

Vergaderjaar 2004–2005

**27 737**

**Trajectnota/MER IJzeren Rijn**

**Nr. 11**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 juni 2005

Tijdens het debat op dinsdag 7 juni 2005 naar aanleiding van de uitspraak van het Arbitragetribunaal over de IJzeren Rijn, heb ik u toegezegd de Kamer te zullen informeren over de basis van de optimistische inschatting van de regering van de mogelijke uitkomst van de arbitrage. Tevens is uwerzijds verzocht om een nadere analyse van de uitspraak. Deze brief geeft aan uw verzoeken gevolg.

Het vertrouwen van de regering in de uitspraak van het Arbitragetribunaal was gebaseerd op de duidelijke tekst van artikel XII van het Scheidingsverdrag. In artikel XII staat onder meer dat de aanleg van een (spoor)weg door Limburg onder Nederlandse soevereiniteit valt, en «geheel en al op kosten en voor rekening van België» komt. Dit was in de arbitragezaak ook de inzet van Nederland. Zoals hierna meer uitgebreid zal worden uitgelegd, heeft het Arbitragetribunaal de Nederlandse uitleg van artikel XII van het Scheidingsverdrag bevestigd.

Het Belgische recht van doortocht op het historisch tracé zelf vormde geen punt van geschil en het feit dat het historisch tracé van de IJzeren Rijn zich, na onderzoek naar meerdere alternatieven, het beste voor reactivering leent, is gebleken uit het Nederlandse tracé- en MER-onderzoek alsmede uit de Internationale Studie, die beide in de periode 2000–2001 zijn uitgevoerd. Het Arbitragetribunaal heeft in zijn uitspraak het recht van doortocht op het historisch tracé bevestigd.

Over het al of niet aangaan van de arbitrage is geen advies van de Landsadvocaat gevraagd. De beslissing om in te gaan op het Belgische verzoek tot arbitrage werd immers enerzijds door politieke motieven bepaald en anderzijds door de sterke juridische positie die Nederland innam, en die in de arbitrage-uitspraak bevestiging heeft gekregen. Wel is in de periode 1998–1999, in het kader van de voorbereiding van de te doorlopen procedures, aan de Landsadvocaat advies gevraagd over de toepassing van wetgeving en verdragen. De adviezen gaven geen aanlei-

ding tot wijziging van de gedragslijn die de Regering voor ogen stond en die sindsdien consequent is gevolgd.

Het is naar mijn mening zinvol om de situatie, die is ontstaan als gevolg van de uitspraak, te vergelijken met de situatie in december 2002, toen België aan Nederland om verzocht om in te stemmen met arbitrage. Tijdens de onderhandelingen in de periode 1998–2002 heeft België zich steeds op het standpunt gesteld, dat voor een reactivering van de IJzeren Rijn uitsluitend technische aanpassingen nodig waren om 43 treinen per etmaal (beide richtingen samen) te kunnen accommoderen. De door Nederland tevens noodzakelijk geachte maatregelen ter bescherming van mens en milieu achtte België echter niet in die mate nodig.

Wat betreft de kosten van reactivering (globaal € 500 mln) stelde België zich in de periode 1998–2002 op het standpunt dat Nederland deze moest dragen, waarbij België aanbood om voor een bedrag van €100 mln *bij te dragen*; dit bedrag vertegenwoordigde volgens België globaal de kosten van technische aanpassingen aan de spoorverbinding.

Aan Nederlandse kant is steeds het standpunt ingenomen, dat het huidige Nederlandse recht onverkort van toepassing is en dat dit impliceert dat er ook maatregelen ter bescherming van mens en milieu zouden moeten worden getroffen conform het huidige Nederlandse recht. Voorts is steeds betoogd, dat de kosten van de reactivering voor België zijn. Dit standpunt is ook in de arbitragezaak ingenomen.

Het Arbitragetribunaal laat er geen twijfel over bestaan, dat het Nederlandse milieurecht van toepassing is en dat de reactivering dient plaats te vinden conform het *huidige* Nederlandse recht. Het Tribunaal merkt daarbij op, dat deze toepassing het Belgische gebruik van de historische route niet onmogelijk mag maken of onredelijk mag belemmeren. Daarbij stelt het Tribunaal evenwel uitdrukkelijk, dat het doorlopen van de Tracé-wetprocedure, die in de stukken in de arbitragezaak werd omschreven, niet leidt tot zulk «onredelijk belemmeren».

De uitspraak stelt voorts, samengevat, dat de kosten van de reactivering op het historische tracé voor België zijn, behoudens Nederlandse bijdragen op enkele specifiek omschreven punten.

Dat het Arbitragetribunaal, als gevolg van feitelijke ontwikkelingen, bepaalde kosten aan Nederland zou toewijzen, was te voorzien en komt, zoals ik heb uiteengezet tijdens ons overleg op 7 juni 2005, niet als een verrassing (zie bijvoorbeeld de Nota naar aanleiding van het verslag van 27 oktober 2004, Kamerstuk 29 579, nr. 9, p. 7). Het is naar mijn mening niet onredelijk dat Nederland bijdraagt in kosten van achterstallig onderhoud en in de moderniseringskosten van tracégedeelten die mede door «Nederlandse» treinen worden gebruikt en die Nederland ook zonder de reactivering van de IJzeren Rijn op enig moment had moeten maken. Nederland dient voorts de meerkosten te dragen die het gevolg zijn van de wens af te wijken van het verdragsrechtelijk vastgelegde historisch tracé (de omleiding bij Roermond). In dit verband merk ik nog op, dat het Arbitragetribunaal in zijn uitspraak het recht van doortocht (op het historisch tracé) heeft bevestigd met de kanttekening dat België en Nederland gezamenlijk afwijkingen (zoals de omleiding bij Roermond) kunnen overeenkomen.

Wat betreft de Nederlandse bijdrage van 50% in de kosten van de tunnel in het Meinweggebied wijst het Arbitragetribunaal erop dat België, naar aanleiding van de aanwijzing van de Meinweg als natuurgebied, in 1987 per brief en in 1991 en 1993 in Benelux-kader uitdrukkelijk op het recht van doortocht heeft gewezen. Het Arbitragetribunaal is van mening, dat Nederland voor de bedoelde aanwijzing niet de toestemming van België

behoefde te vragen, maar acht het wel redelijk dat Nederland, gezien het Belgische voorbehoud, meebetaalt aan een dure voorziening zoals de tunnel.

Dit alles samenvattend ben ik van mening dat, in vergelijking met de situatie voorafgaand aan de arbitrage, de Nederlandse positie bij voortzetting van onderhandelingen met België is verbeterd.

In het vertrouwen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben teken ik,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs