



De heer Oplaat (VVD)

© M. Sablerolle – Gouda

en kan ik ook deze motie als ondersteuning van mijn beleid kwalificeren.

De heer **Van den Brink** (LPF): Voorzitter. Ik heb daarnet niet precies aangegeven hoe je dat ontmoedigen moet doen. Ik ben van oordeel dat men, naarmate er minder mogelijkheden in de totale akkerbouw zijn, steeds gemakkelijker in Europees verband naar de C-suiker grijpt. Ergens zal ook die markt, die C-suiker wel komen, of in de vorm waarin de heer Waalkens dat wil, of voor een prijs die wij noemen de wereldmarktprijs, maar dan loop je wel andere landen voor de voeten. Als je wat zou ondernemen – daarom heb ik gezegd, in de zin van ontmoediging, eenmaal geproduceerd – kan suiker dus ook in de toekomst A-suiker zijn, dan ben je er voorgoed vanaf. Maar dat heb ik nou juist niet willen zeggen. Ik heb in mijn motie gevraagd om ontmoediging. Hoe dat gedaan moet worden, laat ik in eerste instantie aan de minister over.

Minister **Veerman**: Voorzitter. Met name dat laatste getuigt van groot vertrouwen, waarvoor ik de heer Van den Brink dank. In die zin denk ik dat ik met die motie wel uit de voeten kan.

De heer **Van den Brink** (LPF): Je

weet dat je vertrouwen pas krijgt, als je toont het waard te zijn.

Minister **Veerman**: Voorzitter. Dat zijn dingen waar ik mij elke dag van bewust ben.

De heer **Oplaat** (VVD): Voorzitter. Ik wil nog even terug naar de motie van de leden Waalkens en Van Velzen. Zij is mij niet helemaal duidelijk. De minister interpreteert de motie op twee onderdelen anders dan hier geschreven staat en toch ziet hij de motie als ondersteuning van beleid. Ik vind dat erg verwarrend. Of de heer Waalkens moet de motie wijzigen zodat zij weergeeft wat zij met elkaar overeen zijn gekomen, of de minister moet de aanneming van de motie ontraden, want ik begrijp het niet helemaal.

Minister **Veerman**: Voorzitter. Het is betrekkelijk eenvoudig. Ik heb tegen de heer Waalkens gezegd dat ik geen middelen heb. Aan een deel van de motie kan ik gewoon niet voldoen. Als de motie zegt: dat zijn middelen die beschikbaar moeten komen, dan ontraad ik inderdaad aanneming van de motie, want die middelen heb ik niet, ik zie ze niet aankomen en ik vind het ook niet gewenst, naast wat er al op stapel staat. Zo interpreteer ik het dan, want er staan natuurlijk al een aantal dingen op stapel.

In de tweede plaats heb ik gewezen op het formele argument dat wij niet over de centen van de Commissie gaan. Daar gaan alle lidstaten over. Als u mij echter vraagt om te bevorderen dat de Commissie naar middelen zoekt, dan kan ik dat als beleidsondersteuning kwalificeren, want dat zou de problematiek van het verwerken van suiker tot ethanol bevorderen, hetgeen wij allen dragen.

De heer **Oplaat** (VVD): Dan verzoek ik mijn collega Waalkens om de motie te wijzigen, zodat zij duidelijker wordt. Dit blijft voor mij hartstikke mistig. Ik weet wat de minister wil, ik weet wat de heer Waalkens wil, maar wij moeten als fractie een oordeel vormen over de vraag of wij de motie willen steunen of niet. Ik doe dus een verzoek aan collega Waalkens om de motie te wijzigen en te verduidelijken.

Minister **Veerman**: Voorzitter. Daar mag ik buiten blijven.

De **voorzitter**: Ik zie de heer Waalkens knikken. Wilt u hier even op ingaan?

De heer **Waalkens** (PvdA): Voorzitter. In het tweede onderdeel van de motie vragen wij om de inzet van de regering in Brussel, zodat middelen die beschikbaar komen uit export-subsidies kunnen worden ingezet voor bio-ethanol uit suiker. Ik kan het dictum van de motie zeker in die zin wijzigen en dat zal ik ook doen. Met betrekking tot het eerste punt is het staand beleid van de regering om de productie van bio-ethanol en van bio-brandstoffen te stimuleren. Het is dus niets meer dan herhalen wat de regering een- en andermaal heeft uitgezet.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van dit debat naar aanleiding van het algemeen overleg over het suikerbeleid. Volgende week dinsdag gaan wij stemmen over de ingediende moties.

Aan de orde is het **debat** over de **“IJzeren Rijn”**.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzit-

Dijksma

ter. De fractie van de Partij van de Arbeid is wel toe aan dit spoeddebat, want zij is onaangenaam getroffen door de uitkomst van het Arbitrageverdrag met de Belgen over de IJzeren Rijn. Zij is helemaal niet tegen een reactivering van de IJzeren Rijn, maar wel tegen het op voorhand vastleggen van het historisch tracé met alle complicaties van dien. Mede om die reden heeft zij tegen het Arbitrageverdrag gestemd. Helaas kon zij geen meerderheid van de Kamer ertoe bewegen om hetzelfde te doen. De minister heeft nogal haar best gedaan om de Kamer ervan te overtuigen dat zij vooral vóór het Arbitrageverdrag moest stemmen. Dat is haar gelukt en wel met de uitspraak dat het historisch tracé onontkoombaar was en de extra kosten toch voor rekening van de Belgen waren.

Mag ik enkele citaten uit het debat dat wij eerder in deze Kamer hebben gevoerd, oplepelen? Om te beginnen, citeer ik de minister: "Wij zijn uitgegaan van het internationale verdrag dat er ligt en dat ervan uitgaat dat alle kosten aan de Belgische kant liggen". Ook zegt zij: "Onze positie is dat België alles moet betalen en daar wil ik het bij laten". Ik heb de minister nog gevraagd welke reden zij had om nog met de Belgen te onderhandelen als zij akkoord ging met het verdrag en de uitkomst er eenmaal was, dus zodra de arbitrage een gelopen race was. Daarop heeft zij geantwoord dat zij daar een zeer goede reden voor had. Zij dacht dat een zeer groot deel van de kosten voor rekening van de Belgische Staat zou komen, waardoor de Belgen een reden hadden om naar de onderhandelingstafel terug te keren. Bij deze citaten laat ik het voorlopig. De minister heeft hiermee natuurlijk wel een zware verantwoordelijkheid op zich genomen, ook voor de uitkomst van het verdrag. Die uitkomst is bij lange na niet zo rooskleurig als ons op voorhand is voorgespiegeld. Ik mag wel zeggen dat het zelfs een forse financiële en politieke tegenvaller is. Alleen op basis van de autonome groei van het spoorverkeer Weert-Roermond, de omleiding Roermond, weliswaar verminderd met de kosten die de Belgen moeten dragen voor de aanpassing van het historisch tracé en de vijf kilometer lange tunnel onder natuurgebied "De Meinweg",

schat de regio dat er 300 tot 350 mln. nodig is. Voorzover ik weet, is dit bedrag op geen enkele wijze begroot. Klopt dat?

Ik zou zeggen dat het in deze pingpongwedstrijd op dit punt 1-0 staat voor België. Nederland lijkt zijn wonden en lijkt zich nauwelijks te realiseren wat dit nu precies moet gaan betekenen. De Kamer heeft de minister dan ook onmiddellijk na de uitspraak om een brief verzocht met daarin een inhoudelijke reactie op de uitspraak van het Hof.

De heer **Koopmans** (CDA): Was het niet eigenlijk al 1-0 voor België toen mevrouw Netelenbos in september 2001 de toezeggingen deed die nu zo uitgebreid zijn opgenomen in het arbitragearrest?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ja, dat zou je heel goed kunnen zeggen. Deze minister had dat dan ook aan de Kamer moeten melden. Zij had nooit mogen suggereren dat de kosten wel eens voor rekening van de Belgen konden komen. Als zij toen al wist dat mevrouw Netelenbos dat had toegezegd, zou zij dat in het debat met de Kamer ook wel hebben mogen meedelen. Dan had de heer Koopmans misschien ook wel tegen het verdrag gestemd, wat hij nu niet heeft gedaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Het stond toen toch al in alle dossiers, dat die toezegging ...

De **voorzitter**: Wilt u even op elkaar wachten? Mijnheer Koopsman, gaat uw gang.

De heer **Koopmans** (CDA): Koopmans is het. Het stond toen toch al in alle dossiers, dat die toezegging door de minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Netelenbos, in september 2001 is gedaan.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter ...

De heer **Koopmans** (CDA): En als tweede vraag: het is toch logisch dat arbiters niet meer hoeven te oordelen over de dingen waarover de landen het eens zijn?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik heb het verslag van het debat er nog eens op nageslagen. De heer Hofstra heeft toen een punt gemaakt

van de € 140 mln. die door mevrouw Netelenbos zouden zijn toegezegd. Deze minister heeft daarover gezegd dat dit bedrag van tafel was. Ja nou, en of het van tafel is. Nu betaalt zij € 350 mln. Ik weet niet of de heer Koopmans kan rekenen, maar het is in ieder geval ruim € 200 mln. meer.

De Kamer heeft onmiddellijk na de uitspraak van het Hof de minister om een brief met een inhoudelijke reactie daarop gevraagd. Collega Hessels had kennelijk een vooruitziende blik, toen hij zich bevreesd uitte over de inhoud daarvan. Hij vroeg nog, of het allemaal wel op tijd zou kunnen.

Ik moet u eerlijk zeggen dat ik de brief na lezing wel erg beschamend vind. De enige boodschap van de minister is, dat zij met de Belgen wil spreken over de interpretatie van de uitspraak van het Hof. Met alle ambtenaren op haar departement en alle juristen die tot haar beschikking staan, kan de minister kennelijk nog geen begin van een inhoudelijke analyse maken hoe wij er nu voor staan en hoe het verder moet. Eerlijk gezegd, vind ik dat erg jammer. Het betekent ook, dat wij straks meer maanden verder zijn. Veel tijd gaat verloren voor wij toekomen aan de vraag hoe wij verder kunnen.

De **voorzitter**: Ik verzoek u om af te ronden, mevrouw Dijksma. Uw tijd is echt om.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter, als u dat goed vindt, zou ik toch nog wel een paar vragen willen stellen.

De **voorzitter**: Heel kort dan.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Een paar vragen, in ieder geval over de situatie rond het tot stand komen van het arbitrageverdrag. Wat was tevoren precies toegezegd? Had Nederland al voor het aannemen van de motie-Hessels een definitief besluit genomen over de aanleg van de tunnel? Op welke wijze zijn de besprekingen in de Eerste en Tweede Kamer eigenlijk onderdeel gemaakt van de Nederlandse inbreng bij het Hof van Arbitrage, wetende dat de Nederlandse pleitnota al een jaar klaar was voordat wij hier in de Kamer ons debat voerden? Wat betekent de uitspraak over de te volgen procedure van minister Vande Lanotte naar aanleiding van de uitspraak van het Hof? Hij zei dat

Dijksma

realisatie van de IJzeren Rijn in België pas vanaf 2015 of zelfs pas in 2020 kan plaatsvinden.

Er kunnen ook vragen worden gesteld met betrekking tot de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Hoe gaan wij daar straks mee om? Blijft de minister de motie-Hessels uitvoeren?

Ik zou nog wel veel meer vragen willen stellen, maar omwille van de tijd laat ik dat dan maar achterwege. In ieder geval wil ik alle feiten die er al lagen, op tafel krijgen. Welke toezeggingen waren al gedaan? Inclusief, zeg ik dan maar, het advies van de Landsadvocaat.

Voorzitter, ik rond af. Waar staan wij nu? Ik zou zeggen: a long way from heaven. Voor ons geldt in ieder geval dat de motie-Hessels onverkort overeind moet blijven. Als er op het historisch tracé wordt gereden, dan mét omleiding en mét tunnel. De vraag is wel, waaruit de minister de kosten hiervan gaat betalen. Haalt zij het uit de regio? Komt de A2 weer in gevaar? Welke andere provincie mag er voor inleveren?

Ten slotte: als de minister dan al met de Belgen gaat spreken, zou ik zeggen dat de alternatieve routes maar weer eens op tafel gegooid moeten worden. Naast de Montzen-route, kan de minister ook denken aan haar eigen Betuweroute. Met een aanpassing van de spoorlijn biedt die ook mogelijkheden. Ik laat het hierbij.

De heer **Koopmans** (CDA): Naar aanleiding van de laatste opmerking van mevrouw Dijksma, haar vraag aan de minister om met de Belgen te gaan praten over alternatieven, rijst de vraag waarom mevrouw Dijksma de andere motie-Hessels niet heeft gesteund, waarin nu juist aan de minister werd gevraagd om met de Belgen te gaan praten over eventueel mogelijke alternatieven.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Volgens mij was dit nu juist een van de dingen die ik in het vorige debat heb gevraagd, maar die deze minister niet wilde. Deze minister zei dat zij niet wilde gaan overleggen, maar dat zij eerst het arbitrageverdrag wilde afwachten. De motie-Hessels die wij hebben gesteund ging over de voorwaarde dat, ook al wordt dan gereden over het historisch tracé, er altijd een omleiding moet zijn bij Roermond en een tunnel. Die motie hebben wij gesteund.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is waar. Maar er was nog een andere motie-Hessels. Die sprak van een onderzoek naar mogelijke alternatieven en een gesprek daarover met de Belgen. De PvdA-fractie heeft die niet gesteund, terwijl dat wel fijn zou zijn geweest. Mevrouw Dijksma zou het dan achteraf niet hebben hoeven te vragen.

Mevrouw Dijksma heeft de minister gevraagd met de Belgen over alternatieven te spreken. Waarom heeft zij de andere motie-Hessels niet gesteund, waarin aan de minister werd gevraagd met de Belgen te spreken over alternatieven?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat was een van de zaken die ik tijdens het vorige debat heb gevraagd en de minister wilde dit niet. Zij zei niet te zullen overleggen maar het arbitrageverdrag te zullen afwachten. De motie-Hessels die wij hebben gesteund, ging erover dat er altijd een omleiding en een tunnel bij Roermond moet zijn, ook al wordt er gereden over het historische tracé. Die motie hebben wij gesteund.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is waar, maar er was nog een andere motie-Hessels. Daarin was sprake van een onderzoek naar alternatieven en een gesprek met de Belgen daarover. Die heeft zij niet gesteund. Het zou fijn zijn geweest als zij dat wel had gedaan, dan had zij niet achteraf hierom hoeven vragen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De fractie van de heer Koopmans is toch geen moment van plan geweest het arbitrageverdrag niet te steunen? Die motie was dus gratis. Men kan niet overleggen met de Belgen als men het probleem eerst aan het Permanente Hof van Arbitrage voorlegt. Daarom is het een motie die wij nooit konden steunen. Het was alleen een soort schaamlap voor de regio om net te doen alsof de CDA-fractie er nog onderuit wilde. Daaraan werken wij niet mee.

De heer **Koopmans** (CDA): Wat is gratis? Om voor de behandeling van het verdrag in de Kamer met de Belgen te spreken over alternatieven, of nadat de uitspraak er is? Dat noem ik pas echt gratis.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als het aan mijn fractie had gelegen, hadden

wij niet met de ellendige uitkomst van dit verdrag opgezadeld gezeten. Misschien kan de heer Koopmans zich dat ook eens aantrekken.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. De verhoudingen met onze zuiderburen zijn de laatste tijd wat gespannen. Wij verschillen niet alleen van opvatting over spoorlijnen en rivieren, maar ook over personen, zoals in het afgelopen weekend. Ik zal mij in dit debat beperken tot een spoorlijn en de uitspraak van het arbitragetribunaal over de IJzeren Rijn, die op mijn fractie ook als een koude douche is neergekomen.

Wij waren er niet voor. Wij hebben er een tijd over moeten dubben, maar uiteindelijk hebben wij tegen gestemd. Een meerderheid in deze Kamer heeft echter anders bepaald, ook in de Eerste Kamer. Men zou wat kort door de bocht kunnen zeggen: men heeft gegokt en verloren. In de onderhandelingen met België is het kabinet er ten onrechte – zo blijkt nu – van uitgegaan dat alle kosten of een groot deel ervan aan de Belgische kant zouden komen. In het debat dat in de Tweede Kamer is gevoerd, heeft de minister daarover een aantal uitspraken gedaan en ook mevrouw Dijksma heeft daarnaar verwezen. Nu blijkt dat Nederland fors moet gaan meebetalen aan een spoorlijn waarop wij niet zitten te wachten.

Deze uitspraak heeft bij mijn fractie weer veel nieuwe vragen opgeroepen. Die vragen blijken ook bij het kabinet te leven, want de brief die de minister ons op 27 mei jongstleden heeft gestuurd, is wel heel summier. Er is steeds gezegd dat er met de uitspraak een einde zou komen aan tien jaar discussie, maar nu valt op dat de minister nog geen kans heeft gezien een inhoudelijk oordeel te vormen. Zij heeft daarbij niet alleen verwezen naar de complexiteit van de uitspraak; wij zullen dus weer verder discussiëren na de uitspraak. Zij heeft ook verwezen naar een nader overleg met België over een gezamenlijke interpretatie van sommige onderdelen van de uitspraak.

Dit laatste verbaast ons. Moet het kabinet zich niet eerst zelf een oordeel vormen over alle aspecten van de uitspraak voor het met de Belgen om de tafel gaat zitten? Als

Slob

men met iemand gaat onderhandelen, heeft men toch ook zelf een opvatting en maakt men zich niet afhankelijk van wat een ander daarvan vindt die in dit opzicht zelfs in een behoorlijk rante positie verkeert? Ik ga ervan uit dat het kabinet zelf zijn opvatting zal bepalen en ik zal het op prijs stellen als het die opvatting aan de Tweede Kamer zal mededelen voordat de onderhandelingen worden geopend. Ik sluit niet uit dat wij daarover eerst met elkaar een inhoudelijk debat moeten voeren.

De minister heeft in de brief geschreven dat zij verwacht na het overleg met de Kamer enige duidelijkheid op enkele onderdelen te hebben gekregen. Wij hebben geen brief ontvangen en daarom zal ik zelf de minister een aantal vragen voorleggen. Ik moet straks naar een ander overleg, maar onze fractie zal meeluisteren naar de beantwoording.

Het tribunaal stelt dat de Nederlandse wetgeving op de reactivering van de IJzeren Rijn van toepassing is, mits het recht van doortocht niet onredelijk wordt bemoeilijkt. Hoe interpreteert het kabinet die voorwaarde?

De Belgische investeringen blijken niet beperkt tot die welke noodzakelijk zijn ten behoeve van de functionaliteit van de spoorweg. Is het denkbaar dat door deze onderdelen van de uitspraak de kosten voor België zo hoog zullen worden dat een ander tracé in beeld komt?

In november heb ik begrepen dat de minister hoe dan ook bereid is te spreken over een ander tracé. Hoe reëel schat de minister de mogelijkheden daartoe in? In de uitspraak van het tribunaal staat immers dat de meerkosten en de risico's van een ander tracé dan het historisch tracé voor rekening van Nederland komen. Betekent dit niet het doodvonnis voor alle alternatieve tracés? Als dit niet het geval is, vernemen wij daarvoor graag een onderbouwing en uiteraard staan wij daarvoor zeer open.

De kosten van een eventuele tunnel door het Nationaal Park de Meinweg moeten worden gedeeld. Is bekend hoe groot de bereidheid bij België is om de tunnel mee te financieren?

Hoe groot acht de minister de kans dat de IJzeren Rijn ten gevolge van de arbitrage nooit zal worden gereactiveerd? Dat is een heel

interessante vraag om beantwoord te krijgen.



De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Hoe dan ook, wij moeten helaas constateren dat het niet best is afgelopen met de arbitrage. Ik denk dat je ook niet kunt zeggen dat er niet voor gewaarschuwd is, want het is een hele klus voor de minister geweest om het verdrag überhaupt door beide Kamers heen te krijgen. Dit had natuurlijk ook te maken met het gebrek aan vertrouwen in de mogelijke uitkomst en met wat de Kamers allemaal zouden accepteren door in te stemmen met de arbitrage. Daarmee stemden wij immers in met het historisch tracé en erkennen wij het recht op doortocht. Wij stemden ermee in dat de Kamer de facto buitenspel zou komen te staan bij de Nederlandse procedures ingevolge de Tracéwet. Door de uitspraak hebben wij nu immers geen keuze meer bij het tracé.

De minister was optimistisch over de afloop van de arbitrage; daarvoor moet zij zich in dit debat echt verantwoorden, zoals anderen ook al aangaven. Zij zag de afloop met vertrouwen tegemoet. Mevrouw Dijkema citeerde het ook al: "Ik denk dat een zeer groot deel van de kosten bij de Belgische staat terecht zal komen. De Belgen hebben dan dus wel degelijk een reden om naar de onderhandelingstafel terug te keren." Daarmee zei zij dus ook dat er dan wellicht nog opnieuw over het tracé en allerlei andere dingen gediscussieerd zou kunnen worden. Dit leek ook de strategie van de Nederlandse regering: zo veel kosten bij de Belgen terecht laten komen dat zij de Belgische regering uiteindelijk haar wil zou kunnen opleggen. In ruil voor deze gehoopte uitkomst werden zaken als het tracé en het recht op doortocht weggegeven, ze werden als wisselgeld gebruikt. Maar deze tactiek is helemaal mislukt, want de meeste kosten komen voor rekening van Nederland, zodat het de vraag is wie nu wie zijn wil oplegt. Neemt de minister de verantwoordelijkheid voor deze mislukking? Erkent zij dat zij een gok heeft genomen die volstrekt verkeerd uitpakt?

Nu lijkt het er in de brief van de minister op dat zij hoopt dat het verder een beetje stil zal blijven: niet bewegen, niet veel schrijven en dan maar afwachten. Ik kan me niet

voorstellen dat alle juristen en ambtenaren op het ministerie niet zouden voorzien wat de mensen in de hele regio en een eenvoudig Kamerlid wel begrijpen, namelijk welk deel van de kosten bij Nederland en welk deel bij de Belgen terecht komt. Daarover kunnen wij inderdaad helemaal niet meer discussiëren. Ook mij moet het van het hart dat ik de brief echt summier vind. Dit spoeddebat is al helemaal niet meer zo spoedig gehouden, dus ik had gehoopt dat wij nog aanvullende informatie zouden krijgen. Ik vind in ieder geval dat de minister bijna de plicht heeft, klaarheid te verschaffen over haar interpretatie van de uitspraak.

Bij de stemming over het verdrag vond ik het zeer triest dat de fracties van CDA, VVD en LPF ermee instemden. Mede door hun stemgedrag worden wij nu met een aantal voldongen feiten geconfronteerd, wij kunnen bij een aantal kwesties alleen maar terugkijken en nakaarten. Wij moeten er maar het beste van zien te maken, maar wij moeten wel ruiterlijk erkennen dat onze uitgangspositie slechter is dan ze was. Ik begreep ook niet wat de heer Hofstra volgens de Volkskrant gezegd zou hebben, namelijk dat zijn fractie nooit vóór arbitrage is geweest en dat zijn fractie ook niet wil dat Nederland voor die extra infrastructuur gaat betalen. Ik denk dat hij dit niet gezegd heeft, want ik heb de VVD-fractie er vóór zien stemmen. De heer Hessels hoopte voor het eerst op langdurige procedures, omdat wij daarmee de zaak misschien zo lang zouden kunnen rekken dat de Belgen ervan af zouden zien. Ik heb de CDA-fractie nog nooit zo hartstochtelijk voor trage procedures horen pleiten als in dit geval. Maar ik kan het toch niet anders typeren dan "ontduikgedrag" om de eigen aftocht te camoufleren.

Ons voorlopige oordeel kan slechts zijn dat de Nederlandse belastingbetaler fors de dupe is van de gekozen route en dat natuur, milieu en leefbaarheid in het betrokken gebied de dupe dreigen te worden, als wij de zaak niet heel goed aanpakken. Ziet de minister kans om alsnog onderhandelingen met de Belgen te openen, hoewel wij ruiterlijk moeten erkennen dat onze onderhandelingspositie door de uitspraak verslechterd is? Ziet zij daar kans toe, ook omdat de Belgen aangeven bijvoorbeeld voorlopig

Duyvendak

waarschijnlijk tot 2005 geen geld te hebben en omdat er mogelijk problemen zijn met de aansluitingen in Duitsland? Ik hoor daar graag meer over. Mijn tweede vraag is of de minister de garantie kan geven, dat er absoluut geen aantasting komt van het natuurgebied De Meinweg, dat er geen treinen vlakbij of door Roermond gaan rijden en dat er een overkapping komt bij de Weerter en Budeler Bergen? Kan de minister nu de garanties geven dat het sowieso gebeurt en dat zij in dat opzicht niet zal knabbelen aan de budgetten, aan het geld dat Nederland nu zelf op tafel moet leggen?

□

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw de voorzitter. De CDA-fractie heeft kennisgenomen van de uitspraak van het Permanente Hof van Arbitrage over de IJzeren Rijn. Wij zijn op zichzelf wel blij dat er nu iets meer duidelijkheid is in een slepend conflict met onze naaste burens en hopelijk blijvend goede vriend.

Het belangrijkste onderdeel van de uitspraak is dat de Nederlandse wetgeving op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en milieu volledig van toepassing is verklaard op de reactivering van de IJzeren Rijn. Daarmee is het welzijn en de veiligheid van de mensen langs het tracé gewaarborgd. De Nederlandse wetgeving is namelijk van toepassing verklaard. Daarmee – degene die het tracé kent, weet dat het hier en daar ongeveer rechtstreeks door achtertuinen loopt, zeker in het Roermondse – komt er dus geen tijdelijke reactivering van het huidige tracé. Daarmee heeft het Hof in wezen de motie-Hessels/Hofstra overgenomen.

Over de kostenverdeling kun je van alles zeggen. Het is ook goed om daarover eens breed met elkaar van gedachten te wisselen. Allereerst zou je de conclusie kunnen trekken dat het Hof niet meer kosten aan Nederland heeft toebedeeld dan door mevrouw Netelenbos in 2001 is toegezegd. Wat zegt het Hof? Het zegt dat Nederland de omleiding bij Roermond moet betalen. Het vorige jaar heeft het departement daarover stuk naar de Kamer gestuurd. Het was indertijd ook onderdeel van de beraadslagingen. Dan gaat het over ongeveer € 66 mln. Tegelijkertijd zegt het Hof dat Nederland de helft van de tunnel onder De Meinweg

moet betalen. Dat is conform de berekeningen die er nu liggen, 80 mln. En 80 mln. plus 66 mln. is 146 mln. Ik moet u zeggen dat het heel erg dicht zit bij de 140 mln. die mevrouw Netelenbos in 2001 heeft toegezegd.

Voorzitter. Moeten wij daarin berusten? Ik denk dat wij daarbij niet zomaar moeten berusten, omdat de formuleringen die in de uitspraken staan, nog wel nader overleg vergen en nader onderzoek vergen. Ten eerste is het goed om te bekijken of de berekeningen die indertijd zijn gemaakt op grond van de MER en andere omgevingsonderzoeken, nog wel van deze tijd zijn. Dat kan ik niet overzien. Misschien dat mevrouw Dijkstra daaruit de conclusie trok dat de regio zegt dat het 350 mln. kost. Maar laat ik zeggen dat dat mij allemaal wel erg snel gaat. Tegelijkertijd vraagt de uitspraak van het Hof dat het Nederlandse recht van toepassing is, erom dat heel specifiek gekeken wordt of hetgeen er nu ligt, volstrekt voldoet aan het Nederlandse recht en dus ook voor de Nederlandse burger een waarborg kan zijn. Ten tweede luidt de uitspraak van het Hof dat Nederland bij Roermond de meerkosten moet betalen ten opzichte van de oorspronkelijke kosten van de reactivering in Roermond. Wat exact de kosten zijn van de reactivering in Roermond, zou ik wel eens van de minister willen weten. Kan zij daarin volledig inzicht geven? Ik heb zojuist op grond van het oude staatsrecht gezegd dat het ongeveer 66 mln. is, maar met die uitspraak in de hand zou de minister die berekening opnieuw kunnen maken. Misschien is het dan wel aanzienlijk minder, omdat de reactivering op grond van het Nederlandse recht waarschijnlijk veel duurder is. Dat zou wel eens aanzienlijk minder kunnen zijn, omdat de reactivering op grond van het Nederlandse recht waarschijnlijk veel duurder zal zijn.

Wij zijn er geen voorstander van om op dit moment middelen te reserveren in de Nederlandse rijksbegroting. Wij vinden dat dit pas moet gebeuren, als onze burens, de Belgen en ook de Duitsers, de middelen hebben gereserveerd in hun begrotingen. Op dat moment lijkt het ons pas aan de orde dat wij middelen reserveren. Dat heeft er natuurlijk mee te maken dat er aan de Belgische kant nog grote vraagtekens zijn wanneer dat aan de

orde is. Bovendien zijn wij er nu geen voorstander van om welk project dan ook de dupe te laten zijn van de mogelijke reactivering van de IJzeren Rijn.

Afgelopen week viel het mij op dat in een aantal gebieden is gezegd dat eens moet worden gekeken naar de mogelijke voordelen van een IJzeren Rijn. Ik zag het bijvoorbeeld in schriftelijke vragen van statenleden aan GS van Zeeland. Ook in het Limburgse zijn weer een heleboel artikelen verschenen waarin niet alleen de negatieve kanten worden benadrukt, maar ook mogelijke voordelen worden voorzien. Gisteren was het op de katholieke kalender de dag van de heilige Norbertus. Ik wil het eens hebben over de heilige Sint Juttemis.

De **voorzitter**: Maar dan wel kort, want uw tijd is ruim om.

De heer **Koopmans** (CDA): Wanneer is sint-juttemis? Sint-juttemis kan snel zijn, het kan ooit zijn en het kan nooit zijn. Ik vraag de minister om een soort sint-juttemisplan te maken en er misschien een halve ambtenaar voor vrij te maken om, als het aan de orde is, te spreken met allerlei belanghebbenden: als op een moment, met sint-juttemis dus, de reactivering van de IJzeren Rijn binnen de Nederlandse rechtsregels plaatsvindt en indien er geld is gereserveerd bij alle partners, hoe kunnen er dan ook voordelen worden behaald?

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Koopmans heeft het over sint-juttemis. Wij hebben in de Kamer diverse keren gesproken over "intelligent design". U bent een van de aanstichters van dit probleem. U heeft voor deze mogelijkheid gestemd. Heeft u daar spijt van?

De heer **Koopmans** (CDA): In 1839 is een verdrag gesloten. Dat is er de oorzaak van dat de Belgen recht hebben op die doorgang. Wij hebben op geen enkel moment afstand genomen van dat verdrag van 1839 of van het vervolg daarvan van 1872. Wij wilden met het arbitrageverdrag helderheid krijgen over datgene wat de Belgen en de Nederlanders scheidt op het punt van het recht en van de financiën.

De heer **Van der Ham** (D66): U heeft

Koopmans

er dus geen spijt van dat u voor heeft gestemd.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voordat wij nu alle heiligen van stal halen ...

De heer **Koopmans** (CDA): De meeste zitten niet op stal.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U heeft gelijk.

U probeert aldoor een boodschap af te geven: deze minister doet het toch helemaal niet slechter dan mevrouw Netelenbos. Dat is uw politieke verdedigingslijn. Ik krijg graag een reactie op een uitspraak van de minister in het vorige debat in reactie op een vraag van de heer Hofstra. Die € 140 mln. was een bod dat mijn voorganger mevrouw Netelenbos in de onderhandelingsfase heeft gedaan. Nu wij in de arbitragefase zitten, is dat bod weer van tafel. Ons standpunt in de arbitrage is dat België de rekening betaalt, aldus de minister.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb in dit debat op geen enkel moment de bedoeling gehad om naar voren te brengen dat deze minister het beter of slechter doet dan mevrouw Netelenbos. Ik heb slechts geconstateerd dat het Hof van Arbitrage niet wil treden in de punten waarop Nederland en België overeenstemming hebben. Dat gebeurt overigens altijd bij arbitrages. De toezegging van mevrouw Netelenbos, die op verschillende momenten verschillend geformuleerd is, heeft het Hof tot de zijne gemaakt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het is van tweeën een. Of dat bod gold nog en dan staat de minister in haar hemd, want dan heeft zij tijdens het vorige debat iets gezegd dat niet waar is. Of het bod was inderdaad van tafel en dat zou een van de redenen kunnen waarom uw fractie voor het verdrag gestemd heeft.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister gaat over haar eigen antwoord. Voor ons is de uitspraak op dat punt geen verrassing. Wij hebben er nooit aan getwijfeld dat de punten waarop overeenstemming was, geen onderdeel van de arbitrage zouden zijn. Het is namelijk arbitrage en geen rechtspraak.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Er was geen overeenstemming want anders was het bod wel door België aanvaard. Er was dus ook geen bod meer. Ik hoor graag van de minister of dit bod inderdaad van tafel was. De vorige keer heeft zij dat namelijk duidelijk gezegd.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik constateer alleen dat het Permanente Hof uitgaat van de toezegging die mevrouw Netelenbos gedaan heeft. Ik heb de optelsom nog een keer gemaakt en het is toch wel zeer opvallend dat die dicht in de buurt komt van 140 mln. en niet in de buurt van 350 mln., waar u over spreekt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Kent u de uitdrukking "knollen voor citroenen verkopen"?

De heer **Koopmans** (CDA): U moet de feiten onder ogen zien. Als die afwijken van wat u hier graag beeldend wilt schetsen, komt u ineens met knollen voor citroenen. U moet zich aan de feiten van de uitspraak houden.

Mevrouw **Gerkens** (SP): U hebt in antwoord op vragen van de heer Van der Ham gezegd dat u dat verdrag nooit ter discussie heeft gesteld. Volgens mij is dat tijdens het vorige debat wel aan de orde geweest. Sommige partijen betreurden het dat de arbitrage alleen over de kosten ging. Heeft u er geen spijt van dat niet ook de geldigheid van het verdrag ter discussie is gesteld?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat was niet de inzet van de arbitrage. De arbitrage ging over de uitleg van het verdrag en alles wat daarna gebeurd is. De rechtsgeldigheid van het verdrag heeft bij ons nooit ter discussie gestaan.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Onder andere mijn fractie heeft zich tijdens het vorige debat afgevraagd of het verdrag niet onder de loep genomen moest worden. Heeft er u geen spijt van dat u toen dat verzoek van een aantal fracties niet gesteund hebt?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb er geen spijt van dat wij niet geprobeerd hebben eenzijdig een internationaal verdrag op te zeggen. Wij vinden niet dat onze regering op

die manier met onze burens of met ander landen moet omgaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het debat ging niet om de vraag of het verdrag opgezegd moest worden. De vraag was of het verdrag tot de conclusie leidde dat het historisch tracé, en daarmee het recht op doortocht op die plek, onontkoombaar was of dat het ruimte voor andere interpretaties bood. U bent willens en weten akkoord gegaan met de arbitrage en daarmee met dit tracé en met dit recht op doortocht. Net als de minister had u de hoop dat daarmee de kosten zo hoog zouden worden dat wij daarvoor wel iets anders zouden terugkrijgen. U hebt fout gegokt. U bent die twee dingen nu voor altijd kwijt en dat is hartstikke beroerd. De rekening is nu in plaats van 140 mln. rond de 300 mln. geworden. U moet fors lappen om nog een beetje redelijke voorzieningen te krijgen.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, ik heb in mijn eerste woorden al gezegd dat er een heldere uitspraak is gedaan, waarbij het Nederlandse recht van toepassing is verklaard. Daarbij is aan de orde dat het historisch tracé, dat in Roermond bijvoorbeeld door de achtertuinen loopt, onmogelijk op die plek te reactiveren is. In die zin hebben wij er geen spijt van dat wij met het verdrag hebben ingestemd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Omdat het historisch tracé van toepassing is, moet Nederland extra dokken voor alle plaatsen waar wij kiezen voor een ander tracé. U moet nu extra betalen, maar ook de Nederlandse belastingbetaler, omdat u dat punt in de arbitrage hebt weggegeven en akkoord bent gegaan met dat tracé.

De heer **Koopmans** (CDA): Die zorgen van u over de belastingbetaler beginnen bij mij een klein beetje irritatie op te wekken. U had hier net een lijstje van eisen dat dezelfde belastingbetaler honderden miljoenen extra gaat kosten, dus rustig aan naar mij toe, zou ik zeggen. Ik heb net al uitgelegd dat wij ervan overtuigd zijn dat de hofuitspraak op het punt van de financiën verbazingwekkend dicht uitkomt bij die 146 mln. In de uitspraak gaat het om de helft van de kosten van de ondertunneling en niet

Koopmans

om alle kosten. Verder is de uitspraak gedaan dat een gedeelte van de omleiding bij Roermond betaald moet worden. Daarover heb ik vragen gesteld aan de minister. Het is ook zaak om te zorgen dat wij die getallen niet opkloppen, maar in goed overleg met de Belgen terugbrengen naar wat oorspronkelijk werd bedoeld.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer Koopmans vroeg waarom wij niet voor de motie-Hessels hebben gestemd. Zijn stelling is toch dat wij beter hadden kunnen onderhandelen, voordat het arbitrageverdrag er was?

De heer **Koopmans** (CDA): Als het ging om de alternatieven, ja.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Juist. Toen zei u tegen mij: je gaat toch zeker niet na het arbitrageverdrag onderhandelen?

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, u zei dat wij nu een uitspraak hebben en dat wij nu aan alternatieven gaan werken. Dat vond ik wat gratis ten opzichte van de opmerkingen die u eerder maakte.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ja, precies. Misschien mag ik het dictum van de motie-Hessels even voorlezen: verzoekt de regering om ook na de uitspraak van het Internationale Hof van Arbitrage met de Belgische regering te overleggen over mogelijke alternatieven voor het historische tracé van de IJzeren Rijn, et cetera, et cetera.

Ik denk dat de heer Koopmans zojuist de perfecte argumentatie heeft gegeven waarom mijn fractie destijds niet met die motie instemde. Als hij mij daarop aanvalt, zou hij er goed aan doen om dat met de juiste tekst en de juiste vooronderstelling te doen. In het debat heeft hij zo-even de motie van zijn eigen fractie eigenlijk belachelijk gemaakt.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, ik heb gevraagd waarom u daar nu mee komt en waarom u destijds die motie niet hebt ondersteund.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Omdat het in deze motie een feit werd dat het verdrag gesteund moest worden. Het was heel helder dat wij dat niet konden doen. U zei dat het belachelijk was om nog eens over alternatieven te beginnen, als het verdrag

eenmaal gepasseerd was. Dat was nu precies wat de motie-Hessels vroeg en dat was inderdaad belachelijk.

De heer **Koopmans** (CDA): De kern was dat het Hof, voordat het uitspraak deed, er kennis van kon nemen dat de Tweede Kamer van Nederland van mening was dat er ook gekeken moest worden naar alternatieven. Dat is waar het om ging.

De **voorzitter**: Nee, dit punt is nu echt voldoende gewisseld.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Maar dat is niet waar.

De **voorzitter**: Ik snap wel dat u dat vindt, maar daar wordt u het niet meer over eens. Wij gaan dit punt nu echt afsluiten.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dan hecht ik eraan het dictum van de motie voor te lezen: verzoekt de regering om – ook ná de uitspraak van het Internationale Hof van Arbitrage – met de Belgische regering te overleggen over mogelijke alternatieven voor het historische tracé van de IJzeren Rijn, die minder hinder opleveren voor milieu, leefbaarheid en externe veiligheid.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Wij hebben een broodmager briefje van de minister gekregen over een zeer lijvige arbitrage-uitspraak. Het is goed dat wij een debat hebben om nog wat verder over de gevolgen daarvan door te spreken. De SGP-fractie heeft zich gekeerd tegen het desbetreffende verdrag om arbitrage over de IJzeren Rijn mogelijk te maken. Wij konden met de voorgestelde vraagstelling niet instemmen, omdat daarmee het recht van België op reactivering van het historische tracé met te weinig randvoorwaarden werd erkend. Een meerderheid van de Kamer dacht anders over de wenselijkheid van dit verdrag inzake arbitrage. Die arbitrage heeft inmiddels geleid tot internationaal-rechtelijke bindende beslissingen. Daar zit Nederland dus eenvoudigweg aan vast. Het staat voor mijn fractie in dit debat dan ook buiten kijf dat wij de uitslag van het Hof nu serieus moeten naleven. Dat

is een kwestie van fair play. Ik heb het gevoel dat die benadering spiegelbeeldig is aan de benadering van de CDA-fractie, die eerst voor die arbitrage was, maar nu begint over sint-juttemis en vraagt of wij wel gelden moeten reserveren. Wij waren niet voor die arbitrage, maar nu het eenmaal zover is, moeten wij daar gewoon invulling aan geven. Daar zijn wij toe gehouden. Het lijkt ons nu zaak om daar zoveel mogelijk het beste van te maken. Hoe beperken wij de overlast en de kosten zoveel mogelijk? Welke mogelijkheden liggen nog open om het optimale tracé te kiezen? Misschien kan de minister uitgebreid ingaan op vooral de vraag welke ruimte de uitspraak nog biedt voor onderhandelingen over de tracé-keuze.

Wat de kosten betreft: het is helder dat hier ook voor Nederland een stevig prijskaartje aan vast hangt. Op welke kosten zal Nederland ongeveer moeten rekenen? Is er al iets becijferd? Wanneer krijgt dit zijn verwerking in de begroting en dergelijke?

Het arbitragehof heeft vastgesteld dat het Nederlandse recht van toepassing is, maar wel met een pittige "mits": mits het recht van doortocht niet ontzegd wordt en niet onredelijk wordt bemoeilijkt. Mag ik ervan uitgaan dat deze arbitrage-beslissing hoe dan ook niet kan leiden tot een uitkomst die in strijd is met onze wetgeving? Anders zou zij tot een aanpassing van onze wetgeving moeten nopen. Het kan toch niet zo zijn dat deze arbitrage-uitspraak grondslag zou bieden voor besluitvorming die in strijd zou zijn met de geldende rechtsregels? Is de minister dat met mij eens?

Hoe zit het met de tijdsduur? Zal onze planologische besluitvorming niet tot gevolg hebben dat reactivering in ieder geval nog een flink tijdsbeslag zal moeten kennen? Welke procedures zullen er gevolgd moeten worden?

Kan de minister ook iets zeggen over de politieke besluitvorming in België over de reactivering? Dit project is ook voor België een duur project. Zal België het willen doorzetten? Hoe aantrekkelijk is de aanleg van de IJzeren Rijn na de uitspraak van het Hof nog voor België? Er hangt voor Nederland een prijskaartje aan vast, maar ook voor België geldt dat bepaalde maatregelen waarvan België meende dat zij

Van der Staaij

volledig door Nederland betaald zouden moeten worden, tot extra kosten aanleiding zou moeten geven. Wat zijn de perspectieven daarvoor? Heeft de minister daar al inzicht in?

Een belangrijke vraag is ook hoe wij, ook procedureel, verder gaan. Ik heb gelezen over overleg met België. Is er al overleg geweest over de interpretatie van de uitspraak? Wij moesten ons even achter de oren krabben bij de frase in de brief dat wij nu samen moeten bekijken hoe wij de uitspraak precies moeten lezen. Hebben wij straks weer arbiters nodig om tot een gezamenlijke interpretatie van de arbitrageuitspraak te komen of is de zaak nu helder? Zijn wij er nu uit of zullen er nog tal van uitwerkingpunten in de discussie terug kunnen komen?

Een schot voor de boeg bij de uitwerking van deze uitspraak is dat een "één op één"-reactivering van het historische tracé voor ons geen aanvaardbare optie is. Dat kunnen wij steden als Roermond niet aandoen. Er moeten derhalve omleidingen plaatsvinden en er moeten alternatieven worden bekeken, ook al zal dit voor Nederland een hoger kostenplaatje opleveren. Wij hebben het hier wel over een spoorlijn die in beginsel decennia kan worden gebruikt.

Ik wacht graag een helder antwoord van de minister op deze vragen af.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Wij hebben vorig jaar november gedebatteerd over het verdrag. De inbreng van de VVD-fractie was kritisch en de fractie was geneigd tegen te stemmen, maar het is de regering gelukt ons te bewegen tot voorstemmen. Ik heb daarvan spijt, nu ik de uitslag ken. Hoe kan het dat de minister hier vrij positief is geweest over de afloop van de arbitrage? Welke adviezen heeft de landsadvocaat gegeven? Wij willen graag inzicht daarin hebben om de gang van zaken achteraf te kunnen beoordelen.

De brief verbaasde ons zeer. Dit is een belangrijk dossier. Ik vond vooral de zinsnede dat men eerst met de tegenstander gaat praten over de uitleg van de uitslag zeer vreemd. Ik ben geen jurist, maar ik geloof niet dat dat gebruikelijk is.

De VVD-fractie vindt de uiterst onrechtvaardige uitspraak een

aantasting van onze soevereiniteit. Het oude verdrag kan alleen zo worden gelezen dat de Belgen recht hebben op reactivering van het historische tracé – wat wij niet hebben ontkend – maar wel volgens onze soevereine spelregels, waarbij de kosten door de Belgische zijde moeten worden betaald. Moet ik in de uitspraak ook een klacht lezen die wij vaker hebben verwoord, namelijk dat onze landelijke eisen voor inpassing zo hoog zijn, dat internationaal vermaarde juristen van mening zijn dat wij dan zelf maar daarvoor moeten betalen?

Hoe gaat het nu met de kostenverdeling? Ik neem aan dat de A73 en de N280 worden afgebouwd zonder rekening te houden met het historisch tracé. Hoeveel geld valt daardoor vrij? Vorig jaar november heb ik achterop mijn sigarendoos uitgerekend dat dit ook voor de Belgen een zeer onrendabel project is. In Nederland zouden wij over dit project nooit positief hebben besloten. De uitkomst van mijn rekensom was € 50 per trein-kilometer. Nu is de vraag welk deel daarvan de Belgen betalen en welk deel wij betalen.

Wij blijven voorstander van de motie-Hessels/Hofstra. Wij gaan niet op korte termijn met goederentreinen rondrijden. Dat moet allemaal keurig worden geregeld. De opmerking over sint-juttemis sprak mij niet aan. Misschien is het belangrijker dat de minister gaat praten met haar toekomstige collega van Nordrhein-Westfalen, die waarschijnlijk van de CDU zal zijn. Misschien zit er ook een enkele FDP'er in dat kabinet. Wellicht kan zij dan samen met de Duitsers een elegante oplossing bedenken, bijvoorbeeld dat de goederentreinen wel tot de Nederlands-Duitse grens mogen rijden, maar niet verder. Is dat een mogelijkheid?

Misschien is het allemaal niet zo erg als het nu lijkt. De Belgen moeten ook een substantieel bedrag betalen voor deze oplossing. Kan de minister een inschatting daarvan geven? Als de Belgen het geld er niet voor over hebben, gebeurt er de komende tijd niets, maar wij kunnen ons daarop niet helemaal verlaten. Hoe is het mogelijk om als volwassen mensen, los van allerlei juristerij, met elkaar te praten? Er zijn nog meer problemen waarmee zowel België als ons land te maken heeft.

Misschien kunnen andere zinvolle varianten worden besproken.

Ik verzoek de minister om de Kamer nooit meer een voorstel te doen voor bindende arbitrage. Kan zij bevestigen dat op geen enkele andere plaats langs onze grens met Duitsland en België een dergelijke arbitrage loopt op haar beleidsterrein?

□

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Mijn fractie heeft voor het arbitrageverdrag gestemd en is teleurgesteld over de uitkomst van de arbitrage. Om de vraag te voorkomen of ik spijt heb: ik heb er in ieder geval een onbestemd gevoel over. De afweging was tussen een gang naar het Europese Hof en een gang naar het Permanente Hof van Arbitrage, geen van beide aantrekkelijke keuzen. Ik ben er nog steeds van overtuigd dat een gang naar het Europese Hof een slechtere optie was, maar gezien de uitkomst wil ik hier wel spijt betuigen. Hadden wij het maar niet zo gedaan!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik herinner mij dat de heer Hermans het hiermee moeilijk had tijdens het debat. Vindt hij achteraf dat de minister hem op het verkeerde been heeft gezet en hem ten onrechte heeft voorgespiegeld dat het wel goed zou aflopen?

De heer **Hermans** (LPF): Het is gemakkelijk om dat achteraf te zeggen. Wij zullen nooit weten hoe het Europese Hof zou hebben geoordeeld. Gezien de uitspraak moet ik zeggen dat er zowel door mevrouw Peijs als door de heer Bot een wat positiever beeld werd geschetst van de mogelijke uitkomst. Dat is waar. Ik ben niet voor niets teleurgesteld.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Heeft dat door de minister geschetste positieve beeld bij de heer Hermans de doorslag gegeven om voor te stemmen?

De heer **Hermans** (LPF): Natuurlijk weeg je de informatie die afkomstig is van het kabinet, maar wat voornamelijk zwaar heeft gewogen was de inschatting door juristen dat een gang naar het Europese Hof waarschijnlijk slechter zou uitpakken dan deze arbitrage. Dat heeft voor

Hermans

mij het zwaarst gewogen. Dit is terugkijken, inschatten en "hopen dat"; helaas kunnen wij daar niets mee.

Voorzitter. Er is sprake van een bindende uitspraak. Ik heb gelezen dat zij voor interpretatie vatbaar is. Ik sluit mij aan bij de heer Van der Staaij: ga niet samen met de Belgen interpreteren. Als daarvan op dit moment sprake is, moet daarmee worden gestopt. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om met je vijand aan tafel te gaan zitten. Verder heb ik geconstateerd dat er in het arbitrageverdrag geen tijdspad is uitgestippeld. Wij kunnen spreken van de SGP-benadering van fair play en van de sint-juttemisbenadering van de CDA-fractie. Mijn fractie wenst een positie daar tussenin te kiezen. Wij hebben geen enkele haast om tot fair play over te gaan en de Belgen flink op weg te helpen, maar wij hebben natuurlijk ook geen zin om alles tot sint-juttemis uit te stellen. Bij mij betekende sint-juttemis altijd "nooit".

De heer **Van der Staaij** (SGP): Een fair-play-benadering betekent niet dat er nu met spoed voor moet worden gezorgd dat alles mogelijk is. Dat is natuurlijk wel iets anders. Democratisch hebben wij, tegen onze zin in, gekozen voor een arbitrage. Dan moeten wij niet gaan wegduiken op het moment dat de resultaten daarvan ons tegenvallen. Dat vind ik eigenlijk gewoon laf.

De heer **Hermans** (LPF): Ik ben het volkomen eens met de heer Van der Staaij. De eerste zin van die alinea was echter dat het verdrag nog te interpreteren valt. Er staat niet voor niets dat de minister met de Belgen bezig is om het te interpreteren. Wij moeten er eerst voor zorgen dat er een heldere interpretatie is. Dat is ook fair play ten opzichte van onze eigen burgers.

De heer **Koopmans** (CDA): Voor de goede orde: ik heb gezegd dat sint-juttemis snel kan zijn, ooit of nooit. Sint-juttemis gold alleen voor het mogelijk bekijken van de voordelen indien de Belgen en de Duitsers gelden hebben gereserveerd en er dus een compleet plan is.

De heer **Hermans** (LPF): Dat onderdeel wens ik in ieder geval te ondersteunen. Er moeten geen middelen worden opgenomen in de Nederlandse begroting en er moet in

Nederland pas actie worden ondernomen als er sprake is van middelen in zowel Duitsland als België.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik kan het heel kort houden. Ik deel de meeste vragen van de mensen die tegen deze bemiddeling hebben gestemd. Daarom heeft mijn fractie ook tegen gestemd. Wij hadden er niet alle vertrouwen in dat het zomaar goed zou komen en dat de belangen van de mensen in Roermond ook daadwerkelijk zouden worden gehonoreerd. Daar staan wij dan. Wij hebben verloren en wij kunnen eigenlijk niets anders dan hier en daar een beetje bijschaven. Ik moet eerlijk zeggen dat ik daarover zeer teleurgesteld ben. Ik ben blij dat de heer Hofstra zo ruiterlijk toegeeft dat hij er spijt van heeft. Mijn voornaamste vraag aan de regering is ook of het wel zo verstandig is geweest om zich bij zo'n arbitrage zo positief op te stellen. Is het wel zo verstandig geweest om enigszins knipogend tegen het parlement te zeggen: het komt wel goed, vertrouwt u ons nu maar gewoon. Dat weet je namelijk niet; als je er zoveel invloed op kunt uitoefenen, heeft zo'n onafhankelijk orgaan helemaal geen nut. Hoe beziet de minister haar eigen rol hierin, nog even los van de uitkomst die haar waarschijnlijk ook niet verheugt? De door haar gekozen toon heeft een meerderheid van de Kamer overgehaald om voor te stemmen. Dat lijkt mij geen gelukkige keuze te zijn geweest.

Het kan toch niet zo zijn dat wij in Nederland als gevolg van een trein uit België ongelooflijk veel moeten uitgeven om de zaken in goede banen te leiden wat betreft de leefbaarheidsdoelen in Roermond? Ik vind dat de minister daarover opnieuw moet onderhandelen. Kan de minister nu al zeggen welke mogelijkheden zij ziet? Het is toch eigenlijk onbestaanbaar dat de Kamer met open ogen zo is getrapt in zo iets ongrijpbaars als arbitrage? Ik vind dat een belangrijke les, zeker voor de fracties die vóór hebben gestemd.

□

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. Het vorige debat staat mij nog helder

voor de geest. De minister spoorde ons in het volste vertrouwen aan om akkoord te gaan met de arbitrage, omdat dit voor Nederland wel goed zou uitpakken. De Kamer besloot in meerderheid om het verdrag niet zelf ter arbitrage voor te leggen. Nu zitten wij met de gebakken peren. Volgens mijn fractie hadden wij deze gok niet moeten wagen. Wij zijn nu toch gebonden aan het verdrag, of kent de minister misschien een manier om de reactivering tegen te houden?

Ik heb nog veel vragen en ik hoop dat de minister vandaag wel antwoorden heeft, in plaats van de lege huls van de brief die zij heeft gestuurd. Hoe zit het met alle noodzakelijke milieumaatregelen? Er kan in dit land vrijwel geen weg meer worden aangelegd, maar de IJzeren Rijn wel. Ook vraag ik mij af wanneer Nederland aan die IJzeren Rijn moet gaan betalen. België en Duitsland hebben nog geen geld gereserveerd. De berichten uit de Belgische media doen vermoeden dat dit voorlopig niet gebeurt. Hoe zit dit, en van welke projecten wil de minister de uitvoering vertragen om geld vrij te maken?

Het is bizar dat de Betuweroute nog niet rendabel is te krijgen, maar dat wij ondertussen al een parallelle spoorlijn gaan aanleggen. Is het niet veel aantrekkelijker om de transporten tussen Antwerpen en het Roergebied over de Betuwelijn te laten lopen, zeker in combinatie met de mogelijk naderende RoBel-verbinding? Graag krijg ik hierover duidelijkheid.

De minister heeft in het vorige debat in de Kamer opgemerkt dat Nederland in de buidel zou moeten tasten als wij een ander traject wilden, omdat na de arbitrage de kosten voor België vaststaan. Zijn er nog mogelijkheden voor andere trajecten? Zo ja, welke trajecten overweegt de minister?

Er komen uit de regio van de IJzeren Rijn nu al veel bezorgde signalen. Het huurdersplatform "Op het Zuiden" becijfert dat er woningen gesloopt zouden moeten worden bij de ingebruikneming van de IJzeren Rijn. Kan de minister aangeven hoe dit zit? De gemeenten langs de IJzeren Rijn maken zich ook grote zorgen. Zij willen zelf nog met constructieve voorstellen komen. Is er daarvoor ruimte en staat de minister hiervoor open?

Gerkens

De minister heeft een gevoelige nederlaag geleden op het IJzeren Rijn-dossier. Het was al een nederlaag om de arbitrage in te gaan. De insteek van de minister was: alle kosten voor België. Het is dan ook een pijnlijke dreun voor de minister; een grote, dure en pijnlijke tegenslag. Na de HSL en de Betuweroute is er nu dus het volgende fiasco van de regering met betrekking tot een spoorproject. Gelukkig loopt het beter met de kleinere en efficiëntere spooruitbreidingen. Is de minister bereid om de komende tijd te megaprojecten los te laten en te zorgen voor een goede capaciteitsuitbreiding?

Met de uitkomst van de arbitrage lijdt niet alleen de minister een gevoelige nederlaag; ook de regio krijgt klappen. Kort nadat ik was gekozen als Kamerlid voor de SP, ben ik in de regio op bezoek geweest; in Weert, Roermond en het Meinweggebied. Ik heb de huizen bezocht waar de bewoners nu nog in rust leven, maar waar straks de IJzeren Rijn inderdaad door de achtertuin loopt. Ik heb genoten van de natuur en van de rust, die in Nederland zo zeldzaam is. Dit bezoek staat mij nog helder voor de geest. Het heeft een diepe indruk op mij gemaakt. Het stemt mij dan ook triest dat wij met dit gebied hebben gegokt en niet eerst de spelregels hebben gecontroleerd, maar meteen zijn door gegaan langs de bank. Wij komen nu niet meer langs "start" en krijgen ook geen tweeduizend gulden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Minister **Peijs**: Voorzitter. Toen het kabinet-Balkenende I in december 2002 akkoord ging met het zeer dringende verzoek van België om het geschil inzake de IJzeren Rijn voor te leggen aan het Permanente Hof van Arbitrage, kon niet worden voorzien dat wij nu pas, na tweeënhalve jaar, een debat zouden voeren over de uitkomst van de arbitrage. De arbitrage heeft alles bijeen veel langer geduurd dan van tevoren verwacht. Al evenmin kon er toen worden voorzien dat wij op onderdelen met de arbitrage-uitspraak niet erg blij zouden zijn. Ik wil eerst kort ingaan op de feitelijke uitspraak van het Hof van Arbitrage.

Daarna geef ik u graag een eerste globale analyse van de betekenis van de uitspraak, waarin ik zal proberen ook antwoord te geven op de vragen die er vanuit de Kamer zijn gesteld. Dan kom ik terug op de voorgeschiedenis en het proces van de arbitrage. Tot slot wil ik iets zeggen over het vervolg.

Voorzitter. Dit alles – en ik hecht eraan, dit aan het begin van mijn bijdrage nadrukkelijk te zeggen – licht ik toe in het besef dat bij dit openbare debat ook onze Belgische vrienden meeluisteren en dat alles wat hier gezegd wordt, straks mee zal spelen in het handhaven en naar voren brengen van onze positie en bij de vervolgesprekken tussen beide landen. Ik heb dan ook nog niet kunnen vaststellen dat er in België een dergelijk debat wordt gevoerd. Het is merkwaardig dat bij een interpellatiedebat van de Beneluxlanden wél de Nederlandse minister geïnterpelleerd wordt, maar niet de Belgische minister door een Antwerpse parlementariër. Hoe zou dat nou komen? Het kan nodig zijn dat ik op sommige zaken minder diep inga dan de Kamerleden gevraagd hebben. Ik neem aan dat er vanuit hetzelfde besef ook van de kant van de Kamer een zekere mate van terughoudendheid betracht zal worden.

Voorzitter. Ik kom bij de feiten uit de arbitrage-uitspraak. Ik geef u een korte samenvatting van de belangrijkste punten. De uitspraak is vorige week overhandigd aan vertegenwoordigers van beide landen. Bij die gelegenheid zei de voorzitter van het Arbitragetribunaal, Judge Rosalyn Higgins, een van de rechters van het Internationaal Gerechtshof, dat het tribunaal deze zaak dusdanig complex heeft gevonden, dat de arbiters er begrip voor hadden dat de beide landen er in de onderhandelingen niet uit konden komen, ondanks de voortreffelijke relatie tussen die landen. Voorzitter, dat was vóór dit weekeinde. De uitspraak zelf is een lijvig en complex juridisch document. Daarom – dat heb ik u per brief bericht – lukt het nog niet om een compleet beeld te hebben van de betekenis van de uitspraak. Na eerste lezing halen wij in eerste instantie de volgende belangrijke punten uit de uitspraak. Ik geef per punt kort ons commentaar erbij.

Punt 1. Artikel 12 van het Scheidingsverdrag van 1839 blijft van toepassing op de huidige

situatie. Het recht van doortocht voor België op grond van het Scheidingsverdrag van 1839 is door de arbiters nog eens een keer bevestigd. Ik hoop dat wij dat nu echt achter ons kunnen laten. Er is geen schijn van kans dat daar een misverstand over kan bestaan. Dat is geheel in lijn met het standpunt dat de Nederlandse regering tot nog toe heeft ingenomen.

Punt 2. De arbiters bevestigen dat voor de reactivering en de daarvoor nodige maatregelen volledig het Nederlandse recht en de Nederlandse beslissingsbevoegdheid blijft gelden. De soevereiniteit blijft dus geheel aan Nederlandse kant. Dat is conform het Nederlandse standpunt.

Punt 3. De kosten van milieubeschermsmaatregelen en veiligheidsmaatregelen kunnen niet worden gescheiden van de overige kosten van reactivering. Nederland mag eisen dat behalve aan de eisen van functionaliteit – waartoe België zich wilde beperken – ook aan hedendaagse eisen ter bescherming van het milieu moet worden voldaan. Dat is opnieuw conform het Nederlandse standpunt.

Punt 4. De kosten van de reactivering komen conform artikel 12 van het Scheidingsverdrag voor rekening van België. Dat is een essentiële uitspraak en alweer geheel conform het Nederlandse standpunt.

U ziet dat tot hier alle uitspraken van het Arbitragetribunaal geheel in lijn zijn met het Nederlandse standpunt. Onze juridische positie is voor 100% overleefd gebleven. Daar kunnen wij uiterst tevreden mee zijn. Dit kan namelijk ook van belang zijn voor mogelijke andere, toekomstige verschillen van inzicht over de uitleg van het Scheidingsverdrag. Nu komen echter de volgende uitspraken van het tribunaal.

Over punt vijf merk ik op dat Nederland bepaalde kosten moet dragen, te weten de kosten benodigd om het achterstallig onderhoud aan de IJzeren Rijn uit te voeren. Sinds delen van deze spoorlijn niet meer worden gebruikt, heeft ProRail het onderhoud daaraan geminimaliseerd. Die uitspraak was verwacht. Die uitspraak is ook redelijk, want Nederland is beheerder en eigenaar van de spoorlijn. Een aantal leden stelt dat ik heb gezegd dat de meerkosten van een omleiding om Roermond ten opzichte van de kosten voor het moderniseren van het historische tracé van tafel waren.

Peijs

Zij kunnen alle uitspraken, alle pleidooien, alle pleitnota's op internet inzien. Er is geen sprake van dat er in dezen ook maar iets stiekem of achterbaks zou zijn gebeurd, want alles staat openbaar op internet. De Nederlandse regering heeft bij het begin van de arbitrage gezegd dat het aanbod van minister Netelenbos van de baan was en dat zij bij de arbitrage inzette op een 100% betaling van de kosten door België. Nederland kan het Arbitragehof alleen niet voorschrijven dat het zich niet herinnert dat Nederland ooit een dergelijk aanbod heeft gedaan. Dat is gebeurd. Dat wij die meerkosten dus moeten betalen, is niet onverwacht. Het is redelijk dat wij betalen voor onze extra wensen. Wij hadden dat in de onderhandelfase ervoor ook voorgesteld aan België. Dat kunt u zich allemaal wel herinneren. Zo lang Nederland zich aan het historische tracé houdt, komen de kosten voor rekening van België. Als Nederland iets verandert aan het historische tracé, komt Nederland aan bod.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Een trein denderde 150 jaar geleden misschien wel lekker door een stad heen, maar in de 21ste eeuw doen wij dat anders. In het huidige tijdsgewricht is het volkomen logisch dat een omlegging onder leefbaarheids- en milieu-doelstellingen valt. Waarom is daar niet harder op ingezet? U zegt dat het logisch en fantastisch is dat wij het allemaal zelf betalen, maar het is toch een wezenlijk onderdeel van leefbaarheids- en milieu-doelstellingen? Als daar harder op was ingezet, was het meer 21ste-eeuwproof gemaakt.

Minister **Peijs**: Ik ken tientallen spoorlijnen in Nederland die nog steeds dwars door steden lopen. Dat deze spoorlijn niet door een stad loopt, is onze wens. Minister Netelenbos heeft gezegd dat Nederland niet wilde dat de lijn dwars door Roermond liep en heeft daarom toen die 140 mln. ingezet. Zolang wij ons aan het historische tracé houden, hoeven wij dat bedrag niet te betalen. Dan hoeven wij de omleiding om Roermond ook niet te betalen. Als wij afwijken van het historisch tracé, zijn wij wel aan bod.

De heer **Van der Ham** (D66): De Kamer wil bijvoorbeeld ook in Delft een spoortunnel, juist omdat zij niet

wil dat een trein door de stad denderd en vanwege de kwaliteit en allerlei milieudoelstellingen. Bent u het op zichzelf eens met de gedachte dat een dergelijke spoorlijn eigenlijk niet door zo'n stad moet lopen, los van of u het voor elkaar krijgt?

De heer **Hofstra** (VVD): De minister roert een interessant punt aan. Begrijp ik goed dat de Belgen wél hadden moeten betalen als wij hadden gezegd dat wij het tracé lieten zoals het was, maar het onder de grond stopten omdat het niet tussen de huizen door kon, hetgeen natuurlijk veel duurder is dan een omleiding langs de A73? Zo ja, dan is die variant voor mij nog wel bespreekbaar!

Minister **Peijs**: In theorie zou dat zo zijn, ja.

De kosten, verbonden aan de zogenoemde autonome ontwikkeling van het Nederlandse spoorvervoer over delen van het IJzeren-Rijntraject, komen mede ten laste van Nederland. Er rijden namelijk Nederlandse treinen over het stuk van dat traject dat tussen Weert en Roermond ligt. Dat is een onderdeel van de spoorverbinding van Eindhoven naar Limburg. Ook die uitspraak is niet onverwacht. Het gaat daarbij om kosten voor geluidwerende maatregelen die ook zonder IJzeren Rijn nodig geweest waren vanwege het Nederlandse treinverkeer op dat gedeelte van de spoorlijn. Je kunt nagaan wat wij nodig hadden en wat er nu extra nodig is vanwege het feit dat er nu meer treinen overheen zullen gaan. Daarbij komt België weer in beeld. Vervolgens is het bedrag van de kosten vastgesteld ter hoogte van de kwantificeerbare voordelen die Nederland zal krijgen als gevolg van het realiseren van de IJzeren Rijn. Het tribunaal noemt daarbij voordelen zoals de verbeterde afwikkeling van het wegverkeer, verhoogde verkeersveiligheid en verminderde geluidshinder van het wegverkeer. Dat onderdeel van de uitspraak hebben wij niet begrepen. Blijkbaar heeft het tribunaal aangenomen dat reactivering van de IJzeren Rijn leidt tot minder vrachtvervoer over de Nederlandse wegen. Wij kunnen ons dat buitengewoon moeilijk voorstellen. Die uitspraak heeft ons zeer verrast. Wij kunnen er absoluut geen concrete invulling voor bedenken.

Wij hebben dan ook geen idee waarover wij het nu eigenlijk precies hebben.

Het volgende punt betreft de helft van de kosten van een eventueel in het Limburgse Meinweggebied aan te leggen tunnel. Het argument hiervoor van de scheidsrechters is dat Nederland de Meinweg pas in 1995 als nationaal park heeft aangewezen, terwijl bekend was dat er een recht op doortocht van België bestond, waarvan België zich de reactivering had voorbehouden. Deze uitspraak was voor ons verrassend en is behoorlijk kostbaar. Het tribunaal heeft gezegd, en ik citeer de letterlijke tekst: "This Netherlands decision cannot remain without financial consequences for the Netherlands". Omdat wij het besluit om er een natuurgebied van te maken dus pas hebben genomen nadat de Belgen van het gebruik van hun recht op doortocht hadden afgezien, maar het recht op reactivering ervan hadden voorbehouden, zeggen de arbiters dat de kosten die hieruit voortvloeien niet geheel ten laste van België mogen komen, maar moeten worden gedeeld. Ook hier geldt weer, dat als Nederland de reactivering alsnog boven de grond zou verlenen, deze claim niet meer zou bestaan. Alleen als wij de tunnel willen, is sprake van deze kosten.

Omdat het tribunaal zich wel heeft uitgesproken voor de toedeling van verschillende kostenposten, maar niet over de hoogte ervan, beveelt het tribunaal aan dat Nederland en België samen een commissie van onafhankelijke technische deskundigen instellen. Dat is een aanbeveling, een advies. Het is geen voorschrift. De werkzaamheden van de commissie zouden het vaststellen van de kosten van de reactivering van de IJzeren Rijn, de kosten die gemoeid zijn met de autonome ontwikkeling en de kwantificeerbare voordelen voor Nederland van de reactivering van de IJzeren Rijn moeten betreffen. Ik heb al gezegd dat wij bij dat laatste geen beeld hebben. Wij zien heel weinig vrachtauto's vanuit België deze route volgen, om niet te zeggen geen enkele.

Het tribunaal suggereert – het is een advies, geen uitspraak – een tijdpad van vier maanden voor de samenstelling van deze commissie plus zes maanden voor het werk van de COTD. Vervolgens kunnen beide landen op basis van de uitkomsten

Peijs

van de werkzaamheden van de COTD de kostentoe rekening finaliseren. Ik kom dadelijk nog terug op de commissie van technische deskundigen.

De arbiters spreken uit dat in alle gevallen elk land de financiële risico's draagt naar rato van het kostenaandeel. Dat is logisch. Er is een belang bij om dat vast te stellen, wanneer je over andere tracés gaat praten. Afwijkingen van het historisch tracé zijn uitsluitend mogelijk als beide landen er mee instemmen. In geval Nederland aanbiedt om de meerkosten van de omleiding Roermond te dragen, kan België de realisering van deze omleiding redelijkerwijs niet afwijzen. Dit is voortdurend het punt. Het recht dat België heeft, is het recht op het historisch tracé. Je mag dus niet verwachten dat België zal afwijken van het historisch tracé. Dat is hun recht. Ik denk dat wij dat ook niet van België kunnen verwachten. Dan hebben zij namelijk geen recht meer. Als de Belgen op hun recht blijven staan en wij wijken af, moeten wij de kosten daarvan betalen. Als de Belgen ermee instemmen om van het tracé af te wijken of als zij het, om het anders te stellen, niet tegenhouden – wat iets anders is –, dan hebben wij de omleiding Roermond binnen.

Het feit dat zij de omleiding niet mogen afwijzen, is winst voor het omleidingsplan. Daarover hoeven wij dus niet te onderhandelen met België. Voor elke andere afwijking van het historisch tracé die wij eventueel zouden willen, moeten wij wel onderhandelen met België. Dat betekent dat het niet gemakkelijk zal worden om gevolg te geven aan vragen vanuit de Kamer om geheel nieuwe alternatieve tracés te overwegen.

Het tribunaal heeft geen formele uitspraak gedaan over het zogenaamde ...

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik begrijp wel dat het juridisch een feit is dat het heel lastig zal zijn om over andere routes te onderhandelen. Politiek gezien heeft de minister echter misschien nog wel de mogelijkheid om met de Belgen over alternatieven te spreken. Het feit dat een deel van de kosten bij hen wordt neergelegd, kan ook voor hen aanleiding zijn toch nog eens naar alternatieven te kijken.

Minister **Peijs**: Mag ik het antwoord hierop even schuldig blijven? Ik zal hier later op terugkomen. Als mevrouw Dijksma vindt dat zij dan niet voldoende is beantwoord, zal ik daarop nog ingaan.

Het tribunaal heeft geen formele uitspraak gedaan over het zogenaamde tijdelijk rijden. Dit is een heel belangrijk punt voor de regio omdat daarom formeel niet was gevraagd, hoewel België in zijn pleidooien heeft geprobeerd aan te tonen dat het daar recht op heeft. Het tribunaal geeft in zijn uitspraak wel enkele overwegingen mee. De kwestie van het al dan niet tijdelijk rijden is dus opnieuw een open kwestie tussen België en Nederland. Het Nederlandse standpunt is dat wij niet inzien dat de Belgen daarop recht hebben, omdat het tribunaal daarop niet is ingegaan. Dit nog afgezien van de vraag of wij daarin zin zouden hebben, wat wij niet hebben. De motie-Hessels/Hofstra geeft de regering daarbij een stevige steun in de rug. Wij zullen ons maximaal inspannen om die motie uit te voeren.

Ik wil het daarbij laten en in het openbaar niet dieper ingaan op het tijdelijk rijden. Ik hoop dat door de Kamer in dit debat hierover geen nadere vragen zullen worden gesteld, want ik meen dat dit een gevoelig onderwerp is dat naderhand nog in alle onderhandelingen en gesprekken met de Belgen aan de orde zal komen.

Ik kom op de analyse van de arbitrage-uitspraak. Het geheel overziend is onze analyse dat Nederland op alle juridische punten gelijk heeft gekregen. De Kamer heeft gezegd dat de minister optimistisch is geweest. Dit was gebaseerd op onze juridische positie. Wij hebben op alle juridische punten gelijk gekregen. Toch vallen de kosten voor Nederland onverwacht hoog uit. Hoe hoog die kosten zullen worden, kunnen wij nog lang niet bepalen, want het zal nog heel veel puzzelen en overleg met België vergen voor wij de kosten-toerekening kunnen invullen die het arbitragetribunaal heeft opgelegd. Pas daarna kunnen wij de kostenverdeling concreet in beeld hebben.

Ik heb de afgelopen dagen in de media en ook door de Kamer allerlei bedragen horen noemen. Daarop zal ik niet reageren. Ten eerste omdat ik nog lang niet in staat ben om de sommen te maken en ten tweede

omdat er een ambassadeur van België in de zaal zit. Vanuit België gezien werkt deze uitspraak immers als volgt. De arbiters hebben gezegd dat België alle kosten moet betalen minus de Nederlandse bijdrage. Hoe hoger de Nederlandse bijdrage, hoe lager de rekening voor België. Het is in het belang van de Nederlandse belastingbetaler – ik heb uit de bijdragen van de Kamer gehoord dat deze u allen zeer na aan het hart ligt – dat Nederland zo weinig mogelijk bijdraagt aan deze kosten. Daarom kan ik nu niet in het openbaar met de Kamer spreken over de mogelijke hoogte van de kosten. Hoe onzeker die zijn, hoort u aan de bedragen die de Kamer heeft genoemd. Zij variëren in grote mate: van € 140 mln. of € 160 mln. tot zelfs meer dan € 350 mln. Ik wil de Nederlandse positie in de onderhandelingen zo sterk mogelijk houden en vertrouwen erop dat de Kamer begrip heeft voor mijn terughoudendheid.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wat mij betreft mag de minister daar als een Zeeuws meisje ingaan. Ik hecht echter wel aan het budgetrecht van de Kamer. Als het debat niet in het openbaar kan plaatsvinden, moet het ten minste worden gevoerd wanneer belangrijke besluiten worden genomen, wat mij betreft achter gesloten deuren.

Minister **Peijs**: Dat is vanzelfsprekend, maar ik denk dat het nog een hele tijd zal duren voordat wij daaraan toekomen. Ik zal zo dadelijk uitleggen waarom ik dat denk.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister heeft gezegd dat het juridisch zo is gelopen als het kabinet had verwacht en dat de kosten misschien wat zijn tegengevallen. Ik heb er begrip voor dat zij die hier niet precies kan noemen, maar zij heeft wel gezegd dat die tegenvallen. Wat was echter haar sleutelpassage in het Kamerdebat? Ik citeer: "Ik denk dat een zeer groot deel van de kosten bij de Belgische staat terecht zullen komen." Zij argumenteerde hier niet over onze juridische positie maar over de kosten. Daarover heeft zij gezegd dat die voor het grootste deel bij de Belgen komen. Nu zegt zij dat dit fors is tegengevallen.

Minister **Peijs**: Het grootste deel van de kosten komt nog steeds bij de

Peijs

Belgen. Het overgrote deel van de kosten komt bij hen terecht. Inderdaad zijn echter de kosten die op Nederlandse schouders worden gelegd mij tegengevallen. Maar dit neemt dus niet weg dat het grootste deel van de kosten, werkelijk het overgrote deel van de kosten bij België terecht komt. Ik heb dan ook geen flauw idee hoe het komt dat hier een bedrag als 350 mln. is gaan rondzingen. Ik zou absoluut niet van dat bedrag willen uitgaan, want daar ben ik nog nooit op uitgekomen, hoe ik ook reken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben blij dat u ruiterlijk erkent dat dit een tegenvaller is geweest, maar u zei ook: Als die kosten voor het grootste deel bij de Belgen terechtkomen, wat ik verwacht, dan hebben wij vervolgens een sterke onderhandelingspositie en is er een kans dat zij terugkeren naar de onderhandelingsstafel. Hoe schat u dit nu in?

Minister **Peijs**: Voorzitter, als de heer Duyvendak het niet erg vindt, laat ik het punt van de kosten even liggen; laten wij dat punt nu gewoon even "parkeren".

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Toch wil ik u vragen naar een inschatting van de onderhandelingspositie van Nederland. Kunt u daar misschien in algemene termen iets over zeggen?

Minister **Peijs**: Daar zeg ik nu liever niets over.

Als voorbeeld roep ik in herinnering wat de heer Koopmans daarstraks zei over het bepalen van de meerkosten van een omleiding bij Roermond. Hij stelt terecht dat daarbij de kosten van twee plannen vergeleken moeten worden: de kosten van die omleiding en die van het reactiveren van het historisch tracé. En natuurlijk moet dit geheel conform de huidige Nederlandse milieuregels en andere regels, zoals klip en klaar in de uitspraak van het Hof van Arbitrage is aangegeven. Er is geen sprake van dat de regels die gelden bij de aanleg van iedere spoorlijn, bij deze spoorlijn niet zouden worden toegepast.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Nog een vraag naar aanleiding van de passage in de uitspraak dat het Nederlandse recht geldt, maar dat dit

niet tot gevolg mag hebben dat het recht van doortocht voor België onredelijk wordt bemoeilijkt. Ik vraag mij af welke addertjes er nog onder het gras zitten, als u de stellige uitspraak doet dat het Nederlandse recht gewoon onverkort van toepassing is.

Minister **Peijs**: Als Nederland erop gericht zou zijn, alleen maar allerlei milieubezwaren aan te voeren om de Belgen te verhinderen om over de IJzeren Rijn te rijden, dan komt het punt uit die passage aan de orde. Maar als wij eisen stellen aan de IJzeren Rijn die wij aan iedere Nederlandse spoorlijn stellen, dan kan geen mens, dus ook geen Belg, de Nederlandse wetgeving opzij schuiven.

De heer **Van der Ham** (D66): Als wij nu besluiten om een goederen-spoorlijn of een gewone spoorlijn aan te leggen door een stad, dan gelden daarvoor andere eisen dan twintig jaar geleden. Gaat u nu uit van de huidige situatie of neemt u een soort gemiddelde van de afgelopen jaren?

Minister **Peijs**: Voorzitter, de heer Van der Ham vergist zich erin dat het nu om een nieuwe spoorlijn zou gaan. De lijn ligt er al, het is geen nieuwe. Wij praten niet over het aanleggen van een spoorlijn, maar over het reactiveren van de IJzeren Rijn, die door Roermond heen loopt. Als wij iets anders willen dan het historische tracé, dan is dat dus voor rekening van Nederland.

De heer **Van der Ham** (D66): Maar u zegt dat wij geen milieueisen mogen stellen op een onzuivere manier. Toch zijn de milieueisen die wij nu aan een aan te leggen tracé of zelfs aan een te reactiveren tracé stellen, anders dan die van dertig of honderdvijftig jaar geleden. Wij kunnen er dus vanzelfsprekend ongelooflijk hoge eisen aan stellen; althans, ik ga ervan uit dat u dat zult doen. Wat neemt u nu als ijkpunt?

Minister **Peijs**: Nu zegt u het weer, maar het is geen nieuwe spoorlijn. De spoorlijn bestaat nog steeds en er wordt tussen Weert en Roermond ook op gereden. Het is geen nieuwe spoorlijn en wij stellen er gewoon dezelfde eisen aan als aan iedere andere spoorlijn in Nederland. Als wij zeggen dat de lijn nooit door

Roermond heen zal gaan – en dat hebben wij gezegd – dan is het een omleiding. Dat was indertijd het punt van minister Netelenbos en ik denk dat zij daarmee ook heel veel onrust in de regio heeft bezworen. Zij heeft toen die omleiding aangeboden in het volle besef dat Nederland een afwijking van het historische tracé zelf zou moeten betalen.

De heer **Van der Ham** (D66): De Kamer heeft natuurlijk ook bij bestaande spoorlijnen een extra wens, bijvoorbeeld bij de spoor-tunnel Delft. Die ligt er al, die is actief. Toch wil de Kamer dat daar iets extra gebeurt, omdat zij het voor de leefbaarheid daar niet goed vindt. Wilt u dat voorbeeld uitdrukkelijk meenemen bij uw onderhandelingen? Het is een bestaande lijn, maar juist die willen wij omvormen tot een milieuvriendelijke lijn, een lijn met meer leefbaarheid.

Minister **Peijs**: Dat nemen wij allemaal mee.

Ik sluit de analyse van de uitspraak af met het memoreren van de winstpunten uit arbitrage. Op alle meer principiële, juridische vraagpunten heeft Nederland gelijk gekregen. Dat kan zeker ook in het belang zijn voor eventuele toekomstige verschillen van inzicht. Dat staat. Milieu- en inpassingskosten – dat is het punt dat de heer Van der Ham aan de orde stelde – horen integraal bij de kosten van het moderniseren van de spoorlijn en kunnen niet apart worden gezien. Zij horen wel degelijk bij de kosten van reactivering. Als Nederland de meerkosten van de omleiding Roermond betaalt, kan België niet weigeren dat die wordt gerealiseerd. Alle milieukosten, zoals geluid en dergelijke, horen erbij.

Ik kom vervolgens bij de voorgeschiedenis en het proces van arbitrage. In december 2002 vroeg minister-president Verhofstadt aan minister-president Balkenende tijdens een EU-Top te Kopenhagen, om ermee in te stemmen het slepende geschil tussen beide landen over de IJzeren Rijn voor te leggen aan arbiters. Beide regeringen constateerden immers dat het geschil de goede relaties tussen de buurlanden belastte en dat daar een eind aan moest komen. In een dergelijke situatie ligt dan arbitrage voor de hand.

Peijs

Aan onze zijde heeft het kabinet-Balkenende I eind 2002 na ampele overwegingen ingestemd met het voorstel. Wat waren de overwegingen? Ten eerste was er al meer dan een jaar lang een volledige impasse in de gesprekken met België over de IJzeren Rijn, met hinderlijke gevolgen voor de relaties op andere dossiers. Ten tweede zou de negatieve publiciteit rondom het dossier en de kou tussen België en Nederland die daarvan het gevolg was, een poos uit de lucht zijn. Ten derde kon akkoord gaan met arbitrage voorkomen dat de relatie met België zou verslechteren. Ten vierde hadden wij een heel sterke positie. Inhoudelijk was er dus geen reden om niet in de arbitrage mee te gaan.

Ik kom vervolgens bij de vraag, die ook in deze Kamer is gesteld, wat er gebeurd zou zijn als Nederland eind 2002 niet akkoord was gegaan met de arbitrage. Van Belgische zijde werd aangegeven dat men het geschil hoe dan ook aan rechters wilde voorleggen. Als Nederland dat niet samen met België wilde doen, zou België dat eenzijdig moeten doen. In dat geval zou België overwegen om de kwestie voor het Internationaal Gerechtshof te brengen. Zouden wij dan beter af zijn geweest? Het is de hamvraag, de Van der Hamvraag misschien. Het beantwoorden van die vraag is natuurlijk speculatief. Wij kunnen echter vaststellen dat een procedure voor het Internationaal Gerechtshof een eenzijdige is, terwijl bij een arbitrage de beide landen samen de vragen formuleren en de procedure inrichten. Er is geen reden om aan te nemen dat deze zaak voor het Internationaal Gerechtshof anders was afgelopen. Nederland heeft bij dat Hof ook in het verleden verschillende zaken verloren en, als ik het goed weet, zelfs nog nooit iets gewonnen.

Interessant is trouwens om te weten dat het arbitrage-tribunaal dat de uitspraak over de IJzeren Rijn heeft gedaan, in meerderheid bestond uit arbiters die tevens rechter zijn bij het Internationaal Gerechtshof. Er waren vijf arbiters. De voorzitter van het arbitrage-tribunaal, rechter Rosalyn Higgins, en twee leden, rechter Bruno Simma en rechter Peter Tomka zijn allemaal rechters van het Internationaal Gerechtshof. Dat is dus de meerderheid van het tribunaal.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is een debat dat wij kunnen overdoen, maar dat niet veel betekenis meer heeft omdat nu eenmaal de meerderheid van beide Kamers gekozen heeft voor de arbitrage. Ik wil één punt noemen dat steeds een rol speelde. In deze arbitrage ging Nederland onder andere akkoord met het historische tracé als een gegeven. Als wij naar het Hof waren gegaan, hadden wij dat kunnen betwisten. Wij weten inderdaad niet of het, met deels dezelfde rechters, niet andere gezichtspunten had gegeven. Helaas zullen wij dat nooit weten, maar wij hebben goede gronden gehad om ervan uit te gaan dat het de moeite waard is om ook dat punt in te brengen. Nu redeneren wij vanuit die positie en wij zien hoeveel kosten dat met zich brengt.

Minister **Peijs**: België zou eenzijdig naar het Internationaal Gerechtshof zijn gegaan. Wij hadden helemaal niets ingebracht. Er is geen sprake van dat je hier onderuit was gekomen. Dat hebben deze drie arbiters, allen rechter van het Internationaal Gerechtshof, bevestigd. Dat verdrag staat. Wij kunnen onszelf hier wijs blijven maken dat het recht van doortocht er niet is, maar destijds zat dat recht van België in het pakket. Er zijn afspraken gemaakt aan twee kanten en het recht van doortocht was vanzelfsprekend heel belangrijk voor België.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Volgens mij is niet zozeer het recht op doortocht bediscussieerd door de Kamer, maar de precieze tracékeuze van die doortocht. Dat onderscheid wil ik toch blijven zien. U vergeet een optie. Natuurlijk zullen de Belgen zeggen dat zij tot en met het Hof in Europa hiermee onderhandelen. Dat zou ik ook doen, als ik aan hun kant zou onderhandelen. Maar dat betekent niet dat het echt zou zijn gebeurd, als u bijvoorbeeld politiek overleg had gevoerd met uw collega, met wie u nog andere dingetjes te verhapstukken had.

Minister **Peijs**: Het is een illusie dat België dit recht zal opgeven. Waarom zou België dat doen? Het tracé staat met zoveel woorden aangegeven in het verdrag. Je komt er niet onderuit. Het staat precies ingetekend; er is heel precies aangegeven waar het

tracé loopt. Als het verdrag geldt, dan geldt het tracé ook.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nu maken wij weer inschattingen. Uw eerdere inschattingen zijn niet helemaal conform de huidige werkelijkheid gebleken.

Minister **Peijs**: Ik wil toch hiertegen protesteren. De juridische positie van Nederland is onverkort overgenomen. Het is een feit dat mevrouw Netelenbos ooit € 140 mln. voor een omleiding heeft ingezet. Het is een feit dat wij in 1995 een natuurgebied hebben gecreëerd. Ook is het een feit dat wij het onderhoud niet hebben bijgehouden. Dan is er nog een vaag feit, een voordeel dat wij zouden hebben als er geen auto's meer zouden komen, waarvan wij niet weten waar het vandaan komt en wat wij ermee zouden moeten. Die drie belangrijke feiten tellen samen op tot het bedrag dat het Hof van Arbitrage naar Nederland schuift: onze eigen tunnel, onze eigen omleiding en de € 20 mln. aan achterstallig onderhoud, meer niet. De juridische positie van Nederland staat als een huis.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De juridische positie staat als een huis, maar dat wordt dan wel een duurder huis dan u zelf had verwacht. Dat heeft u hier ook toegegeven, dus laten wij nu niet doen alsof dit uiteindelijk een prachtige overwinning voor Nederland is. Zo zou ik het niet kunnen en willen uitleggen.

Minister **Peijs**: Ik ook niet, maar voor dit hof van arbiters konden wij in ieder geval nog pleitnota's wisselen en onze argumenten inbrengen. Dat hadden wij bij het internationaal hof niet gekund. De gang van zaken valt ons ook tegen. Wij hadden niet gedacht dat de helft van de tunnel voor onze rekening zou komen.

Mevrouw **Dijksma** kan nu het hoofd in het zand steken, maar het is altijd bekend geweest dat de omleiding bij Roermond voor onze rekening zou komen. Dat historische tracé staat er nu eenmaal in.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik maak hier echt bezwaar tegen. Er is in een vorig debat door de heer Hofstra, niet eens door mij, aan u gevraagd of de omleiding bij Roermond, met het bod dat door mevrouw Netelenbos was gedaan, nog overeind

Peijs

stond. Volgens u gold dat niet meer. Nu moet u niet zeggen dat ik dat allemaal al wist. U wist het de vorige keer kennelijk niet.

Minister **Peijs**: Onze formele inzet bij de arbitrage, die niet mogelijk zou zijn geweest als wij naar het Internationaal Gerechtshof waren gegaan, is geweest dat het bod van destijds van tafel is. Alleen kan niemand het Hof van Arbitrage verbieden om de stukken te lezen en te zien dat er ooit een aanbod van Nederland heeft gelegen. Wij hebben het niet ingezet. De formele positie van Nederland was: België betaalt alles.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. De minister lijkt te suggereren dat wij bij een zaak voor het Internationaal Gerechtshof niet uitvoerig de gelegenheid hadden gekregen om onze positie toe te lichten. Dat zou zeker wel het geval zijn geweest. De minister stelt dat Nederland op de typisch juridische aspecten gelijk heeft gekregen, maar dat zou bij het Internationaal Gerechtshof niet anders zijn geweest. De typische arbitrage-elementen, zoals de kostenverdeling, worden echter door de minister juist betreurd.

Minister **Peijs**: Naar onze beste inschatting zou onze positie bij een Internationaal Gerechtshof niet beter zijn geweest. Ik wijs erop dat drie rechters van het Internationaal Gerechtshof optraden als arbiter.

In het volle besef dat men in België meeluistert met dit debat, ga ik vervolgens in op de vraag hoe wij nu verder moeten. De uitspraak wordt uiteraard verder geanalyseerd. Vervolgens wachten wij af wat de Belgen doen. Zij willen de IJzeren Rijn reactiveren, dus ik verwacht dat zij de eerste stap voor het vervolg zullen zetten. Wij hoeven die spoorlijn niet zo nodig.

België zal hard moeten kunnen aantonen dat het de plannen daadwerkelijk wil doorzetten. Het project vraagt hoe dan ook heel veel geld van België en ik heb nog nooit gehoord dat daarvoor een bedrag opzij is gelegd. De enige concrete aanwijzing is dat de Belgische spoorwegen meerdere malen in het openbaar hebben gezegd, geen geld te hebben voor de reactivering van de IJzeren Rijn. Verder neem ik waar dat in België diverse spoorprojecten

zijn stilgelegd of vertraagd vanwege bezuinigingen. Ik wil dan ook zeer expliciet van bevoegde Belgische personen horen dat men het daarvoor benodigde geld op afzienbare termijn beschikbaar heeft. Ik wil dat ook terug zien in een formeel door het Belgische parlement bekrachtigde begroting. Het heeft geen enkele zin dat beide landen zich blijven bezighouden met onderzoeken en plannenmakerijen als er geen enkel zicht is op de concrete uitvoering.

De heer **Hermans** (LPF): Wat betekent de passage in de brief dat er samen met België geïnterpreteerd zal worden? Wordt hierover ambtelijk overlegd?

Minister **Peijs**: Nee. Op dit moment is er geen contact met de Belgen. Wij wachten tot België voorstel doet. Daarna moet hard aangetoond worden dat er geld voor beschikbaar is en dat dit vanaf een bepaald moment wordt ingezet. Tot slot moet er natuurlijk over de kostenverdeling gesproken worden, maar dat doe ik niet voordat ik heb gezien dat het geld beschikbaar is en ingezet zal worden. Als België voldoende zekerheid geeft over de prioriteit en de financiën komt bij mij de volgende stap in beeld en niet eerder.

Die volgende stap zal inhouden dat wij samen met België proberen om invulling te geven aan het advies – dat was overigens geen bindend advies – van de arbiters om een commissie van onafhankelijke technische deskundigen samen te stellen. Die commissie wordt ons niet opgelegd. Zij komt er uitsluitend als Nederland daar zelfstandig mee instemt. De commissie heeft een moeilijke taak, want al eerder is gebleken dat er grote verschillen zijn in de manier waarop België en Nederland kostenramingen opstellen. Er wordt verschillend omgegaan met risico's en onvoorziene posten. Daarover moet dan allemaal helderheid zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): De positie die hier wordt neergezet, vinden wij uitstekend. Zouden wij daar niet als voorwaarde aan toevoegen dat de Duitsers hun bijdrage voor de reactivering op hun grondgebied, die onlosmakelijk verbonden is met het op en neer kunnen rijden over de IJzeren Rijn,

ook in hun begrotingswetten hebben vastgelegd?

Minister **Peijs**: De spoorlijn aan de Duitse kant ligt er. Dat is hetzelfde probleem als wij dwars door Roermond hebben. Volgens internationale verdragen kun je er, als die spoorlijn er ligt, geen "nee" tegen zeggen dat deze erdoorheen moet lopen. Dat wil niet zeggen dat er aan de Duitse kant geen financiële consequenties zijn als het spoorvervoer van de IJzeren Rijn wordt geïntensiveerd. Wij moeten zeker op een bepaald moment met onze Duitse vrienden gaan praten, maar op dit moment zijn de Belgen aan slag. Ik wil graag van de Belgen horen hoe zij dat in de tijd willen zetten. Ik ga niet om onderhandelingsvragen, want ik hoef geen spoorlijn. Zij moeten een spoorlijn. Waar wij bij de HSL de vragende partij waren, zijn zij dat nu. Dat zou ik niet graag willen omdraaien.

De heer **Koopmans** (CDA): Toch is er ook een interpretatie dat er aan de Duitse kant nog het een en ander moet gebeuren, ook al ligt er al een spoorlijn. Dat gaat niet gratis, maar dat kost geld. Ik denk dat het goed is om aan onze kant als voorwaarde te stellen dat er invulling wordt gegeven aan die financiële verantwoordelijkheid, voordat wij reserveren.

Minister **Peijs**: Er moet inderdaad iets gebeuren aan de Duitse kant, maar de spoorlijn is wel open. Dat compliceert de zaak natuurlijk. Ik neem dat graag mee, want de Belgen willen per slot van rekening wel in Duitsland uitkomen. Dat moet dan ook wel kunnen.

Als de commissie van deskundigen klaar is met haar werk en als dat niet tot een bindend advies leidt, kunnen België en Nederland samen bepalen hoe de kostenverdeling er uiteindelijk uitziet. Daar krijgen wij dan de interpretatie. Dan pas weten beide landen wat het gaat kosten om het plan uit te voeren. Dat lijkt mij een goed moment om gezamenlijk te bekijken of dat nu echt is wat beide landen willen en of wij wellicht samen tot een andere oplossing kunnen komen. Duitsland moet heel duidelijk deel uitmaken van dat overleg.

Dan denk ik aan het gezamenlijk bezien van een kleine afwijking van het historisch tracé. Zoals eerder



De heer Koopmans (CDA)

© M. Sablerolle – Gouda

gezegd biedt de arbitrage-uitspraak geen ruimte voor heel andere tracés, ver van het historisch tracé, maar wellicht kunnen België en Nederland het samen eens worden over een kleine afwijking, als deze leidt tot een kostenbesparing voor beide landen.

Voor sommige ideeën is ook de instemming van Duitsland nodig, dus wat mij betreft zal Duitsland volledig deelnemen aan dat overleg. Wellicht leidt dat tot een vruchtbaardere overlegsituatie dan wanneer België en Nederland uitsluitend met z'n tweeën verder praten over dit langzamerhand historisch belaste dossier. Deze gedachte over het vervolgproces heb ik nog niet afgestemd met de Belgische vrienden, dus het zal nog moeten blijken of het zo gaat. Ik wacht dat af.

Ik zal de specifieke vragen behandelen die nog niet aan de orde zijn gekomen. Mevrouw Dijkma vroeg of Nederland al had besloten tot aanleg van de tunnel in de Meinweg. Ja, al in 2001 heeft Nederland op basis van de MER-studie besloten dat het spoor in de Meinweg in een tunnel zou moeten.

Vervolgens vroeg mevrouw Dijkma naar de beschikbaarheid van de pleitnota voor de arbitrage. De arbitragestukken zijn uitgewisseld in de periode van 2003 tot juli 2004. Zolang er geen uitspraak is, zijn alle processtukken geheim, dat is de regel. Sinds de uitspraak zijn alle

stukken openbaar op de internetsite van het arbitragehof.

Zij vroeg ook of ik de motie-Hessels blijf steunen. Ja, die beschouw ik als een belangrijke ondersteuning van ons beleid. Laten wij die niet uit het oog verliezen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Is het advies dat u van de landsadvocaat hebt gekregen over de Nederlandse inzet, inmiddels ook openbaar?

Minister **Peijs**: Nee, adviezen van de landsadvocaat zijn nooit openbaar.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): En ook niet voor de Kamer in te zien?

Minister **Peijs**: In het algemeen niet.

Mevrouw Dijkma vroeg ook of het financiële bod van tafel is. Ik wil hier nog even expliciet op ingaan, hoewel ik er al uitgebreid over heb gesproken. Artikel 12 van het Scheidingsverdrag bepaalt dat België alle kosten betaalt. In de arbitrage is ook het aanbod van mevrouw Netelenbos tijdens de onderhandelingen aan de orde gekomen. Mede tegen die achtergrond – want die was er nu eenmaal – heeft het tribunaal het redelijk gevonden dat Nederland een deel van die reactiveringen betaalt.

Mevrouw Dijkma en de heer Duyvendak hebben beiden gezegd dat Nederland de hoogste kosten

moet betalen als gevolg van de arbitrage. Dat is bij lange na nog niet vastgesteld. Ook onze gegevens die naar de Kamer zijn gegaan, geven dat niet aan. Het grootste gedeelte van de kosten is gewoon voor België. De uitspraak van het Hof is op dat punt volstrekt helder.

De heer Slob vroeg of het zo kan zijn dat de kosten van het tracé zo hoog worden dat de Belgen een ander tracé zouden willen. Dat zal nog moeten blijken. Ik heb de stappen geschetst die wij gaan aflopen. Laten wij eerst maar eens zien wat de Belgen precies willen en hoe hoog de kosten voor elk land echt zullen worden. Daarna komt pas de vraag of eventuele afwijkingen van het tracé bespreekbaar zijn.

De heer Slob wees erop dat het tribunaal heeft gesteld dat de Nederlandse wetgeving van toepassing zal zijn voorzover zij de reactivering niet onredelijk beperkt. Ik ben daar, ook naar aanleiding van vragen van de heer Van der Staaij, al op ingegaan. Volgens mij was dat duidelijk.

De heer Duyvendak heeft gevraagd of ik kans zie om alsnog onderhandelingen met de Belgen te openen. Ik hoef niets te openen. Ik wacht af wat de Belgen doen en wat zij willen. Zij willen de spoorlijn. Zij zijn dus aan zet. Vervolgens, wanneer wij dat allemaal gehad hebben, biedt de uitspraak nog voldoende ruimte voor onderhandelingen.

De heer Van der Staaij vroeg naar de kosten voor Nederland. Er zijn heel veel verschillende bedragen genoemd, van € 350 mln. tot € 146 mln. Met de interpretatie van de uitspraak kun je heel veel kanten op. Er zijn heel veel uitkomsten mogelijk, maar het kan nooit zo zijn dat wij het meeste gaan betalen. De meeste kosten zijn altijd voor België, tenzij wij een compleet nieuw tracé maken. Dan zijn wij aan slag, maar daar moeten wij dan altijd nog de kosten van het historische tracé van aftrekken.

De heer Van der Staaij vroeg of de Nederlandse wetgeving wordt aangepast. Nee, de uitspraak geeft geen enkele aanleiding tot wijziging van de Nederlandse regelgeving.

De heer Hofstra vroeg of deze uitspraak betekent dat internationale juristen vinden dat Nederlandse milieu- en inpassingseisen idioot en luxe zijn, of een van die twee; dat weet ik niet meer precies. Nee, de

Peijs

arbiters hebben zich daar niet over uitgelaten. Zij hebben wel klip en klaar gesteld dat milieu- en inpassingskosten niet los kunnen worden gezien van de technische kosten van de spoorlijn. Die kosten horen dus integraal bij elkaar. België wilde de milieu- en inpassingskosten voor rekening van Nederland laten komen, maar dat heeft het arbitrage-tribunaal dus expliciet verworpen.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister heeft al een paar keer gezegd dat wij juridisch helemaal in het gelijk zijn gesteld. Ik heb in mijn termijn gezegd dat onze soevereiniteit in wezen is ontkend. Volgens onze eisen – die weliswaar op een hoog niveau liggen – vonden wij immers de omleiding bij Roermond en de ondertunneling van het Meinweggebied nodig. Dan is het toch raar dat de arbiters zeggen: dat moet u zelf betalen.

Minister **Peijs**: Nee, in 1839 hebben wij in volle soevereiniteit een verdrag gesloten. Aan dat verdrag worden wij heden ten dage gehouden. Dat verdrag bepaalt een historisch tracé voor een spoorlijn die België doortocht verleent naar Duitsland. Als wij afwijken van dat historische tracé, zijn wij aan slag. Als wij het historische tracé voorzien van schermen en weet ik veel wat, is dat voor rekening van België. Als wij een ander tracé nemen, moet je daarvan aftrekken wat het historische tracé gekost zou hebben. Dat is de saldobenadering. Dat doen wij ook weer in volledige soevereiniteit, maar dat hoeven wij niet te doen. Wij kunnen niet waarmaken dat wij in Nederland alle spoorlijnen uit steden gaan weren, want dat hebben wij tot nu toe niet gedaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan is de oplossing heel simpel. Wij moeten een plan indienen waarbij wij het bestaande tracé handhaven, maar een paar meter lager. Dan zouden al die kosten voor de Belgen zijn.

Minister **Peijs**: Dat is een mogelijkheid. Wij kunnen laten onderzoeken hoe dat gaat.

Ik ben al een aantal malen ingegaan op de milieumaatregelen. De Nederlandse wetgeving staat als een huis.

Mevrouw **Gerken** (SP): Wij hebben op dit moment problemen met het

aanleggen van wegen, omdat de milieunorm niet wordt gehaald. Doet dat probleem zich hierbij ook voor?

Minister **Peijs**: Lucht-kwaliteitsnormen gelden ook voor de IJzeren Rijn.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb gevraagd of er nog andere procedures lopen die verband houden met de grens met België of Duitsland, waarbij wij ook afspraken hebben gemaakt voor bindende arbitrage.

Minister **Peijs**: Er lopen geen andere procedures. Dit is een uniek geval.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dit debat wordt vervolgd, waarschijnlijk deels achter gesloten deuren. Wij zullen ons dan beraden op de verdere gang van zaken. Het is verleidelijk om de minister op te roepen om weer over alternatieve routes te gaan onderhandelen, maar ik kan die verleiding nu weerstaan. Het is verstandig om af te wachten wat België gaat doen.

Ik ben ontevreden over de wijze waarop wij hebben gedebatteerd over de totstandkoming van het Arbitrageverdrag en de Nederlandse inzet daarbij. Dat blijft een freudiaanse discussie. Ik wil toch het naadje van de kous weten en dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het debat over het Arbitrageverdrag met België in de Tweede en Eerste Kamer door de ministers de indruk is gewekt dat de uitkomst in het voordeel van Nederland zou uitvallen;

overwegende dat het de Kamer onmogelijk was een eigen inschatting te kunnen maken van de mogelijke uitkomst;

verzoekt de regering, de informatie waarop zij haar zo optimistische inschatting gemaakt heeft, waaronder het advies van de landsadvocaat, aan de Kamer openbaar te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijksma, Hofstra, Duyvendak, Van der Staaij en Gerken.

Zij krijgt nr. 10 (27737).

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik benadruk dat ik begrijp dat het, vanwege de onderhandelpositie van de minister, niet de bedoeling kan zijn om de informatie voor iedereen openbaar te maken. Ik verzoek dan ook om de informatie alleen voor de Kamer openbaar te maken.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie deelt de opvatting van de minister over onze juridische positie. Onze fractie steunt de aanpak van de minister om eerst te wachten op Belgische voorstellen en een vastgestelde Belgische begrotingswet en daarna, met een sterke juridische positie, de belangen te behartigen van de Nederlandse burgers die wonen en recreëren langs de IJzeren Rijn. De rekening die daarmee gepaard gaat, moet zo klein mogelijk worden gehouden.

In de komende periode, die overigens zeer lang kan zijn, moeten wij samen met België zoeken naar oplossingen die recht doen aan de belangen van met name de inwoners van Weert en de natuurgebieden in Budel. Die belangen zijn hier nog niet besproken. De uitspraak bevat daarvoor geen echte oplossingen, mede doordat minister Netelenbos hierover destijds geen toezeggingen heeft gedaan. Daarin zou met name de oplossing moeten worden gezocht. Ik denk dat dit aansluit bij uw opmerkingen, namelijk dat wij mogelijkerwijs samen met België kunnen bezien hoe kleine aanpassingen aan het tracé kunnen bijdragen tot een betere beleving voor de mensen, dat wil zeggen tot veel minder overlast, en tegelijkertijd tot een lagere rekening voor beide landen.

U bent nog niet ingegaan op mijn suggestie met betrekking tot het zogenaamde sint-juttemisplan.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik ben blij dat mevrouw Dijksma en de heer Koopmans mijn opvatting delen dat afwachten op dit ogenblik een goed plan is en dat wij eerst moeten bezien hoe de Belgische regering op

Peijs

de uitspraak reageert. Ik begrijp wat de heer Koopmans bedoelt met zijn opmerking dat wij de rekening zo laag mogelijk moeten houden. Dat lijkt mij ook. Kleine aanpassingen, waar mogelijk, zijn goed, maar eerst moet duidelijk zijn wie wat moet betalen. Wat het sint-juttemisplan betreft ben ik blij dat de heer Koopmans er niet een plan van heeft gemaakt van de Heilige Antonius van de verloren zaken, want dat zou veel erger zijn geweest. Ik heb geprobeerd om uw sint-juttemisplan in te vullen: eerst wachten wij af, dan komt er een begrotingswet en dan gaan wij bezien hoeveel het alles bij elkaar moet kosten. Ik kan er geen jaartal bij noemen, omdat ik niet weet wanneer de eerste stap wordt gezet. Dat is aan de Belgen, en u begrijpt dat wij er geen behoefte aan hebben om hen op te jagen. Als dat het sint-juttemisplan mag zijn, ben ik daar helemaal voor.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Misschien mag ik op dit punt van u een politieke uitspraak verlangen. Bij mij thuis betekent sint-juttemis: nooit. Als iets met sint-juttemis gebeurt, betekent het gewoon dat het nooit gebeurt. Met alle mogelijkheden voor uitstel die er zijn, vind ik dat wij de mensen in Limburg wel een eerlijk verhaal moeten vertellen. Ik vrees dat het sint-juttemisplan luchtftietserij is.

Minister **Peijs**: De naam is aan de Kamer. De heer Koopmans vroeg, of ik zijn plan kon invullen. Dat heb ik gedaan, en ik denk dat ik volstrekt eerlijk ben. Ik ben niet degene die de spoorlijn wil. Ik wacht tot de Belgen komen, en ik duidelijkheid heb over de vraag wat zij in hun begroting reserveren. Daarna gaan wij met de Belgen overleggen over de kostenverdeling. Wij moeten samen nog een manier van rekenen vinden, want het scheelt erg veel. De Belgen dachten dat zij met € 100 mln. de spoorlijn tot aan Duitsland zouden kunnen reactiveren. Wij komen op een iets ander bedrag uit, namelijk bijna € 500 mln. Ik probeer zo eerlijk mogelijk te zijn, maar ik zie geen andere mogelijkheid. De Belgen zijn de vragende partij, en ik ga natuurlijk pas iets doen als zij komen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Dat is mijn punt niet. Mijn punt is dat ik niet wil dat hier de suggestie wordt gewekt dat Nederland alleen

in staat zou zijn om ervoor te zorgen dat het sint-juttemis wordt met de IJzeren Rijn. Dan doet de minister namelijk een belofte die zij niet kan waarmaken en ik ook niet en de heer Koopmans evenmin, gezien de uitspraak van het Arbitragetribunaal. Ik vind dat wij daarin eerlijk moeten zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Als ik even mag. De naam is heel simpel zo gekozen, omdat het gaat om de mogelijke economische voordelen die het reactiveren van de IJzeren Rijn, op welke wijze dan ook, zou kunnen hebben. Of dat reactiveren daadwerkelijk gebeurt, weet ik niet, want ik weet niet of de Belgen hun middelen nu, snel, ooit of nooit zullen voteren in hun rijksbegroting. Maar ik vind wel dat er een moment kan komen waarop wij, als zij dat doen, met elkaar moeten nadenken over mogelijke economische voordelen die dat voor Nederland zou kunnen bieden. Ik had het over de Statenvraag in Zeeland en de opmerkingen die er in Limburg gemaakt worden. Maar ik heb het ook zo genoemd, omdat ik niet wil dat iemand hierin een soort voorbode ziet waaruit zou blijken dat de CDA-fractie zo graag de IJzeren Rijn wil. Nee, dat betekent het dus niet en daarom heb ik heel doelbewust die naam gekozen. Ik kan overigens de uitspraak van de minister heel goed billijken dat wij dat pas gaan doen op het moment dat er in België verdergaande stappen zijn gezet. Dat vind ik daar volstrekt bij aansluiten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Koopmans probeert met zijn sint-juttemisverhaal te verbloemen dat de CDA-fractie een fout heeft gemaakt. Die wordt erkend door de fractie van de LPF, die wordt erkend door de fractie van de VVD. Beide zeggen wij hebben spijt. De heer Koopmans daarentegen probeert dat voor zijn achterban in Limburg te verbloemen door nu te doen alsof het allemaal verder weg zou zijn dan ooit, terwijl ook hij zou moeten erkennen dat er met deze voor Nederland ongunstige uitspraak – dat erkent ook de minister – een opening van de IJzeren Rijn dichterbij is gekomen en daar heeft de CDA-fractie willens en wetens mee ingestemd.

De **voorzitter**: De heer Koopmans

mag nog een slotopmerking maken en daarna ronden wij dit debat af.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik ben juist de enige die hier eerlijk in is. Wij zeggen namelijk uitdrukkelijk dat wij respecteren wat het Hof hierover gezegd heeft en wat in het eerste verdrag van 1839 is opgenomen. Dat erkennen wij en vanaf het moment dat de Belgen dat invullen, vanaf het moment dat zij de middelen hebben, zal er gezamenlijk nagegaan moeten worden of er ook nog economische voordelen uit te halen zijn. Dat is het enige wat wij zeggen. Voor het overige steunen wij de minister in haar aanpak.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik meen ook dat ik hier niet gestaan had als de CDA-fractie destijds de procedure niet had gestopt.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Ik wil daar bezwaar tegen maken, want dit is een onjuiste voorstelling van de feiten. Dat heeft de CDA-fractie in het vorige debat ook al gedaan. De SP-fractie heeft eveneens aan de bel getrokken, overigens met de steun van andere partijen.

Minister **Peijs**: Neem mij niet kwalijk.

Voorzitter. Ik kom bij de motie. In mijn ogen is de motie niet nodig, want ik ben graag bereid om de gevraagde informatie in vertrouwen met de Kamer te delen. Dat kan niet openbaar, maar wel in vertrouwen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik neem aan dat wij die informatie dan nog voor de zomer krijgen? Als de minister dat kan toezeggen, trek ik mijn motie van harte weer in.

Minister **Peijs**: Dat kan ik toezeggen.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Dijksma (27737, nr. 10) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 18.25 uur tot 19.55 uur geschorst.

Voorzitter: Weisglas