitter. Ik

dank beide ministers voor de gegeven antwoorden. Ik dank tevens de collega's voor de steun aan mijn uiteenzetting. Alle woordvoerders hebben mijn betoog onderschreven. De VVD-fractie gaf een interpretatie van mijn verhaal. Ik mag gelukkig constateren dat het een grammaticale interpretatie is, die geheel bestond uit letterlijke citaten. Dat onderstreept nog eens dat er belangrijk gewicht moet worden gehecht aan relevante beantwoording door de ministers.

De minister van Buitenlandse Zaken is begonnen met een historische uiteenzetting over het Scheidingsverdrag. Hij sprak over het recht van doortocht. In de stukken is reeds naar voren gekomen dat dit verdrag niet kan worden opgezegd. Mijn redenering is dat dit niet relevant is. Vijf jaar geleden heb ik een overeenkomst gesloten met een garagehouder in mijn woonplaats met als inhoud dat hij mij een auto zou leveren waarvoor ik hem een bepaalde prijs zou betalen. Die overeenkomst is niet opgezegd. Die overeenkomst geldt nog steeds, alhoewel die in een wat vergeelde map in mijn kamer is opgeborgen. De verplichtingen uit die overeenkomst zijn tenietgegaan omdat de garagehouder mij een auto heeft geleverd en ik een bepaalde koopsom heb betaald. Dat laatste moest natuurlijk gebeuren voordat het eerste plaatsvond. Ik wil hiermee zeggen dat het contract is uitgewerkt omdat beide partijen hun verplichtingen zijn nagekomen. Hetzelfde kan gelden voor een overeenkomst tussen staten.

Als wij uitgaan van het Scheidingsverdrag, zoals de minister het ook heeft geïnterpreteerd, blijkt daaruit dat Nederland de plicht op zich heeft genomen om aan België het recht te verschaffen een concessie te verlenen. Dat is een publiekrechtelijk recht, een verdragsrechtelijke bepaling tussen staten. Natuurlijk moeten wij hier niet het publieke recht en het privaatrecht door elkaar halen. Ik heb ook niet gesproken over eigendom of dienstbaarheid. Mijn eerstejaarsstudenten weten al dat dit niet verward moet worden met publiekrechtelijke verplichtingen. Ik heb dat er ook volstrekt naast gelaten. Een concessie is een publiekrechtelijk recht dat verleend kan worden. Een staat kan aan een andere staat zo'n publiekrechtelijk recht verlenen.

## Franken

Uit de verklaring bij het IJzeren Rijn-verdrag valt te lezen dat de verplichting bestaat uit het verlenen van een concessie en niet zozeer uit het aanleggen van een spoorweg. Er is geciteerd uit, naar ik aanneem, het handboek van mijn hooggeschatte collega van lang geleden François. Het zal ongetwijfeld juist zijn dat hij in dit verband over een spoorweg sprak. Ik ken echter niet de gehele context. Ik zal de tekst er eens op nalezen. Het is goed mogelijk dat hij hiermee beslist aangeeft dat dit niet wil zeggen dat de verplichting niet juist uit een concessie bestaat.

De term eeuwigdurend is merkwaardig in dit verband. Het klinkt meer als een term uit een sprookjeswereld dan uit de werkelijkheid. De minister stelt dat niets eeuwig duurt in deze wereld. Het recht van doortocht is echter niet aangetoond. Geen van de verdragen of correspondentie spreekt daarover. Het gaat steeds om recht op gebruik, herstel, aanpassing en modernisering van het Nederlandse gedeelte van het historische tracé van de IJzeren Rijn. Door minister-president Kok is dat naar mijn mening zonder voldoende reden erkend. Helaas moeten wij het laten bij die constatering, want minister-president Kok heeft de verwachting gewekt dat van een verplichting sprake is. Daardoor is een betwisting in rechte niet zinvol meer. Verder zou ik, als wij dat debat verder ten gronde zouden voeren, de minister uitlokken om advocaat van de duivel te spelen. Ik denk dat dit het Nederlandse standpunt zou schaden. Voorts is een arbitrage al gestart. De zaak is dus sub judice. Het zou de positie van Nederland in de arbitragezaak kunnen schaden als wij daarover diepgaander zouden discussiëren.

Ik heb mijn betoog besloten met het stellen van een vraag. Die vraag heb ik beantwoord gehoord door met name de minister van Buitenlandse Zaken. Het antwoord luidde dat hij een overleg zou starten als overheden van als het ware aangrenzende regio's die in een goede sfeer over de gelding en de wijze van gebruik van het aan België verleende recht zouden spreken. Als deze toezegging zo klip en klaar is gekomen, is de weg vrijgemaakt om de standpunten van de Eerste Kamer nog alleen te laten afhangen van de antwoorden op de vragen van de collega's over de praktische uitvoering.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Wij hebben het in onze beraadslaging altijd gehad over de brief van minister Kok. Door de memorie van antwoord ben ik er altijd van uitgegaan dat sprake was van een mondelinge opmerking. Ik heb inmiddels de tekst opgevraagd en van de minister gekregen. De heer Franken is onze specialist. Kan onze stelling dat met die uitspraken de zaak is weggegeven, zijn gebaseerd op de genoemde brief? Ik lees er het volgende uit voor: "Uw brief van 19 juni 1998 heb ik met veel belangstelling gelezen. Wij zijn doordrongen van het grote belang dat België hecht aan de spoedige realisatie van de IJzeren Rijn langs het historisch tracé. Ook los van de volkenrechtelijke aspecten zal Nederland, zoals reeds meermalen tot uitdrukking gebracht, in goed nabuurschap het overleg voeren. Vanzelfsprekend is het reacteren van het historisch tracé, net zoals elk ander tracé, op het Nederlands grondgebied onderworpen aan de in Nederland geldende milieuwetgeving en de EU-regelgeving met betrekking tot bescherming van natuurgebieden (Habitatrichtlijn)." Dat is de tekst waarop wij tot nu toe de conclusie hebben gebaseerd dat het uitgerend de heer Kok is geweest. Ik moet zeggen dat ik de brief ook had kunnen schrijven. Ik vraag mij daarom af of onze conclusie nog wel helder is.

De heer **Franken** (CDA): Ik ben uitgegaan van de documentatie die de minister van Buitenlandse Zaken ons heeft verschaft op vragen van de Kamer. Ik doel met name op de brief van 31 januari 2005. Daarin staat een zinsnede die duidt op de manier die de heer Van der Lans zojuist wat populair heeft geformuleerd. Ik vertrouw hem natuurlijk op zijn blauwe ogen, hoewel ik hem vanaf deze kant van de zaal niet zo goed kan zien. Als de brief dus juist is, dan denk ik dat hij in het verkeer tussen staten zodanig moet worden opgevat dat daarmee van een erkenning sprake is. Nogmaals, ik ben uitgegaan van de documentatie die de minister ons heeft verstrekt. Bovendien ben ik ervan uitgegaan dat wij nog niet eens zouden worden geconfronteerd met konijnen die uit een hoge hoed zouden worden getoverd.

□

De heer **Van Raak** (SP): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording, die veel uitgebreider was dan in de schriftelijke rondes. Volgens de minister van Buitenlandse Zaken heeft minister-president Kok in 1998 het recht van doortocht erkend, alsmede het historisch tracé. Volgens de minister van Buitenlandse Zaken was dat niet juridisch noodzakelijk. Waarom is dat toen geen onderwerp van debat geweest in het parlement? De minister van Verkeer en Waterstaat zei dat dit niet aan de Eerste Kamer is. Maar het is wel aan de Tweede Kamer, want die is in Nederland veel belangrijker, zoals de minister weet. Zij deed de toezegging dat de MER en het tracébesluit zeker zullen worden afgewikkeld. Die toezegging houdt niet veel in, want het lijkt mij niet meer dan logisch dat dit soort zaken wordt afgewikkeld. De toezegging komt ook wat laat, want wat heeft het nog voor zin om al die nationale procedures, zoals de MER en het tracébesluit, te volgen? Wat is de zin van beroepsprocedures en hoeveel zijn de rechten van burgers en gemeenten nog waard als de IJzeren Rijn over het historisch tracé er komt, of zij nu hoog of laag springen? In 1998 is er een besluit genomen. De burgers en de gemeenten hebben daar niet veel over te zeggen gehad, evenmin als het parlement. Moet ik dan zo blij zijn met deze harde toezegging?

De toezegging van de minister van Buitenlandse Zaken was iets harder. Hij gaat na de uitspraak van het tribunaal opnieuw in overleg treden met België over het recht van doortocht. Toe maar. Ik ben daar wat minder enthousiast over dan de heer Franken. De toezegging houdt ook weinig in. Wij hebben de IJzeren Rijn, over het historisch traject, ook al gaan wij na de uitspraak van het tribunaal spreken over het recht van doortocht. Daartoe is in 1998 al beslist.

De minister zegt dat wij vanavond alleen spreken over het arbitrageverdrag en niet over de IJzeren Rijn. Was dat maar waar! De minister weet toch ook dat wij, als wij het arbitrageverdrag goedkeuren, indirect ook de IJzeren Rijn goedkeuren, over het historisch tracé? De minister knikt neen, dus ik ben heel benieuwd naar haar antwoord. Misschien kan zij mij

## Van Raak

overtuigen. Als wij het arbitrageverdrag afkeuren, doet het arbitrage-tribunaal volgens de minister geen uitspraak, en wordt de IJzeren Rijn stilgelegd. Wij hebben dan meer tijd. Misschien is dat goed voor Limburg, zei zij erbij. Er zijn nog meer nadelen, die de minister volgens haar niet hoeft te noemen. Toen ik dat hoorde, was ik heel benieuwd. Wat zijn die andere nadelen, die de minister niet hoeft te noemen? Ik kon ze niet zo snel bedenken.

De minister zei dat de situatie in Weert goed is bekeken. Er zijn aanpassingen gedaan. Er zijn geluidswallen en geluidsschermen aangebracht. Die kosten heel veel geld. Wie moet dat gaan betalen? Er komt in Weert wel een muur van twaalf meter, en dat is hoog voor zo'n klein stadje. Ik ben het daar niet mee eens. Wij kunnen de MER en het tracébesluit afronden, maar die muur zal er komen.

In het Eindhovens Dagblad van 23 december 2004 stond: er komt voor 2010 een einde aan de LPG-transporten per trein door de centra van grote Brabantse steden, zoals Eindhoven en Helmond. Van Geel wil het treintransport van vloeibare LPG van de Brabantroute, afkomstig van de LPG-terminal in Vlissingen, overhevelen naar de Betuwelijn, die in 2007 in gebruik wordt genomen. Het is toch echt de bedoeling dat er door die Brabantse steden geen LPG-treinen meer komen te rijden. Wat is het verschil tussen een Brabantse en een Limburgse stad?

Dan kom ik te spreken over de zeggenschap in de toekomst. Ik zou graag willen dat de Eerste Kamer, de Tweede Kamer, de provincie en de gemeenten de zeggenschap krijgen over het spoor. Nederland zal eisen stellen bij eventuele uitbreidingen in de toekomst, zeker wat betreft de normen op het gebied van gevaarlijke stoffen. De kosten komen wellicht voor rekening van België, maar dan is het toch wel bijna zeker dat er opnieuw ruzie zal ontstaan? Is het dan niet veel beter om daar gewoon nu goede en harde afspraken over te maken? Over die 43 treinen in 2020: ik vind het toch heel moeilijk om dat te geloven, gezien de plannen voor een TEN-verbinding en de investeringen die daarin gedaan zullen worden. Kan de minister mij toezeggen dat er in de toekomst geen hoogwaardiger spoor zal komen? Kan zij mij

geruststellen dat het werkelijk bij die 43 treinen blijft?

Ik denk dat de heer Biermans zaterdag op de ledenvergadering toch helderziend is geweest toen hij opmerkte dat de Kamer met het verdrag van arbitrage zou instemmen. Als hij helderziend is, dan moet ook zijn bewering kloppen dat het tribunaal binnen een week uitsluitel zal geven. Klopt dat, vraag ik aan de ministers. Stel dat wij hier vanavond instemmen met het verdrag, krijgen wij dan binnen een week uitsluitel? Weten de ministers echt nog niet hoe dat zal luiden? Ik ben heel benieuwd.

In 1839 hadden wij te maken met onwillige Belgen. In 2003 hadden wij nog steeds te maken met onwillige Belgen. Afkeuring van dit verdrag is volgens mijn fractie ook een helder argument voor de minister voor nieuwe onderhandelingen met België.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik dank de ministers voor de uitvoerige beantwoording. Aan minister Bot heb ik nog een vraag. Hij heeft straks gesteld dat het recht op de exploitatie door Nederland werd teruggekocht. Ik zit nu eigenlijk op een wissel waar ik niet verder kan. Wat betekent dat nu, op dit moment? Ik wil benadrukken wat collega Franken heeft gezegd, namelijk dat dezelfde minister heel nadrukkelijk heeft toegezegd dat hij te zijner tijd zal overleggen – dat is een toezegging aan de Kamer – over de gelding en de wijze van gebruik. Het is voor mij heel belangrijk om dat nog eens bevestigd te horen.

Toen de minister van Verkeer en Waterstaat begon, had ik het gevoel dat wij voor onze broek kregen. Zo van: wat is er aan de orde? Dat is het verdrag en het is goedkeuren of afkeuren. Zo zette zij heel sterk in en het is ook goed dat ministers heel sterk inzetten. Volgens haar gaat het dus niet over tracés en niet over financiën. Toen dacht ik: als dat het is, dan ga ik als een geslagen hond naar huis. Maar goed, uiteindelijk is de minister dan toch serieus op de vragen van de collega's en van mij ingegaan. Zij heeft nog eens duidelijk gemaakt dat diverse dingen heel nadrukkelijk al gebeurd zijn en dat dit tracé, de reactivering van deze lijn, de minst milieubelastende optie is.

Dat houdt zij ook staande, begrijp ik, en dat is een belangrijk gegeven.

De historie is mij dierbaar. De minister was even vergeten dat ik ook namens de ChristenUnie spreek en ik hecht eraan dat nog eens nadrukkelijk te zeggen. Als woordvoerder van deze twee partijen heb ik een heel sterk historisch besef. Toch blijft het voor mij in de hele afweging een probleem dat je door een gegeven uit het verre verleden, door dat verdrag, nu met het geweldige probleem zit dat je geen goede afweging kunt maken. Dat betreurt ik zeer. Je moet goede afwegingen maken als het gaat om ons kleine, dicht bevolkte land, om het vervoer van personen en van goederen per spoor, per water, per weg. Die afwegingen worden ons niet gegeven vanwege het verdrag en dat betreurt ik heel erg. Er zal maar nog een staat ontdekken dat er in één of ander archief een oud verdrag ligt. Dan zitten wij met het volgende probleem. Het zou bijvoorbeeld Duitsland kunnen zijn. Hoe dan ook, ik wil niet vooruitlopen op die tragiek.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Voorzitter. Wat ik wil, is heel simpel. Laat ik zeggen dat het recht van doortocht van de Belgen ook door mijn fractie erkend zal worden. Laat ik zeggen dat een TEN-spoorlijn, een groot project of trans-Europese verbindingen in alle rust overwogen moeten worden. Dat alles moet bij elkaar genomen worden.

Met onze zuiderburen moeten wij in Europees verband of in Benelux-verband in alle redelijkheid de beste oplossing zien te vinden, waarbij alle alternatieven zijn afgewogen. Ik bedoel de beste oplossing voor het milieu, voor de haven in Antwerpen en voor het transport over de weg, dat beter per goederenspoor kan gaan. Dat zouden wij dus moeten doen: in alle rust de alternatieven naast elkaar zetten en bepalen wat de beste oplossing is. Naar mijn idee is dit de morele plicht ten opzichte van de bevolking in Limburg. Ik denk aan de mensen die naar het natuurgebied gaan en aan de mensen in Roermond en in Weert. Zij moeten zeker weten dat de regering het uiterste heeft gedaan om zo zorgvuldig mogelijk te opereren. Dat is precies, ondanks alle verhalen van de regering en ondanks

## Van der Lans

de lofzang van mevrouw Peijs op de buitengewoon grote zorgvuldigheid van de procedure, niet aan de orde in dit dossier.

Er is geantwoord dat er zeven MER-procedures zijn. Ik zeg dat de MER-procedure is gedictieerd door een Belgisch dictaat. Het klopt gewoon niet, als de minister zegt dat de A67 bij de MER-procedure betrokken is. Er is wel een studie naar gedaan. Ik durf dan ook te beweren dat er nog meer varianten niet betrokken zijn bij het afwegen van de alternatieven. Dat is nu precies waarom de mensen in Limburg zo balen. Zij balen ervan dat hier op de een of andere manier, mede op basis van historische emoties, een onduidelijk besluit genomen wordt. Dat moeten wij vandaag goedkeuren.

Als wij met dit verdrag akkoord gaan, kiezen wij voor het historische tracé en voor die ene bekrompen oplossing die alles tot nu toe heeft gedictieerd. Mijn stelling is dat dit buitengewoon onverstandig zou zijn. Daarom vraag ik aan de regering om mij de agenda nog eens heel duidelijk mee te geven, waaruit blijkt waar men het over wil hebben. Het kan zijn dat er gezegd wordt: het verdrag is getekend en nu gaan wij praten. Dat heeft volgens mij een hoog mosterd-na-de-maaltijd-gehalte. Ik meen dat het in alle redelijkheid veel verstandiger is om zelfs de grote projecten die in Europa met goederentransportlijnen nog op de agenda staan, bij elkaar te vegen en na te gaan op welke wijze wij daar misschien sneller dan 2020 prachtige dingen voor zouden kunnen maken in plaats van gevangen te blijven in de wereld van het verleden.

Voorzitter. Voor ons is een heel belangrijk element de brief van 31 januari waarin bij monde van minister-president Kok een toezegging wordt gedaan. Ik moet zeggen dat die 31 mei jongstleden niet letterlijk geciteerd is. Het CIP kon de brief na drie kwartier niet boven water krijgen. De minister was echter bereid om mij een kopie van die brief te geven.

Ik moet zeggen dat het resultaat teleurstellend is. Daarin is een minister-president aan het woord die helemaal niet het recht op doortocht onomwonden erkent. Hij zegt: dat is een probleem; wij zijn goede burens. Men moet echter wel weten dat, als het historisch tracé wordt aangelegd,

men dan met alle Nederlandse wetgeving te maken heeft. Dat zeggen wij ook; dat is helemaal niet het konijntje uit het hoedje, wat de doorslag zou moeten geven. Naar mijn idee versterkt dit het verhaal dat de heer Franken hier heeft gehouden. Dat komt erop neer dat Nederland veel beter deze kwestie over de precieze rechtmatigheid van de Belgische claims aan een arbitragecommissie had kunnen voorleggen. Dan was die duidelijkheid ontstaan die nu voortdurend ontbreekt.

Met dit verdrag voegen wij een feitelijkheid toe aan de realiteit. Stel er komt een enkelvoudig spoor tot stand tot 2020 waarover per dag ten minste 43 treintjes rijden. Is daarmee het eeuwigdurend recht voor België afgedaan? Is dan de kwestie ten einde? Is dat "einde verhaal" met betrekking tot IJzeren Rijn. Hierover moet de regering op zijn minst een heldere uitspraak doen. Dit hebben wij op basis van al die historische verdragen onze vrienden daar te bieden. Daar komt niets meer bovenop of er groeit niks meer vanzelf. Een dergelijke uitspraak verwacht ik op zijn minst van de regering. Ik krijg graag een heldere toelichting op de agenda van de gesprekken en de gespreks-onderwerpen die na aanvaarding van het verdrag zal worden opgesteld.

□

De heer **Eigeman** (PvdA): Voorzitter. Ik legde twee weken terug in het kort aan iemand in de trein uit wat ik die dag ging doen. Het zou die dag over de IJzeren Rijn gaan, maar dat kon helaas niet doorgaan. Die persoon vatte het samen door te concluderen dat het vooral om emoties en geld ging. Ik zei dat zij dat aardig had gezien.

Vandaag komen de emoties wat verstopt tevoorschijn en over geld hebben wij eigenlijk helemaal niet zo uitgebreid gesproken. Toch houd ik het gevoel dat geld een belangrijke rol speelt in de soms wat ingewikkelde beantwoording van de regering en de strategie die zij volgt. Ik kan daar overigens best begrip voor hebben, maar dat kan ik ook hebben voor emoties die spelen. Het Scheidingsverdrag heeft in België een andere lading dan hier. Dat wil ik gezegd hebben. Ik wil namelijk rekening houden met die lading, ook in de discussies in het parlement. Die

lering heb ik getrokken uit mijn Benelux-ervaring. Om nog even een misverstand recht te zetten, merk ik op dat niet alleen Belgische collega's zich druk hebben gemaakt over de IJzeren Rijn, maar ook Nederlandse collega's en ikzelf. Er liggen dan ook initiatieven om nog eens met elkaar te praten, wat vandaag de uitkomst ook is.

Voor de fractie van de PvdA blijven er twee punten over. Het is belangrijk dat er sprake is van een vrije rechtsgang. Zo noemen wij dat vrij vertaald. Het lijkt dat daar ondubbelzinnig op is geantwoord. Natuurlijk staat het ontwerp-tracébesluit nog open voor beïnvloeding. Er mogen vragen over worden gesteld en er mag om nadere zekerheid worden gevraagd. Verder kan er worden gevraagd om voorzieningen en moet de MER-procedure nog worden afgemaakt. Een volwaardig ontwerp-tracébesluit komt ook aan de orde. Dat is de ene kant van het verhaal. Aan de andere kant heb ik minister Bot zeer nadrukkelijk horen zeggen dat de Nederlandse rechter natuurlijk rekening te houden heeft met uitspraken die in internationale verdragen zijn vastgelegd. Daarover heb ik nog niet genoeg duidelijkheid, vandaar dat ik er nog eens om vraag. Kunnen in het uiterste geval burgers en medeoverheden nog een beroep doen op rechters? Hierop moet een ondubbelzinnig antwoord komen. Ik begrijp dat dit ingewikkeld is, maar toch wil ik een helderder antwoord dan ik in de eerste termijn heb gekregen.

Volgens de bestuurlijke logica staat de doortocht gelijk aan het tracé. Volgens mij zit hierin de geldkwestie verstopt. Ik zou ook zeggen dat doortocht en tracé hetzelfde zijn. Gaan wij over een ander tracé praten, dan praten wij over een andere eindafrekening en over een andere verdeling van de eindafrekening. Dat u daar op dit moment niet in alle openheid antwoord op geeft, begrijp ik ook. Ik heb alleen niet voor niets aan de heer Bot een vraag gesteld in verband met wat minister-president Kok heeft toegezegd. Ik kijk hier nog wat genuanceerder naar nu collega Van der Lans de brief heeft voorgelezen. Doortocht, het recht op doortocht, dus de betekenis van het Scheidingsverdrag uit 1839, staat vast. Niemand betwist dit hier. De vraag is alleen of dit één op één

## Eigeman

gekoppeld is aan het historisch tracé zoals met de IJzeren Rijn is gekozen.

Al in 1873 is het verdrag van 1839 ook gemoderniseerd. Dat is het grappige. Naast kanaal en weg kwam er een spoorweg. Toen kon het verdrag dus snel worden aangepast. Wel moest de garantie worden gegeven dat er niet nog eens wat werd gevraagd. Zodra de spoorweg er lag, mocht er niet meer om een kanaal worden gevraagd. Toch was er toen al een idee over modernisering. Ik wil dat wij dat besef gebruiken bij de uiteindelijke realisering van het recht van doortocht. Eerlijk gezegd, maak ik uit de woorden van minister Peijs op dat het recht van doortocht hetzelfde is als het historisch tracé. Haar moverende redenen denkt zij dat het historisch tracé het beste tracé is. Dat heeft zij uitgelegd. Het is dus gewoon een Nederlandse beslissing, zoals ik al heb opgemerkt in het voorlopig verslag. De vraag of dit een juiste beslissing is geweest, kan nog steeds aan de rechter worden voorgelegd; daarover heb ik zojuist al een vraag gesteld.

Verder is het natuurlijk de intentie om een goede bestuurlijke aanpak te kiezen; dit is ook vanavond weer duidelijk geworden, maar ik ben het grotendeels met de heer Van der Lans eens dat deze ingewikkelde kwestie anders aangepakt had kunnen worden. Ik ben afkomstig uit de wereld van het gemeentebestuur en ik heb gemerkt dat je bij conflicten tussen gemeentebesturen af en toe de juridische kant opzij moet zetten en moet proberen, echt samen een oplossing te zoeken. Daar zijn veel partijen voor nodig, dat is modern besturen. Democratie is heel lastig, met actiegroepen, burgers en gemeentebestuurders, maar er zijn wel wegen voor. Ik zou op dit punt graag meer creativiteit van de ministers hebben gezien.

Tot slot. Wij hebben over emoties gesproken en die heb ik ook. Het is duidelijk dat wij vandaag niet kunnen concluderen dat de Betuweroute een fiasco is. In economische zin ben ik dit met minister Peijs eens. Ik woon in het gebied waar de Betuweroute doorheen gaat, en ik vind dat die op één punt absoluut wel een fiasco is, namelijk op het punt van de aantasting van het landschap en de natuurwaarden. Daarom wil ik juist daaruit lering trekken bij het recht van doortocht. Dat moet geëffectueerd worden, maar wel op een manier die

meer recht doet aan landschap, natuur en milieu dan men in 1839 kon bedenken. Ik ben nog niet toe aan ondubbelzinnige conclusies, dus ik ben benieuwd naar het antwoord van de regering in tweede termijn.

□

De heer **Hoekzema** (VVD): Voorzitter. Ook ik dank beide ministers voor hun zeer uitgebreide antwoord. De minister van Buitenlandse Zaken gaf een zeer uitgebreid antwoord met een volkenrechtelijke inhoud, ondersteund door historische feiten. Het was een indrukwekkend betoog en ik kan er grotendeels mee instemmen. Ik maak uit zijn brief van 31 januari van dit jaar op dat minister-president Kok op de vraag van premier Dehaene om tot reactivering van de IJzeren Rijn over te gaan het recht op doortocht heeft erkend. Dit is voor mijn fractie een heel duidelijk uitgangspunt.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Dat staat niet in die brief.

De heer **Hoekzema** (VVD): Ik lees dat er wel in en ik ben niet van plan om tot een nadere analyse van brieven over te gaan. Een belangrijk document in dezen is de brief van 31 januari; daar is letterlijk geen woord Frans bij.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Maar die is weer gebaseerd op de andere brief, dus het is mogelijk dat de formulering in de brief van 31 januari niet helemaal terecht is.

De heer **Hoekzema** (VVD): Ik heb die andere brief ook snel kunnen lezen; daaruit heb ik de conclusie kunnen trekken dat de minister van Buitenlandse Zaken kort en juist heeft weergegeven wat erin staat.

De minister heeft ook heel duidelijk toegezegd dat de regering na de uitspraak van het arbitrage-tribunaal snel overleg zal voeren met de regering van België over het "eeuwigdurende recht van doortocht", omdat het van belang is in het kader van het uit de wereld helpen van de historisch beladen situatie en alle emotionele aspecten ervan, opdat er ruimte ontstaat voor creatieve oplossingen.

Ik wil vervolgens nog op een ander heel belangrijk punt wijzen, een punt waarover de minister van Verkeer en Waterstaat heel nadrukke-

lijk heeft gesproken. In eerste termijn heb ik gevraagd wat er gebeurt als het arbitrage-tribunaal een uitspraak heeft gedaan. De minister zei dat dan de procedures beginnen voor de uitvoering, maar dat alle rechten van burgers en andere belanghebbenden blijven gelden. Dat betekent dat de gehele MER-procedure doorlopen zal worden, dat de Vogel- en Habitatrichtlijnen aan de orde komen en dat – dat is heel erg belangrijk – de inspraak-, beroeps- en bezwaar-mogelijkheden volledig blijven bestaan. Ik ga ervan uit dat deze weergave van de opvatting van de minister in dezen correct is. Gelet op deze samenhang wil ik namens mijn fractie verklaren dat wij akkoord gaan met dit verdrag.

□

De heer **Walsma** (CDA): Voorzitter. Wij hebben in de afgelopen periode heel veel materiaal onder ogen gekregen. Er zijn twee schriftelijke rondes geweest en wij hebben twee memories van antwoord mogen ontvangen. Naar aanleiding daarvan heb ik vanochtend nog een viertal vragen gesteld. Ik ben tevreden met de antwoorden op die vragen.

□

Minister **Bot**: Mijnheer de voorzitter. Het juridische debat is doorgegaan. Ik zal met genoeg antwoord geven op de vragen die door professor Franken, een groot expert op het gebied van het civiele recht in Nederland, zijn gesteld. Ik zal trachten uit te leggen waarom de regering vindt dat het voorbeeld van de aanloop van een auto en de verbintenis die daaruit is voortgevloeid van andere aard is dan de volkenrechtelijke verbintenis die in dit verband twee staten zijn aangegaan voor een recht van doortocht. Tegenover de verbintenis tussen twee staten staat de civielrechtelijke verbintenis tussen een staat en een particulier bedrijf. Ik ben gepromoveerd op het volkenrecht en met name op het verdragenrecht. Ik ben van mening dat het hierbij om twee afzonderlijke onderwerpen gaat. Het een moet je los zien van het ander. Met andere woorden, op basis van artikel 12 van het Scheidingsverdrag blijft het recht op doortocht bestaan. Daarnaast is er de concessie en die concessie is een specifieke uitwerking geweest

## Bot

van dat recht op doortocht. De concessie is aan een bepaalde maatschappij verleend. Vervolgens is die door Nederland teruggekocht. Daarbij ging het om de eigendommen en de manier waarop de lijn was aangelegd, maar dat had geen betrekking op het basisrecht, het recht op doortocht. Ik heb in dit verband verwezen naar de onderhandelingen in 1839 en opgemerkt dat er tussen de twee landen grote ruzie was. Die ruzie betrof de vraag aan wie het stukje Limburg dat in België steekt zou gaan toebehoren. Er is een Belgisch Limburg en er is een Nederlands Limburg. België had natuurlijk graag gezien dat dat stukje Limburg van hen was. Dan zou het hele probleem van de doortocht er niet geweest zijn. De concessie die Nederland moest doen om dat stukje Limburg dat nog steeds van ons is te behouden, was dat het recht op doortocht moest verlenen. Op welke wijze daaraan uitvoering is gegeven, is vraag twee, maar er is het middel van de concessie gebruikt. Die concessie is weer teruggekocht, maar het recht van doortocht was er nog steeds. Alleen, er was een andere concessionaris. Het verschil waarop ik wees blijft echter bestaan. Kennelijk zijn de geachte afgevaardigde en ik het op dit punt niet eens. Ik heb een toezegging gedaan. Alle geachte afgevaardigden hebben daarover een vraag gesteld en over die toezegging zijn wij het eens.

De heer **Franken** (CDA): Mag ik toch even, zonder in een derde termijn te vervallen, persisteren bij datgene wat de minister en mij verdeeld houdt? Mij gaat het namelijk om de vraag wat het voorwerp is van die overeenkomst tussen staten. Of er nu sprake is van een overeenkomst tussen personen of tussen staten maakt wat dat betreft geen verschil. Het gaat erom dat er een object van die overeenkomst is. In de overeenkomst met mijn garagehouder was dat de koop van een auto tegen een bepaalde prijs. Tussen de partijen België en Nederland was dat het recht om een concessie te mogen verlenen aan een particuliere maatschappij. Dat recht had Nederland, dat de soevereiniteit heeft over dat stuk grondgebied, en dat heeft het aan België overgedragen. Dit is mijn conclusie. Tot persistit!

Minister **Bot**: Ik persisteer dus in de

andere conclusie. Ik zie in het voorbeeld van de heer Franken een eenmalige zaak. Hij zegt dat dat recht maar eenmaal uitgeoefend kan worden, maar dat is niet het geval. Het is onder die bepaalde omstandigheden aan die bepaalde maatschappij toegekend. Op zich kan België opnieuw vragen er, gezien dat recht van doortocht, in een andere vorm uitwerking aan te geven. Met andere woorden: het kan om een nieuwe auto vragen of om een auto in een andere kleur, omdat de vorige auto die teruggekocht is, niet beviel. Hij reed niet goed. Wij gaan nu als het ware een nieuwe auto optuigen en kijken onder welke voorwaarden die gebruikt kan worden. Wij gaan kijken of hij milieuzindelijk is, of hij vier wielen heeft en geen drie. Dan komt er een MER-procedure enz. Zo moet je in mijn opvatting dat artikel zien.

Ik heb al toegezegd dat de uitkomst van het geheel moet zijn dat de Nederlandse regering gaarne bereid is om met België in goed nabuurschap en in alle vriendschap opnieuw te gaan praten over de gelding en de toepassing van dat eeuwigdurende recht. Ik heb ook gezegd dat uiteindelijk natuurlijk geen enkel recht echt eeuwigdurend is. Daarover gaan wij praten. Dat is belangrijk, als ik tenminste goed naar de geachte afgevaardigden van andere fracties heb geluisterd.

De heer **Eigeman** (PvdA): Ik stap even in de beeldspraak van collega Franken. Ik ben een minder eminente geleerde op het gebied van het recht, maar het beeld dat hij schetste, vind ik mooi. Het is dus mogelijk dat het om een nieuwe auto gaat. Dat betekent dus dat je het recht van doortocht ook op andere wijze, langs een ander tracé kunt realiseren. Het recht van doortocht is geen enkel punt van discussie. Er kan wel sprake zijn van een andere auto die meer voldoet aan de eisen van deze tijd en die meer is aangepast aan wat wij nu nodig hebben. Je kunt dan op die manier het recht van doortocht blijven realiseren, waarbij je twee partijen nodig hebt om dat recht zijn gang te laten gaan.

Minister **Bot**: Daarmee komen wij weer op een juridische vraag. Artikel 5 van het IJzeren-Rijnverdrag stelt dat dit het historische tracé is. Het verdrag is nog steeds van toepassing. Mevrouw Peijs heeft uiteenge-

zet dat inmiddels zeven verschillende tracés zijn besproken. Dat heeft België toegestaan. Men heeft gezegd: artikel 5 is nog van toepassing, het historische tracé bestaat nog, maar wij zijn bereid toe te staan dat u praat over andere tracés om milieuredenen, met het oog op omwonenden in nieuwe dorpen, enz. Wij zijn uiteindelijk uitgekomen op het historische tracé. Alle beroepsprocedures blijven van toepassing. Het is ook in dit licht interessant om de brief van oud-premier Kok erbij te pakken. Hij schrijft over reactivering van het historische tracé, natuurlijk wel met toepassing van alle nationale bevoegdheden en Europese wetgeving. Die brief staat niet op zichzelf. Als regering gaan wij er namelijk van uit dat het recht van doortocht bestaat. Alles wat Kok doet in die brief is dat bevestigen. Hij geeft daarin aan dat het historische tracé kan worden gereactiveerd, rekening houdend met de mogelijkheid van beroep van de burger en rekening houdend met milieuwetgeving, de Habitatrichtlijn etc.

De heer **Eigeman** (PvdA): Deze interpretatie van de brief van minister-president Kok deel ik volstrekt. Ik wijs u er overigens op dat hij dat beeld van die nieuwe auto wel degelijk in zijn hoofd had. In de brief staat namelijk: of welk tracé dan ook. Er kan dus ook over andere tracés gesproken worden. Voor mij is essentieel dat het recht van doortocht zoals het in het Scheidingsverdrag is geregeld, niet ter discussie is gesteld, maar dat de wijze waarop en de vormgeving wel degelijk een punt van discussie zijn. Op dit moment bepaalt de eigen keuze van de Nederlandse regering voor het historische tracé de discussie en niet het Scheidingsverdrag met het recht van doortocht.

Minister **Bot**: Maar ik zeg er wel bij dat beide verdragen nog steeds gelden. België heeft inderdaad het recht om te eisen dat het historische tracé gereactiveerd wordt. Dat België er ook in heeft toegestemd dat wij nog eens zouden onderzoeken of er andere tracés mogelijk waren, is een andere kwestie.

De heer Van Raak heeft gezegd de brief van Kok niet zo overtuigend te vinden. Ik kan alleen maar herhalen dat die brief niet op zichzelf staat. In onze opinie kan die niet los worden gezien van het recht van doortocht.

## Bot

In zijn brief zegt Kok heel duidelijk: "Vanzelfsprekend is het reactiveren van het historische tracé op Nederlands grondgebied onderworpen aan..." etc. Als je zoiets schrijft als premier aan een premier aan een ander land, dan is het heel duidelijk wat je daarmee bedoelt. Dan bedoel je er niet mee dat je vindt dat het niet gereactiveerd kan worden. Ik vind een dergelijke briefwisseling tussen twee premiers waarbij ook het aspect van goeder trouw aan de orde is, heel overtuigend.

De heer Van der Lans kan ik zeggen dat de burgers hun recht behouden om alle procedures die gangbaar zijn in dezen, te volgen. Het was overigens aardig dat hij het voorbeeld van het gemeentebestuur noemde. Dat raakt ook precies wat ik bedoel met mijn opmerking dat je als goede burens vervolgens moet gaan spreken over het eeuwigdurende recht en over de gelding en de toepassing.

De heer **Eigeman** (PvdA): Mijn vraag is dan wel hoe dit zich verhoudt tot wat u in eerste termijn heeft gezegd over wat de inzet van de regering is nadat er afspraken zijn gemaakt met de burens. Daarnaast wijs ik erop dat ook de Nederlandse rechter rekening te houden heeft met internationale verdragen, dus ook met het arbitrageverdrag. Betekent dit dat de rechter dit zodanig bij zijn overwegingen moet betrekken dat uiteindelijk de burger op grond van dat verdrag niet tegemoet kan worden gekomen?

Minister **Bot**: Dat zeg ik niet. Ik mag overigens aannemen dat ook een rechter bij zijn overwegingen een bindende uitspraak van een arbitragehof zal betrekken. Ik weet niet hoe dat betrokken zal worden, maar een verstandige rechter kijkt natuurlijk naar alle overwegingen, naar alle elementen en naar de interpretatie. Het gaat vaak om de vraag welke interpretatie je geeft aan een bepaalde wet- of regelgeving. Als het arbitragehof daar een bindende uitspraak over doet, neem ik aan dat de Nederlandse rechter daar rekening mee zal houden. Dat laat onverlet het recht van de burger om zich tot die rechter te wenden en alle beroepsprocedures te doorlopen. Wat de rechter verder doet, is de zaak van de rechter. Ik heb alleen maar gezegd dat ik, als ik rechter was, rekening zou houden niet alleen

met de wetgeving, maar ook met de achtergrond van de wetgeving, de parlementaire discussie erover en wat een internationaal tribunaal daarover zegt. Ik neem aan dat de rechter dat ook doet.

De heer **Eigeman** (PvdA): Ik begrijp dat u niet in de overwegingen van de rechter kan treden. Hij moet er rekening mee houden, maar het bindt de rechter niet.

Minister **Bot**: Het bindt de rechter niet. De rechter is uitsluitend gebonden aan het Nederlandse recht, zoals ook in de brief van minister Kok duidelijk naar voren is gekomen.

Mijnheer de voorzitter. Ik ben hiermee wat mij betreft aan het einde van mijn antwoorden gekomen.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Als ik naar de heer Van Raak luister, dan heb ik het idee dat ik het niet duidelijk heb uitgelegd. Wat ik heb gezegd was kennelijk niet volstrekt duidelijk. Ik begrijp dat niet. Hij vraagt wat de rechten van burgers waard zijn.

Voorzitter. De rechten van burgers staan. Wij hebben dat de hele avond hier willen zeggen. Als burgers rechten hebben, dan worden deze hier nergens geschaad. We hebben de MER-procedure en de Tracéwet-procedure tot een bepaald moment precies volgens wet- en regelgeving doorgevoerd. Op een bepaald moment hebben we echter de procedure opgehouden. Ik heb al tegen de heer Hoekzema gezegd dat we de procedure daar straks weer oppakken. De procedure wordt vervolgens gepubliceerd. Dan volgt alle inspraak waar de burger recht op heeft. De burger gaat als het hem niet aanstaat, naar de rechter. Een ding is in alle tracéprocedures die ik in dit land zie, duidelijk. Dat is dat de burger daar precies de weg weet. Hij is heel mondig. Hij weet precies de rechter te vinden. Hij weet ook dat hij het over luchtkwaliteit moet hebben. De burger is ongelooflijk mondig. Ik heb daar grote bewondering voor. Die rechten staan. We moeten hier niet weggaan voordat dat duidelijk is. Er is aan die burger niets ontnomen. Ik zou die burger ook absoluut niets willen ontnemen.

De heer **Van Raak** (SP): De burger

staat voor zijn rechten en als hij dat niet doet, dan wil mijn partij die burger graag een handje helpen. Dat zit dus misschien wel goed. Maar is de minister het met mij eens dat het MER-tracé, dat al die rechten er niet toe kunnen leiden dat er geen IJzeren Rijn komt over het historische tracé? Dat ligt namelijk wel vast, ongeacht de procedures die we gaan volgen. Dat is een zeer ernstige beperking.

Minister **Peijs**: Ik hoor minister Bot naast mij zeggen: nee. Als de rechter zou zeggen dat hij een bepaalde procedure midden door de binnenstad van een stad niet zou goedkeuren, dan moet er een alternatief tracé komen. Als dat de uitspraak zou zijn van de rechter op een terecht bezwaar van een burger, dan heeft de rechter het laatste woord in dit land.

De heer **Van Raak** (SP): Als ik dus samen met alle bewoners van Weert naar de rechter ga, dan kan de rechter het historische tracé afkeuren.

Minister **Peijs**: Dat weet ik niet. Je kunt wel naar de rechter gaan en zeggen dat het je niet aanstaat, maar je moet wel gronden hebben. Die gronden zijn gebod in onze wet- en regelgeving. Als je goede gronden hebt en de rechter zegt dat een bepaald tracé niet kan en er komt nog een vervolg op wat er al gedaan is, dan heeft de burger alle recht om dat na te streven. We zien dan wel wat eruit komt. Wij weten natuurlijk niet wat er uit de arbitrage komt. Die kan een kostenverdeling aangeven. De arbitrage kan antwoord geven op een aantal vragen. Wij denken op grond van de verdragen dat wij ongeveer een idee hebben wat eruit kan komen, maar wij weten het niet.

Een andere vraag was of er over een week uitsluitel is. Ik heb er mijn koffiedik nog eens op nagezien, want wij hebben vele helderzienden in deze Kamer, maar ik weet het niet. Ik weet maar één ding. Dat is dat de uitspraak op 29 september klaar lag. Op 30 september hebben wij een debat gehad in de Tweede Kamer en toen was arbitrage nog ver weg, vanwege de procedures in het Nederlandse parlement. Nu zijn wij in de Eerste Kamer, dus er is nog steeds een procedure. Ik weet niet wanneer er wordt gestemd, want dat is aan de agenda van deze Kamer.



## Peijs

Ook daar ligt een onzekerheid. Ik ben niet zo helderziend dat ik dat weet. Ik weet wel dat het klaar ligt, zodat het heel snel kan gaan, als deze Kamer een uitspraak heeft gedaan. Dat is het uiterste wat ik ervan kan zeggen.

De heer **Van Raak** (SP): Snelheid kan nooit kwaad. Als ik vandaag instem met de arbitrage en dus met dat historisch tracé, hoe je het ook wendt of keert, ben ik wel bang dat ik het de rechter onmogelijk maak om nog een uitspraak te doen tegen dat historisch tracé, als ik met de bewoners van Weert naar de rechter ga. Is de minister dat met mij eens of kan zij mij geruststellen?

Minister **Peijs**: Het historisch tracé zal de inzet zijn van uw procedure. Als de rechter zegt dat u ongelijk hebt, kan het wel. Er staat heel duidelijk bij alles dat de Nederlandse en Europese wet- en regelgeving van toepassing zijn. Als het tracé niet voldoet aan de habitat- en de vogelrichtlijn en aan alles wat wij in dit land zelf hebben verzonnen, bijvoorbeeld over luchtkwaliteit, moeten wij iets anders bedenken. Dat soort rechten van de burgers ter plaatse staan gewoon recht overeind.

Het spijt mij dat ik de heer Van Raak niet duidelijk heb kunnen uitleggen wat het verschil is tussen Brabant en Limburg. Ik ben Brabantse en hij is een Limburger, geloof ik. Het verschil is duidelijk. Dat hoeft ik niet meer uit te leggen.

Voor alle zekerheid, de heer Van Geel heeft niet gezegd dat er geen LPG-treinen door de Brabantse steden zullen rijden, maar wij gaan dat binden aan een plafond. Ik heb Venlo beloofd dat de externe veiligheidsrisico's in juli 2007 binnen de norm blijven. Dezelfde plafonds gaan straks ook gelden voor Weert en Roermond. Er staat nergens dat er geen gevaarlijke stoffen door zullen rijden, maar dat is wel gebonden aan een plafond. Gewone goederentreinen kunnen wij Europees gezien niet eens tegenhouden, maar voor gevaarlijke stoffen zullen wij regulering op deze route hanteren.

Dan kom ik op de muur van 12 m voor 43 treinen. Ik kan er makkelijk over praten, want ik woon aan een drukbereden spoorlijn. Ik kan mij niet voorstellen dat iemand een muur van 12 m voor zijn neus wil hebben voor 43 treinen. Met alle respect, als zij dat kwamen aanbieden, zou ik ze

onmiddellijk van het erf sturen en zeggen: scheer u weg, ik hoef geen muur van 12 m voor 43 treinen, want je hebt helemaal geen last van treinen, zoals ik uit ervaring weet. Ik denk dat wij daar gauw mee klaar zijn. Als zij dat wel willen, zijn wij voorzien van wallen en schermen en alles wat iedereen maar wil, maar ik zou ze niet willen.

De heer **Van Raak** (SP): Dat zijn wel de plannen voor Weert. Ik kom overigens uit Brabant.

Minister **Peijs**: Wij gaan er straks met al die mensen over praten in de tracéprocedures, maar een muur van 12 m voor 43 treinen, dat vind ik nogal wat.

De heer Van den Berg vraagt naar de tracéprocedure na de arbitrage. Die procedure wordt gewoon opgepakt waar wij gebleven zijn. Er wordt niets weggelaten. Alle inspraak blijft recht overeind staan.

De heer Van der Lans vraagt ook om zorgvuldigheid. De MER-procedure gaat niet over het tracé, maar over de milieueffecten. De Tracéwet gaat over het tracé. Alle varianten voor alternatieve tracés zijn niet in de MER-procedure meegenomen, maar in de tracéprocedure.

Tegen de heer Eigeman zeg ik dat het historische tracé nog geldt. Als je in de positie van de Belgische regering zou zijn, dan kun je je voorstellen dat zij vasthoudt aan het historische tracé dat vastligt in het verdrag. Zij zou onmiddellijk al haar rechten verspelen als zij over iets anders begon. Wij moeten ons daar niet over verbazen. Pas na de arbitrage zullen wij over de gelding en de uitvoering met de Belgen praten.

De heer **Eigeman** (PvdA): Er zijn twee redenen waarom ik dat begrijp als ik op de stoel van de Belgische regering zat. De eerste reden is van juridische aard. De tweede reden zijn de financiële consequenties als je dat historische tracé loslaat. Ik zal daar nu niet verder op ingaan. Ik heb geprobeerd in mijn betoog in eerste termijn te zeggen dat ik een andere bestuurlijke weg had gekozen om dat probleem goed op tafel te krijgen. Je kunt een tegenpartij ook in die positie manoeuvreren: als je maar iets loslaat van je historische recht, is het voorbij. Volgens mij is dat heel erg ouderwets. Niet voor niets heb ik naar het Kanalenverdrag uit 1927

verwezen. Toen handelden wij op die manier. Nu moeten wij ons in internationaal opzicht anders gedragen.

Minister **Peijs**: Daarvoor heb je twee partijen nodig. Dat was niet mogelijk. De Belgen hebben vastgehouden aan het historische tracé. Wij kunnen niet anders dan constateren dat dit hun goed recht is. Als straks de arbitrage achter de rug is, als vaststaat dat dit hun goed recht is en wij dat erkend hebben, kun je weer om de tafel gaan zitten.

De heer Hoekzema kan ik zeggen dat er een gesprek zal zijn over gelding en gebruik. Over de vogelhabitat en de MER is al gesproken. Wij pakken de zaken weer op waar wij zijn gebleven.

De heer Walsma dank ik voor zijn samenvatting.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de regering voor haar antwoord. Is er behoefte aan stemming over het wetsvoorstel? Ik constateer dat dit het geval is. De stemming zal plaatsvinden op 10 mei 2005, bij de aanvang van de middagvergadering.

Sluiting 22.40 uur

## Besluiten en ingekomen stukken

### Lijst van besluiten

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om:

a. de plenaire behandeling van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden op:  
26 april 2005

Vaststelling van de begrotingsstaat van Koninkrijksrelaties (IV) voor het jaar 2005 (29800 IV);

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Buitenlandse Zaken (V) voor het jaar 2005 (29800 V);

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Justitie (VI) voor het jaar 2005 (29800 VI);

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2005 (29800 X);

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke