

Ross-van Dorp

doen. Ik denk dat dit een heel billijke regeling is.

Mevrouw **Kant** (SP): De staatssecretaris geeft geen uitleg. Waarom zou één jaar niet kunnen.

Staatssecretaris **Ross-van Dorp**: Ik heb al gezegd dat ik rekening moet houden met een reële uitvoeringspraktijk. Een marge van twee jaar is dan goed te hanteren en kan door alle betrokken partijen goed worden gehandhaafd.

Mevrouw **Smits** (PvdA): De staatssecretaris zegt dat twee jaar een redelijke termijn is terwijl het overgrote deel van de gevallen binnen zes weken kan zijn afgehandeld. Ik snap dus het probleem niet en ook niet het probleem van de dekking. Kan de staatssecretaris daar nog op reageren?

Staatssecretaris **Ross-van Dorp**: In de brief aan de Kamer bij de algemene maatregel van bestuur zal ik aangeven waarom ik denk dat de motie-Vietsch kan worden uitgevoerd. De Kamer kan dan haar conclusies trekken. Dit lijkt mij de meest praktische werkwijze. Nogmaals, ik probeer aan te haken bij een reële uitvoeringspraktijk.

Mevrouw **Smits** (PvdA): Dit is niet echt een antwoord op mijn vraag. De staatssecretaris heeft eerder gezegd dat het overgrote deel van de gevallen binnen zes weken kan zijn afgehandeld. Ik snap niet waarom wij dan niet een termijn van één jaar kunnen aanhouden. Er is dan ook geen dekkingsprobleem. Zij moet dan niet zeggen dat dit tot problemen in de uitvoering leidt, want zij heeft al eerder gezegd dat het snel kan.

Staatssecretaris **Ross-van Dorp**: Er kunnen ook bezwaar- en beroepsprocedures zijn en het proces kan door andere zaken worden opgehouden. Ik vind dat wij voor een reële termijn moeten kiezen en ik vind een termijn van twee jaar goed. Ik wil hier aan vasthouden.

Mevrouw **Kant** (SP): De staatssecretaris zegt over de laatste motie: de mensen zijn weliswaar overleden, maar zij hebben wel zorg gekregen en daar moet een eigen bijdrage voor worden betaald. Dat is waar, maar daar staat tegenover dat de

nabestaanden de rekening in de bus krijgen, soms misschien dus wel twee jaar later. Ik vind dat niet menselijk. Het gaat niet om grote bedragen. Laat dit dan gewoon zitten. Op deze manier wordt mensen onnodig pijn gedaan. Wij kunnen dit praktisch regelen. Wil de staatssecretaris dit doen?

Staatssecretaris **Ross-van Dorp**: Ik blijf op het standpunt staan dat als iemand zorg heeft ontvangen en wettelijk gehouden is daarvoor een eigen bijdrage te betalen, dit ook moet gebeuren als betrokkene is overleden. Dit kan inderdaad pijnlijk zijn voor de nabestaanden, maar ik vind toch dat alle lasten moeten worden betaald en de verplichtingen moeten worden nagekomen. Ik ben het ermee eens dat de rekening zo snel mogelijk moet worden verstuurd. Wij proberen dit te bereiken met de maatregelen die wij inmiddels hebben getroffen. Ik zou het echter niet juist vinden om de eigen bijdrage kwijt te schelden als er zorg is genoten. Ik denk dat wij nu een goed sluitend systeem hebben. Alleen in uitzonderingsgevallen zal de rekening zo laat komen, want het is natuurlijk niet zo dat iedereen twee jaar moet wachten op die rekening. Aan die uitzonderingsgevallen is een limiet gesteld. Als het nog later wordt, hoeft er geen eigen bijdrage te worden betaald, want dan hebben degenen die in het voortraject hun werk moeten doen, niet hun verantwoordelijkheid genomen. Dit is hiermee vastgesteld.

Ik zal proberen u zo spoedig mogelijk te bedienen met de voorbereidingen voor de algemene maatregel van bestuur.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Goedkeuring van het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake arbitrage betreffende de spoorlijn "IJzeren Rijn";**

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

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Hessels** (CDA): Voorzitter. Een beschaafde ruzie over een verdrag van bijna tweehonderd jaar oud maken wij in de Kamer niet elke week mee. Toch spreken wij vandaag over een relic uit de tijd dat Nederland en België nog gezworen vijanden waren en ze juist een onafhankelijkheidsoorlog hadden uitgevochten. Dat het uiteindelijke vredesverdrag nog na zo lange tijd tot controverses tussen onze beide landen zou leiden, had destijds waarschijnlijk niemand kunnen bevroeden.

Laat ik daarom beginnen met één ding duidelijk te maken in de richting van onze Belgische vrienden. Wat het CDA betreft erkent Nederland volledig het Belgische recht op doortocht en willen wij volledige medewerking verlenen aan het realiseren van een goede spoorverbinding tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied.

Mijn fractie heeft echter om uitdrukkelijke goedkeuring van het onderhavige arbitrageverdrag gevraagd omdat een aantal aspecten naar onze mening niet voldoende is uitgewerkt in het verdrag en de toelichting daarop. De schriftelijke behandeling heeft tot iets meer duidelijkheid en inzicht geleid, maar wij hebben toch nog enkele openstaande vragen.

De CDA-fractie is van mening dat het verdrag te gemakkelijk het historische tracé van de IJzeren Rijn heeft bestempeld als rechtstreeks en enig voortvloeiend uit het Scheidingsverdrag van 1839 en het IJzeren Rijnverdrag van 1872. De door de bewindslieden in de nota naar aanleiding van het verslag gegeven toelichting in antwoord op onze vragen achten wij niet afdoende. Heeft de minister inmiddels kennisgenomen van de reactie van mr. Van den Biesen op het memorandum inzake de IJzeren Rijn? Wat is haar reactie op de aangevoerde weerleggingen van de in de nota geformuleerde theorieën en welke superdeskundigen heeft de minister laten oordelen over het werk van een de meest vooraanstaande volkenrechtdeskundigen, prof. Pellet?

Hessels

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Prof. Pellet zegt dat er meer aan de hand is, onder meer dat er een automatisch recht op doortocht is. U lijkt die stelling echter wel te onderschrijven. Kunt u dat toelichten?

De heer **Hessels** (CDA): Het recht op doortocht en het goedenaberschap bieden België de mogelijkheid om spullen vanuit Antwerpen naar Duitsland te brengen. Dat is iets anders. Verder gaat het prof. Pellet overigens vooral in op het recht op doortocht over een bepaald gebied. In het eerste verdrag is het recht op doortocht geregeld via het kanton Sittard. Er is vervolgens nog een verdrag afgesloten in 1872, waarin het huidige tracé wordt beschreven. Dat is de reden dat ik van de minister wil horen hoe haar deskundigen tot hun oordeel zijn gekomen over het recht op doortocht. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt namelijk de vloer aangeveegd met de theorieën van prof. Pellet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De CDA-fractie onderschrijft dus niet de stelling dat het eerste verdrag België een eeuwigdurend recht op doortocht geeft?

De heer **Hessels** (CDA): De CDA-fractie heeft als enige aan de bel getrokken toen dit verdrag voorlag ter stilzwijgende goedkeuring. Wij hebben dat niet voor niets gedaan en ik ben dan ook blij dat u zich hierover inmiddels ook druk maakt.

Voorzitter. De tracékeuze. Er zijn andere tracés mogelijk die wellicht sneller of met minder milieuhinder aangelegd kunnen worden. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de fenixspoorlijn tussen Genk en Sittard, die met enkele aanpassingen ook Antwerpen met het Ruhrgebied zou kunnen verbinden. Ik denk aan een tracé via Venlo, waarbij de Nederlandse logistieke sector voordelen zou kunnen halen uit de IJzeren Rijn. Ik denk aan een verbeterde aansluiting van de Antwerpse haven op de Betuweroute, waardoor de exploitatie van die lijn verbeterd zou kunnen worden. Ik begrijp dat enkele van deze projecten ambitieus en enigszins prematuur zijn, maar het uitsluiten van deze alternatieven is geen goede zaak. Ook na het ratificeren van het arbitrageverdrag

moet de regering deze alternatieven nadrukkelijk met de Belgische regering blijven bespreken.

Zoals al in het verslag is aangegeven, heeft CDA-fractie grote moeite met het zonder noodzakelijke aanpassingen reactiveren van enkele delen van het historische tracé van de IJzeren Rijn. Daarbij gaat het met name om de binnensteden van Roermond en Weert en het spoor dwars door het Nationaal Park De Meinweg en de Weerter en Budeler Bergen. Mijn fractie is dan ook blij met de bevestiging van dit standpunt door de regering in de nota. Kan de minister nog een toelichting geven op de hardheid van dit standpunt? Kunnen wij uitsluiten dat er ooit nog een IJzeren-Rijn-trein dwars door Roermond of De Meinweg gaat rijden? Wordt de IJzeren Rijn pas gereactiveerd nadat de uit het ontwerp-tracébesluit voortkomende aanpassingen zijn uitgevoerd? De CDA-fractie ziet weinig andere mogelijkheden als de arbitrage-rechter bepaalt dat reactivering naar Nederlands recht moet worden uitgevoerd.

Er ontstaat een groot probleem als de arbitragerechter onverhoopt de kosten voor reactivering aan de Nederlandse kant legt. Welke bedragen zijn daarvoor inmiddels gereserveerd? Wellicht gaat de minister ervan uit dat Nederland de kosten niet hoeft te betalen. Waar haalt zij dan het geld vandaan in het meest negatieve scenario? Wat is de status van de toezegging van minister Netelenbos, gedaan in de rijke tijd, om in het kader van goed nabuurschap zonder juridische verplichting 140 mln euro aan België toe te zeggen ten behoeve van het reactiveren van de IJzeren Rijn? Zijn wij dat geld sowieso kwijt? Waar is dat dan te vinden in de meerjarenbegroting?

De CDA-fractie staat dus kritisch tegenover de goedkeuring van het arbitrageverdrag. Daarom hebben wij de uitdrukkelijke goedkeuring, en daarmee dit debat aangevraagd. Wij zullen dan ook van het verloop van het debat laten afhangen of wij het verdrag uiteindelijk goedkeuren.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Uiteraard zijn wij heel blij met de alertheid van de CDA-fractie om ervoor te zorgen dat dit verdrag niet zomaar stilzwijgend wordt goedgekeurd. Uit de nota naar aanleiding van het verslag blijkt dat zij een behoorlijk

kritische houding heeft aangenomen. Kan de heer Hessels mij in het licht van wat hij zonet heeft gezegd nog eens precies uitleggen wat de ijkpunten zijn om al dan niet voor het voorliggende wetsvoorstel te stemmen?

De heer **Hessels** (CDA): Het gaat ons erom dat er een goed evenwicht wordt gevonden tussen het nabuurschap met België en het belang van de veiligheid en het milieu in de regio. Als uit dit debat blijkt dat de levenskwaliteit kan worden gegarandeerd en dat de milieuhinder in de regio beperkt blijft ± zoals nu in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen ± kunnen wij akkoord gaan met het verdrag zoals het er nu ligt. Daarbij gaan wij ervan uit dat de rechter in ieder geval zal beslissen dat het Nederlands recht van toepassing zal zijn op het tracé.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer Hessels maakt nogal wat veronderstellingen. Uit de antwoorden van de regering op de kritische vragen van de fracties van de heer Hessels, mij en anderen blijkt dat wij op heel veel punten nul op het rekest krijgen. Waarop baseert de CDA-fractie haar vertrouwen dat met een aantal afspraken vooraf zekerheden kunnen worden ingebouwd, terwijl je je lot in handen legt van derden?

De heer **Hessels** (CDA): Wij hebben slechts twee vragen aan de arbitragerechter voorgelegd. Ten eerste: wiens recht is van toepassing? Ten tweede: wie betaalt het? De belangrijkste vragen zijn niet eens aan de arbitragerechter voorgelegd. Wij kunnen in dat licht hier de marges van de uitvoering bepalen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik vraag mij af of dat waar is. Wij worden namelijk niet voor niets ook vanuit Limburg zelf gewaarschuwd voor het volgende. Als wij nu instemmen met het wetsvoorstel, dan zitten wij aan een heel aantal zaken vast. Een heleboel van de dingen die u nu noemt, zijn dan geen open kwesties meer. Dan teken je als het ware niet alleen voor arbitrage, maar bijvoorbeeld ook voor een tracé waartegen uw fractie en de mijne grote bezwaren hebben.

De heer **Hessels** (CDA): De tracékeuze zal op een ander moment nog ter sprake komen. Ik houd

Hessels

mevrouw Dijkstra echter graag een uitspraak voor van haar en onze collega Timmermans in het Dagblad De Limburger. Timmermans vindt dat Limburg zich minder halsstarrig zou moeten opstellen: "Wij zijn afhankelijk van België en Duitsland. Daarom moeten wij de ogen er niet voor sluiten. Misschien is er een win-winscenario mogelijk waar Limburg ook belang bij heeft. En als zij dat niet doet, kun je sterven in schoonheid en komt de IJzeren Rijn er misschien toch." Ik ben het heel erg eens met deze uitspraak van de heer Timmermans.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Verlangt u nu als voorwaarde de keiharde duidelijkheid dat wij als wij in de fuik van de arbitrage stappen, op geen enkele manier vastzitten aan het historische tracé?

De heer **Hessels** (CDA): Ik verlang de duidelijkheid dat over de kwetsbare delen van het historische tracé die zijn aangeduid in de nu voorliggende ontwerp-tracéstudie, geen treinen van de IJzeren Rijn zullen rijden, voordat de aanpassingen die in die studie zijn aangegeven, zijn gerealiseerd.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Mijnheer de voorzitter. Onze zuiderburen zouden graag vanuit Antwerpen een nieuwe mogelijkheid hebben die vroeger ook wel bestond, om efficiënt goederen te vervoeren. Op zichzelf is dat een legitieme wens, zo meen ik. Als België zoiets wil, dan lijkt het mij normaal dat het gaat praten met Nederland en met Duitsland. Je hebt met z'n drieën eens een goed gesprek, dringt er misschien eens een goed glas wijn bij en bekijkt vervolgens wat de mogelijkheden zijn. Bovendien maak je daarbij een internationale kosten-batenanalyse. Vervolgens bepaal je wat je het meest voor de hand liggend lijkt. Dat is toch wel goed nabuurschap.

Maar blijkbaar is dit geen normaal project. Zo gaat het namelijk niet. De Belgen claimen een recht op grond van het Scheidingsverdrag van 1839. Weliswaar is het nog geen tweehonderd jaar geleden, maar het is wel heel lang geleden. Ook beroepen zij zich op een later verdrag, namelijk van 1873. Wij hebben nu gedoe met juristen en helemaal geen open en goed werkoverleg met de buren. Dat is toch wel te betreuren. Hoe lang

blijven de verdragen geldig? De scheiding met België is toch al een tijdje de realiteit. Is wel eens overwogen om het verdrag op te zeggen? Dat had gekund door te zeggen dat er nu België en Nederland zijn en door het ook in de toekomst op de genoemde manier op te lossen.

Ons is niet ontgaan dat collega Hessels van het CDA nogal wat alternatieven heeft geschetst die volgens mijn eerste benadering, namelijk die van goed overleg met elkaar, heel relevant zouden kunnen zijn. Maar wij hebben het naar ik meen nu alleen maar over het tracé dat bij Budel ons land binnenkomt en er bij Dalheim, voorbij Roermond, weer uitgaat. Dat is voor ons een wat ongelukkige plek, want daar ligt de rijksgrens toevallig nog tien kilometer verder naar het oosten dan een eindje noordelijker of zuidelijker. Volgens mij gaat het alleen maar om die vraag en nog preciezer om de vraag of de Kamer akkoord is met de arbitrage, die volgens mij feitelijk al ongeveer rond is hoewel de brief nog niet is verstuurd. Ik hecht eraan omdat ik ook nu niet de tijd gebruik om al die andere mogelijkheden te schetsen.

Wat betekent de arbitrage nu? Wij kunnen ons er van alles bij voorstellen: wij krijgen gelijk, de Belgen krijgen gelijk of iedereen krijgt een beetje gelijk. Het laatste doen arbiters meestal, maar dat terzijde. Ligt na arbitrage het tracé vast? Ligt dan ook het inpassingspakket vast? Ligt de kostenverdeling in dat geval vast? Kan er ook personenvervoer over de lijn, om maar iets te noemen? Je zou er dan wel twee sporen van moeten maken, maar ook dat even terzijde. Kunnen wij er in Nederland dan ook nog een economische spin-off aan koppelen? Wat is er mogelijk ten aanzien van tijdelijk gebruik?

Als wij kijken naar het project tot nu toe, dan moet ik zeggen dat de Nederlandse regering in mijn ogen tamelijk onhandig heeft geopereerd. Allereerst bedroegen de voorbereidingskosten al 18 mln euro en dat geld hebben wij betaald, terwijl de Belgen geen cent hebben bijgedragen. Dat vind ik onbegrijpelijk in het licht van goed nabuurschap. Je zou op zijn minst moeten zeggen: wij beginnen ergens aan en ieder betaalt de helft. Eger is nog dat de Nederlandse regering betaalt zonder dat daar noodzaak toe is. In

het verdrag van 1839 staat dat het op kosten van de Belgen gebeurt, als er al iets gebeurt. Dit staat er in weliswaar oud, maar heel duidelijk Nederlands. Waarom heeft de regering tegen België gezegd "wij hoeven niets te betalen, maar u mag wel rekenen op 140 mln euro?". Of is dat misschien net het verschil in kosten tussen inpassing volgens de Europese richtlijn en onze altijd veel strengere Nederlandse inpassing. Is dat het verschil? In dat geval kunnen wij in Nederland ook nog een kant op met dat interessante bedrag door het te extrapoleren naar andere projecten. Voor ons staat vast dat België op grond van het oude verdrag alles betaalt. Vervolgens zijn wij een vrij en soeverein land en dat betekent dat wij onze eigen regels daarop los kunnen laten.

Ik las in de stukken dat de uitspraak bindend zal zijn. Vervolgens is het een interessante vraag welke procedures er daarna nog kunnen volgen. Deze vraag stel ik in aansluiting op de vragen die ik eerder heb gesteld. Voorts wil ik de vraag nog eens benadrukken of het tijdelijke gebruik wel of niet mogelijk is.

Dit project verdient geen schoonheidsprijs. De VVD-fractie vindt het uittrekken van minstens 158 mln euro voor dit project heel veel geld. Eigenlijk vinden wij het zonde van zo veel geld. Hoe verloopt het overleg met de Belgen over de HSL-Zuid en de verdieping van de Westerschelde? Wij hebben de Belgische collega van minister Peijs, de heer Vande Lanotte, laatst op de Nederlandse televisie gezien. Het is voor mij heel simpel: de ministers kunnen niet allebei gelijk hebben. Ook daar is weer een discussie gaande. Ik zou graag willen herhalen dat ik vind dat de Nederlandse regering assertiever en harder in de richting van de Belgen zou moeten opereren, zoals zij het omgekeerd ook in onze richting doen. Dat laatste is ieders goed recht, maar laten wij het dan ook doen.

Wij leven in een Europa van 2004. Er wordt gesproken over uitbreiding van Europa, zelfs heel ver naar het oosten. Hoe kan het dan zijn dat Nederland, België en Duitsland niet in staat zijn om dit probleem op te lossen? Laten de ministers-presidenten eens met elkaar praten om al die problemen die op de grens liggen, aan elkaar te koppelen en te zeggen: wij moeten hier toch als

Hofstra

volwassen mensen uit kunnen komen, zonder juristen. Ik doe deze oproep aan de regering om, los van de loop van dit debat en wat er uiteindelijk wel of niet wordt gearbitreerd, toch eens te kijken of het niet mogelijk is om hier als volwassen mensen uit te komen.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Voor het debat van vandaag moeten wij helemaal terug gaan tot een verdrag uit 1839. Dit verdrag is in de periode na 1839 wel verschillende keren bijgeschaafd, maar het is duidelijk niet meer toereikend. Eigenlijk is het ook te gek voor woorden dat Nederland en België moeten discussiëren over een dergelijk oud verdrag. Het verdrag zal door de arbitrage gespecificeerd worden. Kunnen wij dit zien als een algehele modernisering van het verdrag ofwel wordt bij de arbitrage ook de actuele waarde van dit verdrag bekeken? Wordt het niet eens tijd om te bekijken of wij niet zonder dit verdrag kunnen of dat wij het verdrag kunnen moderniseren? Ik sluit mij aan bij collega Hofstra, die zei dat wij aan de ene kant praten over verdere uitbreiding en samenwerking van de Europese Unie, terwijl wij aan de andere kant nog niet eens normaal overweg kunnen met ons buurland. Is er nog wel sprake van een normale verstandhouding als dermate oude verdragen uit de kast moeten worden getrokken om een conflict op te lossen?

Ik stoor mij aan de vanzelfsprekendheid dat het recht van overpad via het historische tracé moet, terwijl wij de situatie nu niet kunnen vergelijken met die in 1873, toen over dit tracé is besloten. Ik denk dat wij ons moeten afvragen of het wel zo nodig is om een lijn dwars door Limburg te leggen. De besluitvorming is in de afgelopen jaren ook opvallend traag en onduidelijk geweest. Ik begreep dat de IJzeren Rijn in 1997 als wisselgeld is ingezet bij de HSL-Zuid. Ik vind dit erg vreemd. Het zijn twee totaal verschillende en onvergelykbare spoorlijnen. Ik vraag mij dan ook af hoe die uitruil tot stand is gekomen. Nadat in 1997 toestemming werd gegeven voor de IJzeren Rijn, is door de provincie Limburg, premier Kok en minister Netelenbos geprobeerd die toestemming ongedaan te

maken. Hoe zit het nu precies? Uiteindelijk is in december 2002 besloten tot geschillenbeslechting. Hoe kan het dan dat daarna alles zo traag is gegaan dat wij er nu pas over spreken? Het is bijna twee jaar later. In die tijd zijn er veel kosten gemaakt. De arbitrage gaat ons € 430.000 kosten en dat vind ik heel erg veel geld voor iets waar ik geen behoefte aan heb. Waarom is het traject eerst in werking gesteld en komt de vraag nu pas naar de Kamer? De arbitragekosten zijn niet de hoogste kosten die ons boven het hoofd hangen. Het kan 0,5 mld euro gaan kosten als de arbitrage helemaal fout uitpakt. Dat betekent voor de minister heel wat minder snelwegen die zij kan verbreden. Waar denkt de regering dit geld vandaan te halen, indien het verkeerd afloopt met de arbitrage? De regering zegt dat zij vertrouwen heeft in de uitspraak. Kennelijk is de regering niet bang om te veel kosten te moeten maken, maar hoe verhoudt zich dit tot het in september 2001 toegezegde bedrag van 140 mln voor goed nabuurschap? Was het vertrouwen in de goede afloop er toen niet?

Het grootste probleem is echter dat wij binnenkort mogelijkwerijs opgescheept zitten met een spoorlijn die grote gevolgen heeft voor Noord-Limburg. Er dreigt een Berlijnse Muur door Weert te komen. De Vogel- en habitatrictlijn komt in het Mijnweggebied hevig onder druk te staan. Rust- en stiltegebieden verdwijnen. De recreatieve schade voor de regio zal enorm zijn en bovendien wordt de jarenlang beloofde verbetering van de externe veiligheid door de komst van de Betuweroute weer ongedaan gemaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de IJzeren Rijn. Wat kan de minister nu zeggen tegen deze ongeruste mensen in Noord-Limburg? Komt er een grote geluidswerende muur in Weert? Wordt de Vogel- en habitatrictlijn gerespecteerd? Zal de recreatieve schade worden gecompenseerd? Zal het risico van een grote treinramp met gevaarlijke stoffen niet toenemen? Hierover wil ik graag duidelijkheid, want de mensen in de regio hebben daar recht op. Ik ben er niet gerust op. De minister schrijft in een van haar berichten aan de Kamer dat er door Nederland werd aangedrongen op het nemen van goede maatregelen voor de regio.

Hoezo: "werd" aangedrongen? Moet het niet gewoon een belofte zijn dat hiervoor wordt gezorgd? Anders gezegd: kan de minister hier en nu garanderen dat, ongeacht de uitkomst van de arbitrage, indien de IJzeren Rijn wordt aangelegd, alle gewenste Nederlandse milieu- en leefbaarheidsmaatregelen worden getroffen?

Er zijn bij mijn fractie nog veel onduidelijkheden, die wij graag de wereld uit willen hebben, voordat wij kunnen instemmen met deze arbitrage. Ik wacht dan ook graag het antwoord van de minister af.

De heer **Hessels** (CDA): U weet dat mijn dag niet compleet is zonder een blik op de SP-website. Ik kom nu een beetje in verwarring, want op de website lees ik in een nieuwsbericht over de Betuwelijn: voor zaken die het beste met de trein kunnen, is de IJzeren Rijn een prima alternatief. Wil dit zeggen dat u na uw weloverwogen inbreng van zojuist dit bericht gaat aanpassen, of zijn er verschillende stromingen binnen de SP?

Mevrouw **Gerkena** (SP): Er zijn altijd verschillende stromingen binnen onze partij, en discussie is goed. Ik ken het bericht niet en ik zal er zeker naar kijken. Ons standpunt zal echter altijd zijn dat de heractivering van het historisch tracé niet nodig is.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Wij spreken vandaag over een heel oud verdrag. Het merkwaardige feit doet zich voor dat de toepassing van dit verdrag niet alleen problemen heeft opgeleverd die tot enige vertraging hebben geleid in de toepassing ervan, maar dat het nu uiteindelijk ineens ook zo'n haast had, dat wij vandaag een verdrag bespreken dat moet dienen als een rechtsgrondslag voor arbitrage, terwijl de arbitrageprocedure al lang loopt en zelfs de uitspraak al zo'n beetje gereed ligt. Mijn fractie vindt dat vreemd en wij hebben het gevoel dat de positie van het parlement wordt uitgehold, nu het arbitrageverdrag alvast voorlopig wordt toegepast. De minister verwijst ter verdediging naar artikel 15 van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen. Dat artikel geeft echter aan dat voorlopige toepassing van het arbitrageverdrag slechts mogelijk is als het belang van het

Van der Staaij

Koninkrijk dat vordert. Dan moet er toch wel echt iets heel bijzonders aan de orde zijn. Bij ons leeft toch de vraag of dat nu werkelijk aan de orde was. Vereiste het belang van het Koninkrijk deze procedure? Het klemt temeer, omdat de minister de nota naar aanleiding van het verslag begint met de opmerking dat de zaak nu onder de rechter is, althans bij de arbitragecommissie ligt, en dat zij daarom niet overal diepgaand op kan ingaan. Waar zijn wij dan toch mee bezig? Eerst zeggen wij: wij beginnen maar alvast en kiezen voor voorlopige toepassing, voorafgaand aan de parlementaire behandeling. Vindt de parlementaire behandeling dan plaats, dan horen wij weer: ja, maar de zaak is nu onder de arbitragecommissie, dus kunnen wij niet overal diep op ingaan. Ik heb toch echt het gevoel dat het parlement hier op een niet elegante manier buitenspel wordt gezet. Daarom wil ik graag ook op dit punt een heldere reactie.

Voorzitter. De SGP-fractie vindt ook dat er in het kader van een goed nabuurschap met België in beginsel een welwillende houding gepast is. Wij erkennen een historisch recht om een passage door Nederland te mogen gebruiken, zoals dat volgt uit het oude scheidingsverdrag van 1839. Toch mis ik iets aan de discussie. Als je burens van elkaar bent, dan geldt dat voor allebei. Goed nabuurschap moet van twee kanten komen. België moet ook begrijpen dat een verdrag uit 1839 niet zomaar gekopieerd kan worden naar de situatie in 2004, zeker als het gaat om een goederenspoorlijn die nu door natuur- en woongebieden zou komen te lopen. Ik heb het over het traject Weert-Roermond. Er moet in ieder geval ruimte zijn om minder schadelijke alternatieven voor deze passage serieus onder de loep te nemen, zoals het A67-tracé via Venlo. Dat het laatstgenoemde tracé later opgeleverd zou worden dan het historische tracé vindt de SGP-fractie niet doorslaggevend. Het gaat hier om infrastructuur die lange tijd mee moet gaan. Dan is het toch voor iedereen een belangrijke zaak om voor het tracé te kiezen dat de minste overlast veroorzaakt? Dat klemt temeer als je ziet dat Nederland in economisch opzicht niets opschiet met die lijn. Wij hebben er alleen nadelen van. Ik vrees zelfs dat de IJzeren Rijn alleen maar een concurrent zou worden van de Betuweroute, toch al niet de meest

winstgevende lijn naar alle waarschijnlijkheid. Of heeft België juist ook zoveel haast omdat in 2006 de Betuweroute opengaat? Hoe dan ook, enig begrip vanuit België voor de voorzichtige opstelling van de kant van Nederland mag vanuit het goede nabuurschap toch zeker verwacht worden.

Mijn fractie blijft kritisch ten aanzien van de reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn en vindt de argumenten die daarvoor tot nu toe zijn aangedragen niet overtuigend en doorslaggevend. De vraag die ik heb, sluit aan bij wat anderen hebben gezegd. In hoeverre wordt nu door in te stemmen met dit arbitrageverdrag ook het recht van België op ingebruikneming van het historische tracé erkend? Wordt de zaak nu teruggebracht tot een kwestie van de juiste planning van de kosten, de risico's en dergelijke? Dat punt klemt temeer, omdat de discussie met de Kamer tot nu toe bepaald niet zo verliep dat dit recht wordt erkend. Wat betekent precies de instemming met het verdrag en dus met arbitrage op dit punt? De vraag is ook in hoeverre de uitkomst van de arbitrage de rol en de bevoegdheden van het parlement beperkt of aan banden legt. Ik denk hierbij allereerst aan het budgetrecht van de Kamer, juist nu er onenigheid bestaat over de verdeling van de kosten tussen België en Nederland, wat de huidige impasse tussen de twee landen in belangrijke mate heeft medeveroorzaakt. Wat zijn derhalve ± dat is de kernvraag ± de consequenties van deze arbitrage, ook voor de positie van de Kamer? Waaraan zijn wij ten aanzien van de kosten en het tracé nu eigenlijk gebonden, als de arbitragecommissie heeft gesproken? Is er dan nog ruimte voor het parlement om te zeggen: dat kan allemaal wel zo zijn, maar wij zouden daarin toch een andere route willen kiezen? Of is de situatie in feite zo wij daar met handen en voeten aan gebonden zijn? Graag hoor ik van de minister glasheldere antwoorden op deze vragen.

Wat de kosten betreft, sluit ik mij aan bij wat de heer Hofstra heeft gezegd. Wij begrijpen nog steeds niet waarom Nederland al een forse financiële bijdrage heeft toegezegd, terwijl het scheidingsverdrag de kosten van de trainingspassage volledig bij België legt. Op dit punt kunnen wij blijkbaar wel afwijken van de

letterlijke tekst van het scheidingsverdrag. Je zou zeggen dat dit hoop biedt en verwachtingen wekt voor het bezien van alternatieve tracés. Maakt onze financiële toezegging onze positie in de arbitrage niet zwakker, omdat wij bij voorbaat een deel van onze rechten inleveren? Wordt er niet vanuit Nederland een te extensieve invulling gegeven aan het goede nabuurschap met België?

Voorzitter. Tot slot wil ik er nadrukkelijk mijn waardering voor uitspreken dat de CDA-fractie de kat de bel heeft aangeboden, door te vragen om een nadrukkelijke goedkeuring van dit verdrag, zodat wij hier vandaag nog deze gedachtewisseling kunnen hebben.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Mijn fractie vindt het een goede zaak dat het verdrag tussen Nederland en België inzake arbitrage betreffende de IJzeren Rijn aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen. Stilzwijgende goedkeuring zou wat te gemakkelijk zijn geweest. Daarom geeft ook mijn fractie de fractie van het CDA een pluim. Zij heeft er namelijk voor gezorgd dat wij dit wetsvoorstel serieus behandelen. Om maar direct met de deur in huis te vallen: mijn fractie is er nog niet uit. Het is voor haar nog geen uitgemaakte zaak dat zij de regering hierin moet volgen. Voor haar is de status van de arbitrage van groot belang. Zij heeft hierover in de voorbereiding ook een vraag gesteld. Die vraag wordt niet expliciet beantwoord.

Uit de tekst van het verdrag blijkt dat de arbitrage bindend wordt. Dat kan verregaande gevolgen hebben. De uitkomst kan namelijk zijn dat reactivering van de lijn op het historische tracé acceptabel is. Mijn taxatie is dat wij het vandaag niet alleen over de arbitrage hebben, maar ook over de gevolgen daarvan. Die moeten wij onder ogen zien. Instemmen met dit wetsvoorstel kan betekenen dat de keuze voor het tracé een gegeven is, dat het tracébesluit dus vaststaat en het parlement impliciet zijn goedkeuring heeft gegeven aan de reactivering van die lijn. Deelt de minister die taxatie?

Het samenwerkingsverband IJzeren Rijn-Midden-Limburg is zeer breed samengesteld. Dat wil het een

Slob

en ander van elkaar scheiden. Instemmen met het wetsvoorstel mag uitsluitend betekenen dat wij graag antwoord krijgen op de aan het arbitraal tribunaal gestelde vragen. Als dat kan, is het voor mijn fractie minder lastig om met dit wetsvoorstel in te stemmen. Ik ben toch bang dat het een stuk ingewikkelder in elkaar zit en dat instemmen met het wetsvoorstel impliceert dat wij instemmen met een bindende uitspraak van het tribunaal. Ik wil hierover graag volledige duidelijkheid.

Wat is de relatie met de Europese regelgeving? Zegt de regering in het nader rapport eigenlijk dat de Nederlandse belangen zo goed zijn gewaarborgd in artikel 12 van het Scheidingsverdrag dat de overeenkomst over de spoorlijn zonder problemen de toets van de Habitatrichtlijn kan doorstaan en dat een prejudiciële vraag aan het Europees Hof van Justitie geen nieuw licht op de zaak zal werpen?

In het verdrag wordt ervoor gekozen om alleen de tracés die aansluiten op het historisch tracé als mogelijke variant relevant te achten voor de onderzoeksvragen waarop het tribunaal een antwoord moet geven. Andere serieuze alternatieven zoals het Fenixproject, de A67-variant en de Montzenlijn die in de recente debatten steeds zijn genoemd, blijven hierdoor geheel buiten beschouwing. Dat vindt mijn fractie jammer. Ik herinner eraan dat zij herhaaldelijk heeft gewezen op de Montzenroute, ook in het verslag. Dat is helaas om duistere redenen niet in de gedrukte versie terechtgekomen, dus dat kan ik op deze wijze nog even markeren. De Montzenroute loopt zuidelijker en is onlangs geheel gerenoveerd. Het kwetsbare landschap in Limburg kan daarmee worden ontzien. Blijkbaar heeft België de regering zo ver gekregen dat andere varianten helemaal buiten beeld zijn geraakt. De minister stelt dat de Montzenroute niet als alternatief kan worden aangemerkt, omdat deze niet over Nederlands, maar over Belgisch grondgebied loopt. Dit staat op pagina 4 van de nota naar aanleiding van het verslag. Als dit echt de reden is om een serieus alternatief niet relevant te verklaren, lijken inhoudelijke argumenten niet langer te tellen. Hoe is het mogelijk dat de regering heeft toegestaan dat de discussie zo wordt versmald? Mijn fractie vindt dit

buitengewoon onbevredigend. Misschien is de reikwijdte van dit wetsvoorstel minder ingrijpend dan ik veronderstel. Hierover moet de minister duidelijkheid verschaffen. Als de regering vandaag in het debat zegt dat ook na aanvaarding van dit wetsvoorstel en na de uitspraak van het tribunaal de mogelijkheid bestaat dat uiteindelijk niet wordt gekozen voor reactivering van de IJzeren Rijn via het historisch tracé, maar dat ook andere varianten in overweging worden genomen, is er heel veel kou uit de lucht.

Over de juridische onderbouwing van de aanspraak die België meent te kunnen ontleen aan het Scheidingsverdrag uit 1839 en het verdrag uit 1873 is het een en ander opgemerkt. De heer Hessels heeft al gewezen op het commentaar van Van den Biezen Advocaten op de nota naar aanleiding van het verslag die wij eind vorige week hebben ontvangen. Kort gezegd, ontbreekt een volkenrechtelijke onderbouwing van de aanspraak. Het aan België toegekende recht heeft geen eeuwigdurende waarde. De verdragen geven evenmin een expliciet recht op doortocht. Van den Biezen concludeert dat Nederland ten onrechte een belangrijk onderdeel van zijn onderhandelingspositie prijsgeeft door in het verdrag het standpunt van België te delen dat onze zuiderburen recht hebben op het gebruik met herstel, aanpassing en modernisering van het Nederlandse deel van het historisch tracé van de IJzeren Rijn. Waarom is aan het arbitraal tribunaal niet ook de zeer basale vraag voorgelegd of de aanspraak van België juridisch voldoende onderbouwd is? Is de regering daar niet te gemakkelijk van uitgegaan? En is de regering voor dit belangrijke punt ook voor anker gegaan bij kenners van het internationale recht?

Ik zal mijn tekst op papier over de kosten enigszins inkorten, want daarover zijn al een aantal heel duidelijke vragen gesteld waarbij ik mij kan aansluiten. Ook wij hebben de indruk dat Nederland zich wel heel voorbarig gebonden heeft aan bepaalde bedragen. Is zo'n ruimhartige opstelling nu alleen een kwestie van goed nabuurschap of spelen hierbij ook andere factoren een rol? Deze vraag houdt ook ons bezig. En wil de minister er ook op ingaan of er in onze relatie met België nog andere dossiers als een steen op de

maag liggen? Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan verdere uitdieping van de Westerschelde.

Voorzitter. Wij hebben nog erg veel vragen naar aanleiding van dit wetsvoorstel en wij zouden het zeer betreuren als bleek dat de Kamer zich door in te stemmen met bindende arbitrage bij het vervolg van de behandeling van dit belangrijke dossier nagenoeg geheel buiten spel heeft gezet. Wij wachten de antwoorden van de minister met belangstelling af.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn fractie is van mening dat Nederland niet akkoord moet gaan met de Belgische uitleg van het Scheidingsverdrag, want dat gebeurt de facto als wij instemmen met wat er nu aan ons is voorgelegd. Dit zou uiteindelijk een enorme verzwakking van de positie van Nederland betekenen. De kernvraag is of Nederland op basis van dit verdrag wel zou moeten meewerken aan reactivering van de IJzeren Rijn. Ons oordeel is tot nu toe dat dit niet hoeft. Er is in het Scheidingsverdrag en in het daarop volgende IJzeren Rijn-verdrag alleen opgenomen dat Nederland de aanleg van de IJzeren Rijn over zijn grondgebied moet toestaan. Dit heeft Nederland lang geleden dan ook gedaan, de spoorlijn ligt er. Maar de Belgen gaan een stap verder, zij zeggen dat er ook een eeuwigdurend recht van overpad op deze spoorlijn geldt. Daar gaat het conflict over.

In dit verband is al even het memorandum van prof. Pellet ter sprake geweest, een zeer vooraanstaand volkenrecht deskundige. Hij stelt dat België ten onrechte claimt dat het van deze lijn gebruik mag maken, want nergens in het Scheidingsverdrag is een recht op doorgang te vinden. Dat zou ook niet logisch zijn, want dat zou betekenen dat een staat een andere staat een eeuwigdurend recht van doorgang op zijn grondgebied geeft. De heer Hofstra vroeg hier op een andere manier eigenlijk al naar, hij vroeg hoe lang zo'n verdrag eigenlijk geldt. Dat zou ook een mogelijkheid zijn geweest, er had kunnen worden bepaald dat het Scheidingsverdrag geldt zolang de boedel nog niet gescheiden is, plus bijvoorbeeld vijftig jaar. Maar een eeuwigdurend recht op basis van een eeuwigdu-

Duyvendak

rend verdrag gaat er bij mijn fractie slecht in. Wij vinden de argumentatie van prof. Pellet in dezen behoorlijk overtuigend.

En ook al zou je hieraan twijfelen, het is duidelijk dat Nederland een behoorlijk sterke positie heeft, dat het recht dat België claimt, niet onbetwist is. De regering maakt het echter wel onbetwist, want zij zet door in te stemmen met deze arbitrage een stap waarmee het Scheidingsverdrag het uitgangspunt voor al het volgende is. Dit zou Nederland op dit moment niet moeten doen. Er is ook al op gewezen dat er voldoende alternatieven zijn. De minister heeft de Montzenroute in de schriftelijke voorbereiding weggeschoven wordt, maar die vormt een reëel alternatief. Die was er tweehonderd jaar geleden natuurlijk helemaal niet, maar dit is nu juist de nieuwe werkelijkheid waarmee wij te maken hebben en die wij bij een conflict als dit zouden moeten betrekken.

Het kabinet maakt naar ons oordeel twee fouten. Het gaat te makkelijk akkoord met de interpretatie van het Scheidingsverdrag door België, daar zou het zich tegen moeten blijven verzetten. En bovendien gaat het kabinet ten onrechte uit van het historisch tracé. Daarmee is de goedkeuring van dit verdrag automatisch een acceptatie van de Belgische uitleg van het Scheidingsverdrag en daarmee de facto van het finale besluit om de lijn daadwerkelijk opnieuw in gebruik te nemen, met alle gevolgen van dien. Wij als parlement hebben naar het oordeel van mijn fractie nu de laatste kans om hierover echt iets te zeggen. Door nu in te stemmen met deze arbitrage, stemmen wij in met het verdrag. De facto kunnen wij dan de komende tien jaar heel weinig zeggen over de vervolgstappen. Dat is volledig in strijd met alle goede voornemens die wij als politiek hebben om zorgvuldig om te gaan met besluitvorming over grote infrastructurele werken. De afgelopen jaren is duidelijk geweest dat GroenLinks niet alleen tegen deze procedure is, maar ook tegen het eindresultaat waarnaar wordt gekoerst. GroenLinks wil geen reactivering van de IJzeren Rijn. Het is slecht voor de kwetsbare natuur, het doorkruist internationale beschermde natuurgebieden, het zorgt voor een enorme versnippering en voor overlast van smerige en

lawaaïge dieseltreinen; het gaat ook nog om dieseltreinen door Limburg. Weert krijgt te maken met een enorme Berlijnse muur in de stad. Het nationaal park De Meinweg ± toch al ernstig aangeslagen door de aanleg van de A73 ± wordt mogelijk geconfronteerd met een tunnel. Deze zou de natuur moeten ontzien, maar brengt ook weer heel veel schade toe aan deze natuur.

Het gaat ook nog om veel geld. Wij zijn van mening dat dit geld veel beter gebruikt kan worden voor investeringen in het openbaar vervoer dat in ons land achteruit holt, dan voor verdere investeringen in vervoer van bulkgoederen door smerige dieseltreinen. Het gaat om 125 mln euro, maar ik hoor graag van de minister om welke bedragen het volgens haar gaat. Het is in ieder geval een enorm bedrag dat veel beter besteed zou kunnen worden.

Dan heb ik het nog niet over de financiële risico's. Wij kennen bij dit soort projecten altijd de grote tegenvallers; wij moeten altijd wel rekening houden met een tegenvaller van 25% tot 30%. Voor wiens rekening komt die?

Hoe verhoudt straks een arbitrage zich tot de Nederlandse Tracéwet-procedure? De heer Slob en anderen vroegen er ook al naar. Waarover kan die nog gaan? Hoe verhoudt die zich tot procedures rond de Vogel- en Habitatrichtlijn? Hoe moet de Raad van State die straks afwegen, als er procedures voor gevoerd worden? Wint de Vogel- en Habitatrichtlijn het dan van de arbitrage? Dan is de facto de Vogel- en Habitatrichtlijn ontmanteld. Of staat die er toch nog boven? Ik wil daarop graag een glashelder antwoord.

Kortom, wij vinden dat Nederland de rug recht moet houden en dat het verdrag van tafel moet. Nederland moet opnieuw naar de onderhandelingstafel. Desnoods gaan wij maar naar het Internationaal Hof en dan hebben wij aan prof. Pellet een goede deskundige om ons in die zaak bij te staan.

□

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Wij willen goede burens zijn, maar "al te goed is buurmans gek", zou ik er aan willen toevoegen. Al jaren stechelen Nederland en België over het in het scheidingsverdrag van 1839 vastgestelde recht van België om een kanaal of weg aan te leggen

door Limburg. Inmiddels is het tracé waar het om gaat, de IJzeren Rijn, terechtgekomen in een Habitatrichtlijngebied en doorkruist het ook dichtbevolkte delen van Roermond en Weert, hetgeen vergaande milieu- en natuurmaatregelen noodzakelijk maakt. De kosten worden geraamd op 478 mln euro en inmiddels is er besloten tot een arbitrage tussen Nederland en België. De voorliggende wet waarover wij vandaag spreken, regelt als het ware deze arbitrage. Feitelijk gaat die arbitrage slechts over de vraag hoe de financiële onenigheid over de kosten wordt opgelost. Ons punt van zorg is dat wanneer wordt ingestemd met de arbitrage, hieruit een bindend besluit komt over de toerekening van de kosten van de mitigerende maatregelen voor de aanleg van de IJzeren Rijn. Op basis van Nederlandse en Europese wetgeving moeten namelijk maatregelen getroffen worden om de natuur en de mensen te ontzien. Impliciet volgt hieruit ook dat de IJzeren Rijn op het historisch tracé kan worden aangelegd, terwijl de Tweede Kamer wat betreft die tracékeuze niet is gehoord. De aanleg wordt georganiseerd op basis van een verdrag uit 1839. Anderen hebben al gezegd dat wij nu natuurlijk een stuk verder in de tijd zijn. Het zou wel heel raar zijn als je dat niet kunt meewegen bij zo'n beslissing. Er is in 2000 wel een MER uitgevoerd, maar die heeft een aantal door milieu- en bewonersorganisaties aangegeven varianten uiteindelijk niet meegenomen. Goedkeuren van het arbitrageverdrag betekent dus de facto instemmen met ingebruikname van het historisch tracé van de IJzeren Rijn. Ook mijn fractie verneemt daarop graag de reactie van de minister.

Wij krijgen de indruk dat er wordt gezegd: als het parlement de aanleg van de IJzeren Rijn over het historische tracé afwijst, wordt het scheidingsverdrag van 1839 geschonden. Dat lijkt althans het standpunt van de regering te zijn. Het moet mij van het hart dat ik het zeer eens ben met wat collega Hofstra daarover heeft gezegd, want dit soort verdragen kun je op een gegeven moment gewoon opzeggen. Er kunnen natuurlijk redenen zijn om dat op een gegeven moment te doen. Is overwogen om op die manier van de zaak af te komen?

In de nota naar aanleiding van het verslag geeft de minister aan dat

Dijksma

Nederland in principe gebonden is aan het IJzeren Rijn-tracé. Zij verwerpt de studie van Van den Biesen en Pellet en geeft een andere interpretatie. Mijn fractie is het daar niet mee eens. Laat duidelijk zijn dat ook voor ons bereikbaarheid via een korte route door Nederland het doel moet zijn. Dat moet voorop staan. In die zin willen wij goede burens zijn, maar er kunnen meerdere wegen bewandeld worden. Daarom hebben wij, net als de CDA-fractie, in onze inbreng verschillende alternatieve routes aan de minister voorgelegd.

De heer **Hessels** (CDA): Even terug naar wat u zei over het scheidingsverdrag: hoe stelt u zich dat voor? Dit is een onderdeel, een artikel uit dat verdrag. U stelt nu voor om het scheidingsverdrag op te zeggen. Wil dat zeggen dat wij weer samengaan met België?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nee, ik sluit mij aan bij de opmerkingen die de heer Hofstra daarover heeft gemaakt. Hij zei dat wij inmiddels in een heel andere situatie zitten dan op het moment waarop dat scheidingsverdrag werd gesloten. Dat impliceert ook dat je aan dit soort afspraken een andere betekenis zou kunnen geven. Ik neem aan dat u dat, net als ik, een heel interessante suggestie van de heer Hofstra vindt. Ik vind dat de minister daar maar eens op moet reageren. Ik ben er dus niet voor om datgene wat wij nou juist zo goed doen met de Belgen, namelijk het hebben van een grens, weer ter discussie te stellen.

De minister heeft eigenlijk al aangegeven dat al het een en ander aan financiering is vrijgemaakt. Waar komt dat geld precies vandaan? En hoe zit het nou precies met de alternatieve routes waarover ook de heer Duyvendak al heeft gesproken, bijvoorbeeld de Montzenroute? Wij hebben ook gepleit voor het tracé langs de A67. Volgens de antwoorden op onze vragen daarover is de verwachting dat de aanleg daarvan nog heel erg lang zou duren, maar waarom is dat nou precies een probleem? Uiteraard is het een kwestie van tijd. Als je de IJzeren Rijn volgens het historische tracé aanlegt, met alle zaken die daar nog aan verbeterd en veranderd moeten worden, ben je ook jaren verder. Ik begrijp dus niet waarom de minister zelf niet de tijd neemt om een aantal van die in onze ogen heel reële

alternatieven toch een betere kans te geven. In onze ogen is het probleem dan ook dat de arbitrage zich nu eigenlijk alleen richt op het geld, terwijl zij eigenlijk zou moeten gaan over de vraag hoeveel ruimte wij ons kunnen veroorloven voor het meenemen van die alternatieven. Het ware veel beter geweest als de discussie ook daarover was gegaan.

Ik wil een aantal conclusies trekken. Is er een recht op doortocht? Ja, volgens ons wel. Is dat recht echter automatisch vastgepind aan het historisch tracé? Nee, dat bestrijden wij. Het is, zoals gezegd, jammer dat de arbitrage eigenlijk alleen over geld gaat en niet over de inhoud. Waarom is daar niet voor gekozen? Waarom heeft de minister de juridische strijd ook niet op die punten willen aangaan? Een volgende vraag is of het überhaupt verstandig is geweest om in dit soort zaken meteen een arbitrage te beginnen. Ik ben het eens met de heer Hofstra dat het beter is om te proberen door middel van een goed gesprek verder te komen. Als je naar de rechter stapt, geef je min of meer aan dat de andere partij een case heeft. Ik vraag mij af of wij op deze manier door de Belgen niet in een hoek worden gedrukt.

De regering stelt voor om alvast te beginnen met een tijdelijk gebruik van het tracé in afwachting van de vervolgens te nemen aanpassingsmaatregelen. Daarop kan ik maar één ding zeggen: niet dus.

De heer **Hessels** (CDA): Waaruit leidt mevrouw Dijksma af dat de regering dat voorstelt? Ik heb uit de nota naar aanleiding van het verslag begrepen dat de regering het eens is met het CDA en de PvdA dat tijdelijke ingebruikname niet aan de orde is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als dat zo is, vind ik dat prima. Het was mij echter niet helemaal duidelijk en ik zal de nota naar aanleiding van het verslag er nog eens op naslaan.

De heer Slob zei terecht dat het wel eens zou kunnen gaan om een discussie over arbitrage waarbij wij uiteindelijk het tracé cadeau krijgen. Dat brengt mijn fractie ertoe om niet in te stemmen met goedkeuring van het verdrag. Wat gebeurt er overigens als de meerderheid van het parlement er niet mee instemt? Volgens mij bepaalt de Grondwet dat de regering dan niet meer gebonden

is aan de uitkomst van de arbitrage. Klopt dat?

Als het gaat om de keuze van het tracé, de positie van de bevolking in Roermond en Weert en het natuurbeleid, is het van groot belang dat het parlement aan de bal blijft. Het mag zijn invloed en zeggenschap niet uit handen geven in de vorm van een arbitrage. Dat is de slechtst denkbare optie voor ons parlement. Het begint er zo langzamerhand op te lijken dat het ook bij de IJzeren Rijn om een zeer groot project gaat en wij hebben ondertussen geleerd om op onze tellen te passen. Ik wil dat ook de andere fracties van harte aanbevelen!

De vergadering wordt van 17.25 uur tot 17.35 uur geschorst.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik dank alle partijen voor hun inbreng. Ik ben blij dat ik namens de regering mag antwoorden op hun vragen.

In de schriftelijke beantwoording van de vragen van de Kamer is al opgemerkt dat er in het mondelinge overleg enige terughoudendheid moet worden betracht, omdat de zaak van de IJzeren Rijn sub judice is. De positie van de Nederlandse Staat in die procedure mag natuurlijk niet worden geschaad.

In dit overleg met de Kamer spreken wij over het al of niet goedkeuren van het arbitrageverdrag IJzeren Rijn. De Kamer kan het verdrag goed- of afkeuren. Dit overleg heeft dus geen betrekking op de inhoudelijke aspecten van de IJzeren Rijn, de alternatieve tracés, enz. Dit overleg is alleen bedoeld ter goedkeuring of afkeuring van het verdrag dat de grondslag vormt voor de arbitrage. De arbitrage wordt dus mogelijk gemaakt door dit verdrag.

De regering van Nederland en de regering van België hebben inmiddels de volledige arbitrageprocedure bij het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag doorlopen. De internationale arbiters hebben zich over onze gezamenlijke vragen gebogen en een bindende arbitrage-uitspraak voorbereid. Dit hebben alle partijen gedaan in het vertrouwen dat het verdrag wordt goedgekeurd.

Alle rechtstreeks betrokken partijen: de Nederlandse regering, de Belgische regering en het arbitragehof wachten thans op de goedkeu-

Peijs

ring van het arbitrageverdrag door het Nederlandse parlement. Ook het Belgische parlement dat het arbitrageverdrag al eerder goedgekeurde en de Vlaamse regering en het Vlaamse parlement zien reikhalzend uit naar de goedkeuring door dit parlement. Alle partijen willen immers een constructieve vervolgstap zetten in het dossier over de IJzeren Rijn.

Zoals gezegd: er zijn eigenlijk maar twee uitkomsten mogelijk van dit overleg. Of het verdrag wordt goedgekeurd, of het wordt afgekeurd. Wat zijn de gevolgen van beide mogelijkheden? Als de Kamer het verdrag goedkeurt, wordt het doorgezonden naar de Eerste Kamer. Als de Eerste Kamer er ook mee instemt, wordt het verdrag van kracht. Het arbitragehof zal dan ± ik denk vrijwel onmiddellijk ± een bindende uitspraak doen over de geschillen tussen België en Nederland over de IJzeren Rijn. Afhankelijk van die uitspraak gaan wij verder. Zoals u begrijpt, kan ik daar niet verder op vooruitlopen, omdat ik die uitspraak niet ken.

Als de Kamer het verdrag niet goedkeurt, komt de arbitrageprocedure tot een voortijdig einde. De arbiters zullen dan geen uitspraken doen, want het verdrag dat de arbitrage mogelijk maakt, is niet goedgekeurd. Voor sommigen lijkt dit misschien een succes, want het project ligt dan immers in ieder geval nog langere tijd stil. Sommigen zullen dit als een Nederlands dan wel als een regionaal Limburgs belang beschouwen.

Afkeuring van het verdrag heeft echter ook consequenties die zeker niet het Nederlandse belang dienen. Onze relatie met de Belgische burens zal ernstig verstoord raken. Men zal hierin een bevestiging zien van het in België nog wel eens geuit vermoeden dat het toch wel erg moeilijk is om in vertrouwen met Nederland te handelen. Het is onvermijdelijk dat wij daarvan jarenlang grote nadelen zullen ondervinden. Ik denk daarbij niet alleen aan een concrete zaak als het Westerschelde-dossier, maar ook en vooral aan het hele netwerk van wederzijdse relaties en belangen tussen België, Vlaanderen en Nederland. Dat netwerk is in veel gevallen gefundeerd op wederzijds vertrouwen. Dat vertrouwen zou ernstig beschadigd worden en daar zal zeker ook de Nederlandse provincie Limburg met zijn lange

grens met België nadelen van ondervinden. Die moet men afwegen tegen het voordeel op korte termijn dat afkeuring van het arbitrageverdrag Limburg misschien lijkt te bieden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wij moeten er natuurlijk voor waken dat wij in dit debat niet alles met elkaar verbinden, maar ik wil er toch op wijzen dat minister Vande Lanotte zich niet veel gelegen lijkt te laten liggen aan de goede relatie van zijn land met het onze. In een televisie-uitzending van Zembla hebben wij namelijk mogen vernemen dat allerlei afspraken over de HSL Zuid volgens hem niet langer geldig zijn. U gebruikt de goede relaties tussen Nederland en België als een argument, maar weegt dit argument voor de Belgen wel even zwaar?

Minister **Peijs**: Ik heb alleen maar het laatste stukje van deze uitzending gezien. Bovendien weet ik niet wat er uitgeknipt is. Ik wil deze uitzending dan ook niet betrekken bij dit debat.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Er is ongetwijfeld het een en ander uit geknipt, maar ik kan de minister wel zeggen dat er nog genoeg overbleef. Uit wat er overbleef, kwam het beeld naar voren van een minister die zich niet al te veel gelegen laat aan het Nederlandse belang. Ik vind het dan ook opmerkelijk met hoe veel kracht u de goede relaties met België als een argument naar voren brengt.

Minister **Peijs**: Ik hecht veel belang aan goede verhoudingen met België. Als je al geen goede verhoudingen hebt met je burens, met wie dan nog wel?

Het verdrag dat wij het Scheidingsverdrag noemen, is een oud verdrag waaraan in België zeer veel waarde wordt gehecht. Het Scheidingsverdrag is immers het statuut van België, de grondslag van België. Deze zaak is in België dan ook emotioneel beladen. Het is voor Belgen dan ook ondenkbaar dat dit verdrag wordt opgezegd, anders dan dat je met wederzijdse goedkeuring van dit verdrag afwijkt. Wij moet dus goed in het oog houden dat het Scheidingsverdrag de grondslag is van de Belgische staat.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Verzwakt de minister de Nederlandse onderhandelingspositie niet door te

wijzen op het belang dat België aan het Scheidingsverdrag hecht. De minister doet het zelfs voorkomen dat wij onze goede relaties met België op het spel zetten als wij niet bereid zijn om toe te geven. Ik vind dat vreemd, omdat wij reële vragen stellen over de interpretatie van de betrokken verdragen en wij zeker geen poging doen om het proces te traineren. Ik denk dat het mogelijk moet zijn dat wij België duidelijk maken welke ideeën hierover in het Nederlandse parlement leven.

Minister **Peijs**: Het verdrag geeft België een duidelijke juridische positie en ik begrijp dan ook goed waarom België niet aan dit verdrag wil tornen door afspraken te maken over de het tracé door België en Nederland. Als het tracé ter discussie wordt gesteld, komt het historische tracé ter discussie te staan en daarmee ook het recht van België om aan het verdrag vast te houden. Ik snap de Belgische opstelling dan ook heel goed.

De heer Hofstra merkte op dat het tijd was voor een goed gesprek. Dat gesprek heeft echter al plaatsgevonden, want de premier van België, de heer Verhofstadt, en de premier van Nederland, de heer Balkenende, hebben een gesprek gehad over de vraag hoe dit probleem opgelost kan worden. Zij hebben hierover een goed gesprek gehad. Het resultaat van dit gesprek is de afspraak om het Scheidingsverdrag en de gevolgen daarvan voor de IJzeren Rijn voor te leggen aan het Permanent Hof van Arbitrage in Den Haag. Dat was het resultaat van het goede gesprek. De heer Hofstra is op zijn wenken bediend: dat gesprek heeft al plaatsgevonden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ook mijn fractie zit niet te wachten op een nieuwe Tiendaagse Veldtocht. Ik verbaas mij er wel over dat de minister als eerste met grote klem het wederzijds vertrouwen tussen België en Nederland als argument op tafel legt. Het is primair de verantwoordelijkheid van het parlement om de inhoudelijke consequenties van het verdrag af te wegen. In dat kader zijn een aantal zeer dringende vragen gesteld, die de minister als eerste zou moeten beantwoorden. Zij kiest nu een volgorde die onrecht doet aan de rol van het parlement bij het wel of niet goedkeuren van dit soort verdragen.

Peijs

Minister **Peijs**: Als de heer Slob mij uit laat spreken, kom ik vanzelf op de beantwoording van de andere vragen. Ik zal die allemaal nog beantwoorden, voor zover ik ze bij heb kunnen houden. Als ik vragen heb gemist, zal ik die nog schriftelijk beantwoorden.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik sluit mij aan bij de heer Slob. De minister doet niet alleen een klemmend maar ook een bijna emotioneel beroep op deze Kamer, verwijzend naar de relatie met België. Moet ik mij zorgen maken over de verstandhouding tussen Nederland en België? Is die zo broos en breekbaar dat die niet tegen deze discussie kan? In dat geval is het beter om dit debat voort te zetten met de minister van Buitenlandse Zaken erbij.

Minister **Peijs**: Het beroep dat de Belgen hebben gedaan op het recht op doortocht ligt vast in een heel oud verdrag. Daarover hoeven wij niet emotioneel te doen, maar daarin vindt het wel zijn rechtsgrondslag. Het gaat bovendien niet om een spoorlijn die al 100 jaar niet meer is gebruikt. Tot veertien jaar geleden is de spoorlijn nog gewoon bereden. Het enige wat de Belgen vragen, is: laten wij die spoorlijn reactiveren. Daarbij speelt uiteraard van alles. Een aantal woordvoerders heeft gevraagd: hoe zit het dan met de Habitatrichtlijn? Die is onverkort van kracht.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Het emotionele beroep kwam van de minister. Zij zei: houdt u alstublieft rekening met de verhouding met België. Ik wil deze discussie voeren op basis van argumenten over hoe het verdrag in elkaar zit en wat dat betekent voor Nederland. Het emotionele beroep op de verhouding met België ± volgens mij kan die overigens best tegen een stootje ± wil ik daarbuiten laten. Tenzij de minister nu zegt: die verhouding is al heel erg broos en zo brengt u die nog verder in gevaar. In dat geval wil ik dit debat voortzetten met de minister van Buitenlandse Zaken erbij.

De heer **Hessels** (CDA): De minister zegt: er is een goed overleg geweest en daarin zijn wij tot een aantal vragen gekomen die wij als bevriende staten kunnen oplossen. Waarom is in datzelfde verdrag de

kwestie van het erkennen van het recht op doortocht over dat historische tracé niet als constatering opgenomen maar als vraag? Iedereen hier heeft gevraagd: hoe komen jullie erbij dat dit zo evident is, terwijl deskundigen daar anders over denken? Toen er sprake was van een arbitrageverdrag, verwachtte iedereen in de regio dat het om die vraag zou gaan. Het gaat nu alleen om de centen.

Minister **Peijs**: Ik wil graag doorgaan met mijn betoog, want dan kom ik vanzelf op de vragen van de Kamer.

Er zijn een aantal vragen gesteld over het memorandum van de Franse hoogleraar Pellet. Daarin stelt hij onder meer dat het recht op doortocht niet meer zou bestaan. In antwoord op vragen van leden van de CDA-fractie in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat zijn in de nota naar aanleiding van verslag drie argumenten van de heer Van den Biesen en professor Pellet weerlegd. Wij hebben een fax gekregen van de advocaat, de heer Van den Biesen, die aan de leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat is gestuurd. Die fax gaat over de weerlegging. In de fax wordt erop gewezen dat de heer Pellet een gerenomeerd internationaal-rechtelijk jurist is. Hij behoort, zo stelt de heer Van den Biesen, wereldwijd tot de topvijf, zo niet tot de topdrie van volkenrechtgeleerden. Aan de verdiensten van professor Pellet willen wij niets afdoen. Toch lijken zijn argumenten op hun inhoudelijke merites te moeten worden beoordeeld. Mijnheer Van den Biesen gaat er zonder aanleiding van uit dat de regering het standpunt dat België het recht van doortocht heeft, baseert op een volkenrechtelijk servituut. Hij bespreekt het vervolgens uitgebreid. De regering baseert de opvatting over het recht van doortocht echter niet op een servituut. België heeft het recht van doortocht, omdat artikel 12 van het Scheidingsverdrag nog steeds geldt.

In de fax staat dat de regering niet reageert op de stellingname dat ± als ik het huiselijk mag uitdrukken ± het Scheidingsverdrag zijn werking al lang en breed heeft verloren. Dat is niet zo. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt met name de stellingname van professor Pellet tegengesproken dat het Scheidingsverdrag zijn werking heeft verloren, omdat België geen neutrale staat

meer zou zijn. Voorts worden de argumenten weerlegd die professor Pellet aanvoert voor het standpunt dat het recht van doortocht niet meer bestaat. Die weerlegging staat op pagina 2 van de nota naar aanleiding van het verslag.

Van de drie argumenten wordt er maar één herhaald in de fax. Voor de andere twee geldt dat er in de fax respectievelijk niet op wordt ingegaan en dat wordt toegegeven ± zij het schoorvoetend ± dat het door Pellet aangevoerde argument niet correct was.

Op het eerste argument dat in de nota wordt aangevoerd, namelijk dat het onjuist is te stellen dat artikel 12 van het Scheidingsverdrag zijn werking heeft verloren omdat België geen neutrale staat meer is, gaat de heer Van den Biesen in zijn fax niet in. Kennelijk deelt hij de mening in de nota. Het tweede argument, namelijk dat de verklaring die Nederland en België hebben afgelegd bij de ratificatie van het IJzeren Rijnverdrag, zou inhouden dat het recht op doortocht vervalt, blijft een punt van geschil tussen Van den Biesen/Pellet en de regering. De laatste volhardt in haar standpunt dat uit de stukken inzake de parlementaire goedkeuring van het IJzeren Rijnverdrag blijkt dat de bedoeling van de verklaring was te voorkomen dat België naast een spoorweg over het huidige tracé ook nog, zoals in het Scheidingsverdrag staat, een spoorweg, weg of kanaal door Sittard zou claimen.

Het derde argument hield in dat de heer Van den Biesen met Pellet ten onrechte het recht van doortocht met de Nederlandse eigendom van de grond en de gebouwen van de IJzeren Rijn vereenzelvigt. In de fax wordt toegegeven dat "de privaatrechtelijke status niet per se maatgevend is voor de precieze inhoud van internationaal-rechtelijke betrekkingen". Het recht op doortocht staat dus nog steeds.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil een heel juridische discussie hierover vermijden, maar ik zeg wel dat onder juristen verschil van mening bestaat over deze kwestie. Er is ook een politiek verschil van mening over de manier waarop je het verdrag moet interpreteren. Waarom is de minister daarbij meteen op de Belgische positie gaan zitten? Heeft zij niet ook de twee cruciale onderwerpen, te weten het

Peijs

recht op doortocht en de keuze van het historisch tracé, onderwerp van arbitrage gemaakt? Vanuit het Nederlandse perspectief had zij dat met alle recht kunnen doen.

Minister **Peijs**: Dat is niet gebeurd. Ik ben blij dat een aantal fracties in de Kamer die hierbij het woord hebben gevoerd, het daarmee eens zijn. Op dit ogenblik is dat niet terug te draaien, zelfs al zouden wij dat willen, quod non. Er is een arbitrage aangevraagd. Daarvoor staan wij. Dat verdrag ligt aan de Kamer voor. Het heeft geen zin om nu helemaal terug te gaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hebben wij hier een serieuze bespreking of niet? Het verdrag wordt met de Kamer besproken en daarom kunnen wij het hebben over de voorwaarden en de ins en outs ervan. Een van de dingen is de vraag wat onderwerp is van de arbitrage. De heer Hessels stelde net een vergelijkbare vraag. Hij vroeg namelijk waarom de tracékeuze geen onderwerp van arbitrage is.

Minister **Peijs**: Omdat de Nederlandse regering het recht op doortocht heeft erkend.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Volgens mij moeten wij de twee dingen van elkaar scheiden. In elk geval mijn fractie doet dat en naar ik begrijp ook de fractie van het CDA. Het recht op doortocht is iets anders dan het recht op doortocht over het historisch tracé. Juist dat laatste geeft in onze visie Van den Biesen en Pellet een aantal argumenten om te stellen dat dit tracé in deze tijd niet meer zo adequaat is. Ik begrijp niet waarom de minister dat historische tracé, waar juist politiek zoveel over te doen is, niet onderwerp zou laten zijn van arbitrage. Dat is iets anders dan zeggen dat er überhaupt geen doortocht mag plaatsvinden.

Minister **Peijs**: Ik denk dat al in september 2001 de toenmalige Nederlandse bewindslieden, samen met Belgische en Duitse ministers, geconcludeerd hebben dat van alle onderzochte alternatieven, het reactiveren van het historische tracé het beste is. Nederland heeft daaraan toegevoegd dat het historische tracé deugdelijk gemoderniseerd moet worden. Daartoe behoort de omleiding om Roermond. Dat is ook

de inzet geweest bij de arbitrage. Toenmalig minister Netelenbos heeft het punt van die 140 mln ingebracht. Haar achtergrond bij die 140 mln was geluidsisolatie bij Weert en de omleiding bij Roermond. Dat is echter geen inzet geweest van Nederland bij de arbitrage. Wij zijn uitgegaan van het internationale verdrag dat er ligt en dat er vanuit gaat dat alle kosten aan de Belgische kant zouden moeten liggen. Wij staan wel op het standpunt dat wij hebben ingebracht dat het historische tracé gemoderniseerd moet worden. Er zijn allerlei alternatieven onderzocht en dit tracé is altijd nog het beste omdat het er natuurlijk is, omdat het in allerlei bestemmingsplannen staat, enzovoort. Er is voorzien in een omleiding om Roermond.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat betekent dat er voor deze Nederlandse regering en voor deze minister geen alternatief meer is voor het historische tracé. Daar kiest de minister dus voor?

Minister **Peijs**: Ik ben voor het historische tracé met een omleiding om Roermond, dat voldoet aan alle wetten die van toepassing zijn, zoals de Habitatrictlijn en de Vogelrichtlijn. In het Scheidingsverdrag staat ook dat het tracé aan wetgeving van Nederland moet voldoen.

De **voorzitter**: Mevrouw Dijksma mag nog één keer reageren.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat betekent ook dat nu impliciet voorligt dat wij, als wij vandaag geen stokje steken voor dit hele verhaal, een IJzeren Rijn krijgen over het historische tracé, weliswaar met een aantal aanpassingen.

Minister **Peijs**: Ja, maar Nederlands onderzoek heeft dit ook het beste tracé bevonden. Wij waren al een heel eind met de tracéprocedure. De arbitrage gaat natuurlijk vooral over de vraag wie het moet betalen.

De heer **Hessels** (CDA): Ik heb artikel 12 van het Scheidingsverdrag erbij gepakt. Ik zal de minister niet vermoeien met het Oudhollandse taalgebruik, maar er staat niets over een recht op doortocht. Er staat alleen dat België een weg mag aanleggen, dat Nederland dat niet zal weigeren en dat België het vervol-

gens zal betalen. Er is geen sprake van een recht op doortocht of een tracé, want dat laatste kwam later pas. Ik vraag mij na de discussie tussen de minister en mevrouw Dijksma af waar in de vragen die aan de arbitragerechter zijn voorgelegd, überhaupt staat dat er wordt gesproken over de tracékeuze en welke aanpassingen er worden aangebracht. Er wordt alleen gevraagd wie het gaat betalen. Als de minister zegt dat door Nederland is ingebracht dat het historische tracé moet worden gekozen met aanpassingen aan bijvoorbeeld de Habitatrictlijn, dan wil ik van haar wel eens weten wat er nog meer is ingebracht door Nederland. Dat wordt een interessante discussie.

Minister **Peijs**: Dat is daar wel gewisseld, want dat is de Nederlandse inzet. Wij zijn uitgegaan van het internationale verdrag dat er ligt, en dat er vanuit gaat dat alle kosten aan de Belgische kant liggen. Wij hebben wel gezegd dat er aan de Nederlandse kant modernisering van het tracé moet plaatsvinden. Wij zijn uitgegaan van het historische tracé, zoals dit wordt genoemd in het IJzeren Rijn Verdrag dat artikel 12 van het Scheidingsverdrag vervangt.

De heer **Hessels** (CDA): Mogen wij dan in de uitspraak van het arbitragehof ook uitspraken verwachten over het tracé? Of geeft het arbitragehof simpelweg antwoord op de vrij gesloten vragen "wiens recht is van toepassing?" en "wie gaat er betalen?"

Minister **Peijs**: Als ik hier antwoord op kon geven, zou ik koffiedik kijken. Ik ken de uitspraak van het Arbitragehof niet.

De heer **Hessels** (CDA): Laat ik mijn vraag dan verder verduidelijken. Wat is gebruikelijk in de internationale rechtspraak? Geeft het hof antwoord op de vragen die aan het hof zijn voorgelegd, of kan het hof ook bindende uitspraken doen over vragen die helemaal niet aan hem zijn voorgelegd?

Minister **Peijs**: Ik ken niet alle jurisprudentie van dit soort hoven, maar het lijkt mij onmogelijk dat het hof een bindende uitspraak zou doen over andere dan de gestelde vragen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voor

Peijs

de meningsvorming en de besluitvorming over dit verdrag vind ik het volgende punt heel belangrijk. Als wij ja zeggen tegen deze arbitrage en tegen dit verdrag, erkennen wij dan het recht op het historische tracé? Begrijp ik van de minister goed dat dit heel helder is?

Minister **Peijs**: Of wij nu ja of nee zeggen tegen dit verdrag, het historische tracé staat. Waar de Kamer ja tegen zegt als zij instemt, is een bindende arbitrage. Die gaat in hoofdzaak over geld. Het historische tracé hangt niet af van deze arbitragezaak, maar van de verdragen tussen Nederland en België.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het is helder wat u daarmee bedoelt, maar dat bevestigt dan toch het punt dat dit verondersteld wordt als een recht van België op dit historische tracé? In de vragen komt impliciet terug dat dit de veronderstelling is van de arbitrage. Hoe wij er verder ook over denken, voor de discussie is dat toch alleen maar duidelijker dan dat u zegt: u kunt misschien wel akkoord gaan en later nog over het tracé discussiëren?

Minister **Peijs**: Er zijn geen alternatieve tracés ingebracht bij de arbitrage, behalve de omleiding rond Roermond.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister zei ook dat het niet zo erg is, want uit onderzoek is gebleken dat het eigenlijk een heel goed tracé is, met een paar probleempunten die moeten worden opgelost. Uit de stukken heb ik begrepen dat, juist omdat van het historische recht op dat tracé werd uitgegaan, andere alternatieven maar zeer beperkt aan bod zijn geweest.

Minister **Peijs**: In de tracéprocedure zijn de alternatieven wel onderzocht, maar België wil niet over iets anders praten, omdat het anders al zijn rechten verliest. Het historische tracé vormt de rechtsgrond en die wil men natuurlijk niet opgeven en dat kan ik begrijpen. De arbitragecommissie is van dat standpunt uitgegaan. Wij hebben vastgesteld, op grond van onze Tracéwet, samen met de Duitsers, dat het historische tracé geen slecht tracé is. Tot vijftien jaar geleden hebben daar treinen gereden en het is opgenomen in alle bestemmingsplannen. Wij vinden

wel dat er van alles aan moet gebeuren, wegens moderne wetgeving en wegens Roermond. Daarmee zijn wij de arbitrageprocedure ingegaan, evenals met de inzet dat alle kosten voor rekening van België komen, zoals ook in het verdrag staat. Dat is ons uitgangspunt.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voor het kabinet is het misschien wel duidelijk dat het historische tracé het enige tracé is, maar dat is niet een besluit dat de Kamer heeft genomen. Dat kan ook niet, want u hebt die beslissing nooit aan ons voorgelegd.

Ik hoorde u ook zeggen dat u het gehele pakket hebt voorgelegd in het verdrag, dat wil zeggen het historische tracé plus alle aanpassingen die nodig zijn. Ik heb er zojuist een aantal genoemd. Kunt u mij garanderen, mocht die arbitrage in het nadeel uitvallen ± waarbij de kosten voor rekening van Nederland komen ± dat u doorgaat met alle aanpassingen, ook al mochten zij, zoals de heer Duyvendak al netjes zei, 25% duurder uitvallen? Kunt u garanderen dat alle aanpassingen die noodzakelijk zijn, hoe dan ook zullen worden uitgevoerd, ongeacht wie het zou moeten betalen?

Minister **Peijs**: Absoluut ja, natuurlijk. Wij kunnen niets aanleggen dat niet voldoet aan de Habitatrichtlijn. Wij willen geen aanpassing die niet om Roermond heen gaat.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister heeft uitgesproken hoeveel hel en verdoemenis er over dit land komt als wij het zouden durven om het verdrag niet te ratificeren, maar de minister maakt ons nog steeds niet duidelijk wat nu het resultaat van de arbitrage zal zijn. Wij hebben heel veel vragen gesteld en dus is het misschien beter dat wij eerst die vragen beantwoord krijgen. Op deze manier kan ik er langzamerhand geen touw meer aan vastknopen.

De **voorzitter**: Dat is een uitnodiging aan uzelf, maar uiteindelijk aan mij, om in deze fase geen interrupties te plegen of toe te staan, maar de minister toe te laten komen aan haar antwoord. Laten wij dat dus maar doen. Het woord is aan de minister.

Minister **Peijs**: Voorzitter. De heer

Hessels had vragen over het tijdelijk rijden over het historische tracé. De heer Hessels had volstrekt gelijk toen hij zijn collega Dijkzwaart antwoordde: u kent ons standpunt; het is hetzelfde als uw standpunt, namelijk dat er niet tijdelijk wordt gereden zonder maatregelen aan het tracé. De heer Hessels vroeg voorts naar de financiering. Zolang de zaak onder de rechter is, kan ik vanzelfsprekend niet antwoorden op vragen over de eventuele kosten voor Nederland. Die vraag is nou juist onder arbitrage. Onze positie is dat België alles moet betalen en daar wil ik het bij laten.

De heer Hofstra vroeg hoe lang verdragen geldig blijven. Verdragen blijven op grond van het internationale recht geldig tot zij op basis van een bepaling in het verdrag ± als er een "sunset clause" in het verdrag staat ± eenzijdig of in onderlinge overeenstemming tussen de partijen worden opgezegd. Opzegging in onderlinge overeenstemming tussen de partijen kan altijd, maar dan moet wel de mogelijkheid daartoe geschapen zijn in het verdrag. In het scheidingsverdrag en in het IJzeren-Rijn verdrag staat geen opzeggingsbepaling. Naar verwachting zal België niet instemmen met een tweezijdige opzegging. De heer Hofstra vroeg verder naar het verdrag van de 140 mln. Dat was een bod dat mijn voorgangster, 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, zoals in dat verdrag staat. De heer Hofstra vroeg naar de procedures na de uitspraak. Ook na de uitspraak zijn, indien daartoe aanleiding is, procedures mogelijk voor de nationale rechter. Deze dient natuurlijk rekening te houden met de uitspraak.

Mevrouw Gerken vroeg om uitleg en modernisering van het verdrag. Het tribunaal zal waarschijnlijk een uitleg geven aan artikel 12 van het scheidingsverdrag. Over de standpunten die daarover zijn gewisseld, kan ik u weinig zeggen. Ik kan nog steeds wijzen op het vertrouwen dat de regering in de nota naar aanleiding van het verslag heeft uitgesproken in de uitspraak en op de eigen standpuntbepaling in dezen.

Diverse Kamerleden noemen het scheidingsverdrag oud en suggere-

Peijs

ren om het op te zeggen of te moderniseren. Wat wij het scheidingsverdrag noemen, is in België het statuut, de grondslag van de Belgische staat. Dat verdrag ligt dus aan de basis van de existentie van België. Ik denk dat wij in Nederland met eerbied moeten omgaan met dat verdrag.

De heer Van der Staaij wil weten waarom in dit geval de procedure van de voorlopige toepassing is gehanteerd en wat het grote belang daarvan was. Het grote belang was de goede relatie die wij hebben met België en die wij graag zo willen houden. Wij verwachten dat België zich in andere gevallen waarin wij iets nodig hebben van de Belgen eveneens als goede buur zal gedragen. België vroeg zeer dringend om een snelle start van de arbitrage. Daarom zijn de twee premiers elkaar in goed overleg tegemoet gekomen met de toestemming voor de arbitrage. De heer Van der Staaij vroeg verder naar de consequenties voor de Kamer. De arbitrage leidt inderdaad tot een bindende uitspraak en indien de Kamer het verdrag goedkeurt, accepteert de Kamer die bindende werking over de financiën. U kunt altijd nog naar de nationale rechter, als u vindt dat het tracé ergens doorheen gaat waar het u niet aanstaat.

De heer Slob vroeg of de arbitrage betekent dat Nederland impliciet instemt met het historische tracé. Ja, dat is dan zo. Zoals u in de nota naar aanleiding van het verslag hebt kunnen lezen, heeft Nederland al enkele jaren geleden op basis van een zeer uitgebreid milieuonderzoek geconcludeerd dat het historische tracé het beste is, mits ± en ik zeg dit met nadruk ± mits het gemoderniseerd wordt en om Roermond loopt. De heer Slob vraagt of de reactivering van de IJzeren Rijn de toets van de Habitatrichtlijn kan doorstaan en of er geen procedure volgt vanuit Europa.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister zegt dat dit alleen over het geld gaat en dat wij later altijd nog klachten over het tracé aan de rechter kunnen voorleggen. De basis van deze arbitrage is het historische tracé. Kan een bewonersgroep straks nog naar de rechter stappen met de klacht dat er onvoldoende varianten zijn bekeken, onvoldoende andere routes? Kan de rechter alsnog

besluiten dat een andere route moet worden gekozen?

Minister **Peijs**: Als een milieupartij naar de rechter stapt omdat zij vanwege milieuoverwegingen niet akkoord kan gaan met het tracé en de rechter die partij gelijk geeft, rekening houdend met de uitspraak, moet er worden gesproken over de manier waarop aan de milieu-problemen tegemoet kan worden gekomen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt dat de rechter ze gelijk kan geven, maar dat hij rekening moet houden met de uitspraak. Wat heeft de rechter dan te maken met dit arbitrageverdrag? Beoordeelt hij nog hoe zwaar dit arbitrageverdrag weegt in relatie tot bijvoorbeeld milieuwetten?

Minister **Peijs**: Nee, het valt binnen de arbitrage, ook voor de rechter. Als wij een ander tracé willen kiezen, moet Nederland in de buidel tasten, want de kosten voor België staan dan vast.

De heren Slob en Duyvendak noemen de eeuwigdurende werking van het verdrag. Ik heb al gezegd op grond van ons commentaar op de fax van professor Pellet dat wij ons niet hebben gebaseerd op een servituut. De regering beroept zich niet op een internationaal-rechtelijke servituut, maar op een verdrag tussen beide landen. Dat is natuurlijk iets heel anders.

De heer Duyvendak vraagt waarom het Scheidingsverdrag nog geldt. Dat geldt omdat het de grondslag is van de Belgische staat. Overigens ligt het historische tracé er fysiek nog. Bij een internationale rechter zouden wij het dus ook uiterst moeilijk hebben. Het komt ook voor in alle bestemmingsplannen.

Hoe verhoudt de arbitrage zich tot de Nederlandse Tracéwet, vraagt de heer Slob. De regering heeft zich in de arbitragezaak op het standpunt gesteld dat het Nederlandse recht onverkort geldt. Bovendien heeft de regering vertrouwen in de uitspraak omdat ook het verdrag stelt dat het Nederlandse recht onverkort geldt en dat van Nederland niets kan worden geëist wat niet strookt met het Nederlandse recht.

Mevrouw Dijkma vraagt waarom wij niet de tijd nemen om al die interessante alternatieven te bestuderen. De alternatieven zijn in

de periode van 1999 tot 2001 bestudeerd. Aan de hand daarvan is geconcludeerd dat alle alternatieven minder interessant waren dan het eenmaal gemoderniseerde historisch tracé, zoals ik al heb gezegd. Mevrouw Dijkma vroeg ook of het recht van doortocht geldt voor het historisch tracé. Dat tracé staat inderdaad in artikel 4 van het IJzeren-Rijnverdrag dat nog steeds geldt en artikel 12 uit het Scheidingsverdrag uitwerkt.

De omleiding bij Roermond hebben wij zelf ingebracht en stemt overeen met het historisch tracé. Ik stel vast dat Europese wetten voorrang hebben. Wij zijn nog niet klaar met de Tracéwetprocedure. Over een heel stuk van de IJzeren Rijn wordt al gereden.

Ik ben mij ervan bewust dat een aantal vragen van de Kamer, zij het niet de belangrijkste, niet beantwoord zijn. Als de Kamer op een aantal vragen alsnog een antwoord wil, kan zij die wellicht schriftelijk stellen, zodat ik de antwoorden erop voor de stemming kan toesturen.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van de eerste termijn. Ik zie dat de leden een tweede termijn willen houden. Ik stel voor, die over een minuut of drie in te laten gaan. Ik denk dat de tweede termijn kort kan zijn. Als er dan nog behoefte is aan een schriftelijke beantwoording voor de stemmingen, maakt u dat ongetwijfeld duidelijk.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **Hessels** (CDA): Voorzitter. "In dit soort gevallen wordt er helaas te vaak een ramkoers gekozen, zeker op het gebied van infrastructuur. Als een ramkoers tot succes leidde, zou ik vrolijk meerrammen, maar meestal leidt het tot teleurstelling en moeten wij oppassen voor een volgend echec, nu in verband met de IJzeren Rijn." Tot zover een citaat van mijn favoriete schrijver van vandaag, wederom mijn collega Frans Timmermans van de PvdA-fractie, uit een ingezonden brief in het dagblad De Limburger van zes weken geleden. Ik ben het helemaal met hem eens, een ramkoers heeft hierbij helemaal geen zin, als wij de goede relatie met België willen behouden. Maar wij moeten er wel voor zorgen

Hessels

dat wij het overleg op gang houden en dat wij ongeacht de uitspraak van een arbitragecommissie België blijven wijzen op de mogelijkheden van alternatieve tracés. Daarom wil ik de Kamer een motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake arbitrage betreffende de spoorlijn "IJzeren Rijn" beide landen uitspreken, het eens te zijn over het recht van België op reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn;

overwegende dat er naast het historische tracé verschillende alternatieven zijn waarmee eveneens kan worden voldaan aan de oorspronkelijke doelstelling, namelijk het creëren van een spoorverbinding tussen de haven van Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied;

verzoekt de regering, 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 die minder hinder opleveren voor milieu, leefbaarheid en externe veiligheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Hessels. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (29579).

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter. De minister heeft in ieder geval al duidelijk aangegeven dat deze arbitrage impliciet een ondersteuning van het historisch tracé is. Denkt de heer Hessels, als hij het resultaat van de arbitrage afwacht, dat er dan nog heronderhandeld zal worden over alternatieve routes? Dan valt er toch niet meer te onderhandelen omdat er recht gesproken is?

De heer **Hessels** (CDA): Ik zie ook een verband met de komende uitspraak over de kostenverdeling.

Wij weten het niet, maar stel nu dat België veroordeeld wordt tot het betalen van de kosten. Dan roepen wij met deze motie de regering op om België er nadrukkelijk op te wijzen dat er alternatieven zijn voor dit tracé die sneller te realiseren zijn en die misschien wel minder kosten.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Helaas is er ook een spiegelbeeld van deze redenering. Stel dat Nederland voor de kosten moet opdraaien; dan zitten wij met een tracé waarover in ieder geval een meerderheid van de Kamer voorzichtig uitgedrukt niet echt enthousiast is, en vervolgens ook nog met een hele hoop kosten die eraan verbonden zijn. En ik heb nog geen idee waar dat geld vandaan gehaald zou moeten worden. Is dat de uitkomst waarop het CDA zit te wachten, na ook in Limburg heel veel lawaai te hebben gemaakt over een verdrag dat er ± in uw woorden ± misschien wel niet zou moeten komen?

De heer **Hessels** (CDA): Ik heb deze motie ingediend omdat ik ervoor pleit om te blijven kijken naar alternatieven. Als de arbitrage niet doorgaat, is de kans vrij groot dat België volgende week naar het internationale gerechtshof stapt, waar dan een zelfde overweging zal plaatsvinden. Dan lopen wij dezelfde risico's, ook dan is het goed als wij hebben besproken wat de consequenties zouden zijn als er toch gekozen werd voor het historische tracé. Ik ben niet zo'n doemdenker, ik ben ervoor om toch te proberen, dit probleem in goed overleg met de Belgen op te lossen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Gelet op uw motie neem ik aan dat uw fractie vóór aanneming van het verdrag zal stemmen. Dit betekent dat zij accepteert dat er een keuze gemaakt wordt voor het historische tracé van de IJzeren Rijn. De minister heeft hierop een eerlijk antwoord gegeven, zij heeft gezegd dat deze keuze al vaststaat. Deze keuze steunt u dus impliciet, u zou dat dan ook gewoon moeten zeggen. U bent dus een voorstander van het historische tracé.

De heer **Hessels** (CDA): Nee, ik kom straks nog met een tweede motie. Allereerst laat ik nog van de beantwoording van de minister afhangen of wij überhaupt voor dat

verdrag zullen stemmen. Uiteraard laat ik het ook afhangen van het stemmen door de Kamer over mijn moties en van haar gedachten erover. Wij blijven pleiten voor alternatieven, maar wij sluiten onze ogen niet voor de realiteit. Bij dat historisch tracé heeft een MER plaatsgevonden. Er doen trouwens meer begrippen van historisch tracé de ronde. Wij vinden het huidige historisch tracé onacceptabel. Ook een tijdelijke reactivering die in de stukken staat ± de 40 mln euro waarmee wij dat vermolmde lijntje weer gaan aanpassen ± vinden wij niet acceptabel. Een tunnel door De Meinweg, een omleiding om Roermond, allerlei aanpassingen op de andere gebieden van dat historisch tracé, zodat het voldoet aan al onze richtlijnen zoals uit de MER is gebleken, zijn de "next best"-oplossingen. Die zouden eventueel aanvaardbaar zijn. In ieder geval willen wij geen trein meer door Roermond, geen trein meer door De Meinweg, geen trein meer door de Weerter- en Budelerbergen en geen trein meer onbeschermd door Weert. Daar staan wij voor. Wij willen nu echter niet de hand voor de ogen houden door maar tegen het verdrag te stemmen onder het motto "na ons de zondvloed". Nee, zo willen wij het niet doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De vraag is of u voor een verdrag tekent, waarvan u de uitkomst nog niet precies kent. U noemt nu allemaal voorwaarden en u somt nu allemaal mooie dingen op, maar u weet niet wat de arbiters gaan zeggen. U bent er straks wel aan gebonden. Dan moet u terug naar Limburg om te zeggen dat u er toen mee akkoord gegaan bent en dat u alleen een motie hebt ingediend waarmee u iedereen wat zand in de ogen wilde strooien, alsof er straks nog opties zijn voor andere tracés. Die zijn er dan niet meer, mijnheer Hessels.

De heer **Hessels** (CDA): Wacht u nu eerst maar mijn tweede motie af. Daarmee ga ik met opgeheven hoofd terug naar Limburg, zeker met de gedachte dat uw partij en eigenlijk alle andere partijen in deze Kamer het hebben laten versloffen en Limburg hun sowieso niets interesseert. Ik zou dan ook de volgende motie aan de Kamer willen voorleggen.

Hessels

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar dan nadat de heer Hessels mij gelijk heeft gegeven dat mijn fractie als eerste vragen over dit verdrag heeft gesteld.

De heer **Hessels** (CDA): En het vervolgens stilzwijgend wilde goedkeuren.

Voorzitter. Mijn tweede motie gaat over de aanpassingen over het historische tracé. De minister heeft zo-even in tweede termijn gezegd te garanderen dat de aanpassingen er zouden komen. Wat bedoelde zij daar nu eigenlijk precies mee? Bedoelde ze de omleidingen, de tunnels en dergelijke of bedoelde ze de aanpassingen die in de nota naar aanleiding van het verslag staan en die betrekking hebben op het tijdelijke tracé? In ieder geval wil ik de Kamer de volgende motie voorleggen om onomstotelijk duidelijk te maken wat wij verwachten van het historische tracé.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat goederenvervoer per spoor door binnensteden uit het oogpunt van externe veiligheid, leefbaarheid en milieu teruggedrongen moet worden;

overwegende dat het ontwerp-tracébesluit over de reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn een omleiding rond Roermond, geluidsvoorzieningen langs het tracé door en nabij Weert, een verdiept spoor door de Weerter- en Budelerbergen en een tunnel door De Meinweg voorschrijft;

verzoekt de regering, niet over te gaan tot reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn voordat de in het ontwerp-tracébesluit omschreven aanpassingen aan het tracé zijn gerealiseerd, en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hessels en Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 11 (29579).

De heer **Hessels** (CDA): Voorzitter.

De CDA-fractie hoopt nog steeds dat wij in overleg met België tot een goede afloop van dit conflict kunnen komen. Want het moet niet nodig zijn dat twee landen die zo op elkaar aangewezen zijn, conflicten voor de rechter uitvechten. Mocht het evenwel fout aflopen en wordt er gekozen voor het historische tracé, dan hopen wij dat wij allereerst door onze actie om dit verdrag niet stilzwijgend te laten goedkeuren en ten tweede door onze motie waarin wij ervoor zorgen dat er geen treinen meer over het onbeschermd tracé gaan rijden, Midden-Limburg hebben behoed voor veel overlast en ellende.



De heer **Hofstra** (VVD): Mijnheer de voorzitter. Als ik het goed heb begrepen, brengt de arbitrage onlosmakelijk met zich mee dat er een uitspraak wordt gedaan over wat wij "het historische tracé" noemen, zij het inclusief de voorzieningen die aan Nederlandse kant noodzakelijk zijn geacht, zoals een ondertunneling van de Meinweg en een heuse omleiding bij Roermond, langs de snelweg. Vervolgens zal bij de arbitrage blijken wat de kostenverdeling is. Ik heb goede nota genomen van de opmerking van de minister dat de 140 mln euro, door wie dan ook ooit bedacht, van tafel is. Wij betalen dus niets; dat is althans onze inzet. De 18 mln euro die al aan kosten is gemaakt ± daar komen natuurlijk nog meer voorbereidingskosten bij ± moeten bijgeteld worden bij het project. Dat is op zich duidelijk. Dan kunnen wij daar bij onze beoordeling rekening mee houden.

Ik moet wel zeggen dat de VVD-fractie voor een nationaal project niet gauw voor die paar treinen tot zulke dure ingrepen zou komen als die tunnel onder de Meinweg en een omleiding bij Roermond. Tijdens het debat heb ik eens uitgerekend wat dit per treinkilometer gaat kosten. Het project kost 500 mln euro. Dan reken ik 5% per jaar; dat is misschien nog aan de lage kant. Er rijden ongeveer 50 treinen per dag. Dan gaat het om € 100.000 per dag. Bij de kilometers tel ik ook nog de bestaande kilometers tussen Weert en Roermond mee; dat is natuurlijk een hoofdlijn en daar is het minder problematisch om treinen toe te

voegen dan op de andere nieuwe stukken. Dan kom ik op € 50 per treinkilometer. Bij de Betuweroute willen de vervoerders € 1 betalen per treinkilometer. In onze motie staat dat dat misschien wel € 4 moet worden. Ik zou tegen de Belgen dus eigenlijk moeten zeggen: u moet daar helemaal niet overheen gaan rijden, want het is echt onbetaalbaar. Ik wil dus graag dat onderscheid maken: als het een Nederlands project zou zijn, zouden wij niet akkoord kunnen gaan met een zodanige verhouding tussen kosten en baten. Hopelijk loopt de arbitrage goed af en gaat België dit inderdaad betalen. Ik vraag mij dus af of vanwege deze zeer hoge kosten vervoerseconomisch dan ooit invulling aan deze wens gegeven zal kunnen worden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U zegt dus eigenlijk dat er, als de arbitrage zou uitwijzen dat Nederland voor de kosten moet opdraaien, in de ogen van de VVD-fractie bijvoorbeeld geen tunnel of allerlei andere extra toeters en bellen moeten komen omdat de kosten dan zo hoog zouden worden dat het niet meer interessant is.

De heer **Hofstra** (VVD): Nu interpreteert u mijn betoog toch iets anders. Ik heb gezegd dat ik er, als het een Nederlands project zou zijn, in elk geval niet voor zou zijn. Zo'n arbitrage is een loterij; je weet niet precies wat eruit komt. Als de arbitrage zegt dat Nederland het zelf moet betalen, gaan wij nog wel eens bekijken of het allemaal wel moet en kan. Dan blijf ik het ook een superonrendabel project vinden. Als de Belgen betalen ± daar hebben wij blijkens het scheidingsverdrag, ook al is dat oud-Hollandse tekst, goede argumenten voor ± kunnen ook zij de sommetjes maken die ik hier achterop een sigarendoos heb gemaakt. Ik denk dus dat er nooit een tunnel onder de Meinweg zal komen. Als wij de arbitrage zouden doen en als de rechter zegt dat Nederland zoveel moet betalen, ben ik er echter niet aan gehouden om er dan alsnog tegen te zijn. Ik denk immers dat dat formeel niet kan.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nee, maar u bent dan wel tegen bijvoorbeeld die tunnel onder het natuurgebied. U vindt dat wij ons dan de vraag moeten stellen of wij dat



Mevrouw Peijs, Minister van Verkeer en Waterstaat, overleg met ambtenaren
© M. Sablerolle ± Gouda

ervoor over hebben. Is dat wat u wilt zeggen?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Daarmee neemt u in ieder geval afstand van datgene wat de CDA-fractie hier belooft, namelijk dat er, wat er ook mag gebeuren, in ieder geval altijd een omleiding bij Roermond en een tunnel onder het natuurgebied zullen komen. Die belofte doet de minister ook.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, ik heb niet zoveel behoefte om daar afstand van te nemen, want volgens mij is de redenering van de CDA-fractie als volgt: de Belgen vragen om dat te mogen berijden; dan zeggen wij "oké", maar wij zijn soeverein en het moet dan zus en zo. Dat is heel erg kosteninefficiënt, zoals ik zojuist duidelijk heb gemaakt. Als men dat echter wil, doet men dat dan maar. Dan komt er misschien toch nog een tunnel, maar niet door ons betaald.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als de arbitrage uitwijst dat Nederland voor dat soort kosten moet opdraaien, kunt u dat toch niet meer volhouden? Dat zou toch betekenen dat ook u in de buidel moet tasten? Uw politieke signaal in deze Kamer is dat u daar niet zoveel trek in heeft, want anders hoeft u niet een heel verhaal

te houden over wat er zou gebeuren als het een Nederlands project zou zijn. Dat is dan een beetje een praatje voor de vaak en zo ken ik u niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben glashelder op dit punt. Als het een Nederlands project was, zouden wij tegen zijn. In het kader van het Scheidingsverdrag laten de Belgen echter bepaalde claims gelden en dan zeg ik: als het echt moet, moet u het maar betalen en dienen er afspraken te worden gemaakt over de uitvoering. Daarom ook kan ik de motie van collega Hessels steunen. Daarin staat namelijk dat aan bepaalde eisen moet worden voldaan zodra er gereden gaat worden. Verder hoop ik op een goede afloop van de arbitrage.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Na de inleiding van de heer Hofstra verwachtte ik de volgende woorden: als u wilt rijden, vind ik dat prima maar dan betaalt België de kosten; die arbitrage hoeft dan niet meer want ik weet hoe het in elkaar zit.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, wij praten vandaag alleen maar over de arbitrage. Als twee volwassen heren een goede afspraak maken, laten zij het werk niet door juristen en rechters opknappen. Er kunnen eventueel wel de nodige ambtenaren

bij zitten, maar daarvan hebben zij er genoeg.

Ik begrijp van de minister dat de 140 mln niet in de meerjarenplanning zit, maar daar praten wij binnenkort nog over. Zij heeft niets gezegd over de mogelijkheden van (interregionaal) personenvervoer. Ook wil ik graag dat zij nog iets zegt over de economische spin off voor dit deel van ons land.

Voorzitter. Wij zullen ons eindoordeel bepalen na het antwoord van de minister en na vernomen te hebben hoe de diverse fracties over de moties denken.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Ik ben blij dat de CDA-fractie de website van de SP zo grondig bestudeert. De heer Hessels citeerde uit een artikel uit 1998. Toen zaten wij beiden nog niet in de Kamer en was de situatie heel anders. De IJzeren Rijn was een fait accompli en de discussie ging toen over de vraag of het wel zinvol was om de IJzeren Rijn én de Betuweroute aan te leggen. Het door de heer Hessels bedoelde artikel ging over de Betuweroute. Als een goed christendemocraat zal hij weten dat een verantwoorde exegese vergt dat je nooit een tekst uit zijn verband moet halen. Uit onze verkiezingsprogramma's 2001-2003 blijkt dat wij altijd tegenstander zijn geweest van de ingebruikname van het historisch tracé. Helaas was er geen verkiezingsprogramma 2004; ik heb nog hoop op een programma voor 2005. Ik kan de heer Hessels echter verzekeren dat de tekst op dit punt niet zou zijn gewijzigd. Onze opstelling was en is dus volstrekt duidelijk en dat kan ik helaas niet zeggen van het standpunt van het CDA.

De heer **Hessels** (CDA): Katholieken zijn niet zo goed in exegese, zeker niet als het hoofdstuk en het vers niet worden genoemd. Ik heb gezocht naar de datum van bedoeld artikel, maar ik kon het niet vinden op de website. Als je op de zoekmachine "IJzeren Rijn" en "SP" intikt, kom je alleen hierop uit. Misschien is het goed om ook de andere standpunten te verwoorden op de website. Ons standpunt over de IJzeren Rijn is volstrekt helder. Waarom hebt u volstaan met een persbericht toen de vraag naar

Gerkens

uitdrukkelijke of stilzwijgende goedkeuring aan de orde was en vervolgens geen actie ondernomen?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Wij hebben wél actie ondernomen. In de procedurevergadering wilden wij een verzoek doen, maar u was ons net iets voor. Als er twee fracties zijn in deze Kamer die daar iets mee gedaan hebben, zijn het het CDA en de SP. Op de website staat overigens heel duidelijk dat het artikel in het AD van 29 oktober 1998 staat. U mist wel vaker wat en misschien dat dat nu ook weer is gebeurd.

Ik ben ontevreden over het antwoord van de minister. Ik heb het gevoel dat zij eerder de belangen van België verdedigt dan die van Nederland en van Limburg in het bijzonder. Als deze arbitrage uitvalt in het nadeel van Nederland, kost ons dit minimaal 0,5 mld euro. Verder komt er een onmogelijke muur in Weert en denk dan maar niet dat er geen overlast zal zijn voor de bewoners, ook in andere steden en dorpen. Bovendien zal er sprake zijn van flinke recreatieve en natuurschade.

Zelfs als de rekening wordt betaald door België, dan nog komt die muur er en dan nog zal er overlast en schade aan de natuur ontstaan, omdat de minister verzuimd heeft het tracé mee te nemen in de arbitrage.

Het is duidelijk dat wij altijd verliezen met dit verdrag. Mijn fractie zal niet instemmen met de arbitrage. Ik roep de andere fracties op om hetzelfde te doen. Ik wil in ieder geval de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat burgers en Tweede Kamer recht hebben op inspraak over het tracé van een spoorlijn door Nederland;

overwegende dat volgens het huidige voorstel de arbitrage kan bepalen dat het historische tracé gereactiveerd zal worden;

verzoekt de regering om ongeacht de uitkomst van de arbitrage, de IJzeren Rijn niet te reactiveren zonder een nog te nemen tracébesluit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Gerkens. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (29579).

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik moet vaststellen dat er voor mijn fractie desondanks drie belangrijke pijnpunten overblijven.

In de eerste plaats komt het ons voor dat de Nederlandse stellingname te veel wordt gedomineerd door de vrees voor relatieproblemen met België. Natuurlijk is goed nabuurschap van groot belang, maar ik mis een evenwichtige afweging van de Nederlandse tegenover de Belgische belangen.

In de tweede plaats gaat de Nederlandse stellingname te gemakkelijk uit van het harde recht op het historische tracé, terwijl dit door de Kamer in het verleden is betwist. Naar mijn mening is dit recht ook nu niet overtuigend over het voetlicht gekomen.

In de derde plaats meen ik dat de alternatieven te lichtvaardig van tafel zijn geveegd. De minister zegt dat er een aantal tracés is onderzocht. Dit is waar, maar ik begrijp uit de stukken dat de tracés die door België onbespreekbaar worden geacht, niet zijn onderzocht. Ik ben van mening dat een onderzoek van de alternatieven een betere basis zou bieden om het gesprek aan te gaan.

Ik kom tot een conclusie. Als wij ja zeggen tegen dit verdrag, zeggen wij ook ja tegen dit tracé, want dit wordt in het verdrag verondersteld. Vervolgens wordt ook aangegeven dat partijen zich verplichten om tot een snelle uitvoering over te gaan, enz. Het wordt ons dan wel uitermate moeilijk gemaakt om met dit verdrag in te stemmen. De moties van de heer Hessels bevatten naar mijn mening sympathieke elementen, maar ik heb wel het idee dat wij daardoor met de ene hand de tracékeuze uit handen geven en dat wij vervolgens met de andere hand proberen er wat van terug te nemen. Dit is geen bevredigende oplossing.

Ik kan mij goed voorstellen dat er arbitrage nodig is over het kostenaspect. Ik heb dan ook begrip voor arbitrage in de discussies over de

financiële kant van de zaak. De tracékeuze is echter het pièce de resistance, om het in goed Belgisch te zeggen. Ik vind dat de regering de Kamer eerst moet overtuigen van het goed recht van het historisch tracé om op deze weg verder te kunnen gaan. Ik vind het een groot probleem dat wij die mogelijkheid blokkeren door ja te zeggen tegen het verdrag.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik bedank de minister voor haar beantwoording, ook al vind ik haar beantwoording niet in alle opzichten even overtuigend.

Het gemak waarmee het historische tracé met een kleine aanpassing als een gegeven wordt beschouwd, is een heikel punt voor mijn fractie. Ik bespeurde bij de minister zelfs enig enthousiasme voor dit tracé. Uit mijn bijdrage in eerste termijn en in andere debatten zal echter duidelijk zijn geworden dat mij dat veel te ver gaat. Ik kan dan ook niet anders dan concluderen dat een stem voor het arbitrageverdrag betekent dat we het historische tracé met een kleine aanpassing erbij krijgen en dat de alternatieven van tafel zijn. Ik herhaal dat ik dat heel ver vind gaan.

Het eerste argument van de minister voor dit verdrag was de mogelijkheid dat het afwijzen van dit verdrag schade zou kunnen doen aan het wederzijdse vertrouwen tussen België en Nederland. In een interruptie heb ik aangegeven dat ik het een verkeerde keuze van de minister vind om dit argument als eerste te noemen, maar dat neemt niet weg dat ik niet geheel ongevoelig ben voor dit argument. Het is echter geen doorslaggevend argument, omdat wij dit verdrag primair zullen moeten beoordelen op de inhoudelijke gevolgen.

Het luistert nauw, want hoe je het wendt of keert: onze beslissing raakt de relatie met een bevriend buurland. Zorgvuldigheid is dan ook geboden. Met het oog daarop zal ik nu nog geen definitieve conclusie trekken uit dit debat. Ik zal de resultaten van dit debat voorleggen aan mijn fractie. In ons uiteindelijke oordeel zullen wij de moties en het oordeel van de minister over deze moties nadrukkelijk meewegen. Welke conclusie wij uiteindelijk trekken zal blijken bij de stemmingen, dan wel uit een stemverklaring dan wel uit ons stemgedrag.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik bedank de minister voor haar beantwoording. Zij bevestigde door deze beantwoording overigens wel mijn opvatting dat de gevolgen van de arbitrage heel groot kunnen zijn, ook al ligt er maar een beperkte vraagstelling voor.

Acceptatie van de arbitrage komt neer op acceptatie van de interpretatie van België van zijn recht op doorgang. Hieraan lijkt voorbij gegaan te worden, omdat men zich in dit debat vooral concentreert op de vraag of België rechtens kan vasthouden aan het historische tracé. Het recht op doorgang is echter net zo belangrijk, omdat alternatieven, bijvoorbeeld een tracé via Montzen, scherper in beeld kunnen komen als wij dit recht bestrijden. Overigens ben ik van mening dat wij het recht op doorgang op goede gronden kunnen betwisten.

U geeft de mening van prof. Pellet onjuist weer. Het servituut is in zijn betoog namelijk subsidiair. Bovendien gaat u voorbij aan elementen die wel primair zijn in zijn betoog. Het is nu niet de plaats om dit juridische debat uit te vechten, maar ik wil u toch vragen om nogmaals in te gaan op de opmerkingen van prof. Pellet over het recht op doorgang en meer in het bijzonder zijn stelling dat dit recht op doorgang opgehouden heeft te bestaan.

De regering heeft in mijn ogen door het weggeven van deze punten politiek uitermate naïef geopereerd. Zoals wel vaker het geval is, hebben de Belgen ook nu het spel harder gespeeld. Daardoor zijn echter geen problemen ontstaan voor de relatie tussen België en Nederland. Een harde opstelling en goede onderlinge verhoudingen kunnen dus goed samengaan.

De heer Hofstra merkte terecht op dat arbitrage een loterij is. Het is dan ook de vraag of wij aan deze loterij mee willen doen, zeker omdat het kan leiden tot een tracé dat wij niet willen en het Nederland mogelijkere wijs met kosten opzadelt die wij helemaal niet willen maken. Hoe hoog schat u overigens de maximale kosten voor Nederland in van een negatieve uitspraak? Over deze informatie moeten wij zeker beschikken om een goede beslissing te kunnen nemen over de vraag of wij voor of tegen zullen stemmen.

Een arbitragebesluit bindt Nederland politiek en juridisch. U was overigens niet duidelijk over de vraag in welke mate rechters hierdoor worden gebonden. Ik denk dan aan de onvermijdelijke procedures van gemeentebesturen, bewonersgroepen en milieugroepen tegen opwaardering van het historische tracé. U zei namelijk dat de uitgangspunten van de arbitrage geldend recht zijn. Wat betekent die uitspraak voor de mogelijkheid dat de Raad van State uitspreekt dat de Habitat- en Vogelrichtlijn het onmogelijk maakt om met of zonder tunnel door het nationaal park de Meinweg te gaan? U suggereerde dat het gevolg van de gekozen aanpak is dat Nederland voor de kosten zal moeten opdraaien van een ander tracé, bijvoorbeeld om De Meinweg heen. Wat betekent dit precies voor de keuzevrijheid van de rechters in hun uitspraak over extra kosten?

De heer **Hessels** (CDA): Als wij nu het arbitrageverdrag afwijzen, is de kans groot dat België volgende week naar de internationale rechter stapt om daar een uitspraak te vragen. Is dat dan geen loterij? Hoe kijkt de heer Duyvendak in dat geval tegen de kosten aan en tegen de invloed die wij daarop nog kunnen uitoefenen als Tweede Kamer?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijn fractie heeft een beoordeling gemaakt. Als het bij het Internationaal Gerechtshof wordt voorgelegd, wordt het gehele pakket aan vragen voorgelegd en niet twee vragen die er worden uitgelicht. Zo worden de andere punten niet van tevoren weggegeven. Dan maar alle punten met een loterij over alle onderwerpen. Dat is beter dan de meeste punten al weggeven en een loterij waarin je alleen maar meer kan verliezen. Mijn fractie wil niet mee die fuik in zwemmen. Mevrouw Dijkma komt zodadelijk met een motie die wij van harte mee hebben ondertekend. Het zal er om gaan spannen in de Kamer. Het zou toch wel heel tragisch zijn als dankzij het CDA toch het historisch tracé wordt gactiveerd.

□

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter. Ook voor onze fractie geldt dat de beantwoording door de minister

het niet gemakkelijker heeft gemaakt. Wij lijken nu te zijn gegijzeld door een keuze om wel of niet in te stemmen met een verdrag voor arbitrage, terwijl de feitelijke discussie natuurlijk gaat over de tracékeuze. Het parlement zou daarover frank en vrij moeten kunnen oordelen. Eigenlijk is het heel raar dat wij onszelf in deze eeuw op die manier vastbinden aan besluitvorming die zijn oorsprong al zo lang geleden vindt.

Mijn fractie is niet uit op een ramkoers. Wij moeten echter wel letten op onze zaak. Het bevreedt mij dat de minister op mijn vraag wat er gebeurt als wij het verdrag afkeuren, niet verder komt dan op te merken dat het een groot probleem zou kunnen opleveren in de relatie met "onze goede burens", de Belgen. Is dat het enige wat zij kan bedenken in antwoord op die vraag? Dat is dan toch heel beperkt. Ik mag toch hopen dat een relatie die door de eeuwen heen is opgebouwd, niet alleen afhankelijk is van één dossier. Als dat wel zo is, ben ik het met mevrouw Gerkens eens dat het bizar is dat de minister van Buitenlandse Zaken het verdedigen van die relatie kennelijk niet belangrijk genoeg vond om hier vandaag te staan. Dat is geen verwijt aan minister Peijs, maar dit speelt wel mee.

In haar termijn heeft de minister heel duidelijk gesteld dat nu voor het verdrag stemmen in feite betekent dat je instemt met het historisch tracé, weliswaar met de door haar bepleite aanpassingen. Mocht het zo zijn dat de Nederlandse regering wordt verplicht tot het betalen van de kosten van die aanpassingen: waar komt dat geld dan vandaan? Week na week voert de Kamer met deze minister heel ingewikkelde debatten over heel veel geld dat zij niet heeft maar eigenlijk wel zou willen uitgeven aan het vervoer in Nederland. Dit geld komt natuurlijk niet opeens zomaar ergens vandaan. Waar heeft de minister dat gereserveerd?

Ik wil graag nog even terugkomen op een kleine interruptie van de heer Hessels in de eerste termijn over het "tijdelijk rijden". Ik heb de minister gevraagd of zij daarin misschien te ruimhartig is. De heer Hessels zei: dan moet u de nota naar aanleiding van het verslag beter lezen, want daarin staat heel duidelijk dat het niet gaat gebeuren. Het is waar dat de regering daarin stelt dat het

Dijksma

ongewenst is om met het tijdelijk rijden aan de gang te gaan. De inbreng bij de onderhandelingen en de doelstelling die zij nastreeft is, te bereiken dat het tijdelijk rijden over het historisch tracé zo kort mogelijk duurt en het liefst komt te vervallen. Als je iets onwenselijk vindt, dan ga je er harder in dan met de geformuleerde eis die in de nota naar aanleiding van het verslag te lezen staat. Het is toch goed dat wij hierop in de termijn van de minister terugkomen.

De heer **Hessels** (CDA): Ter verduidelijking van wat wij zojuist hebben gezegd, merk ik het volgende op. Mevrouw Dijksma betoogde in haar eerste termijn dat de regering had voorgesteld om tijdelijk te gaan rijden. Ik heb daarvan gezegd dat in de nota naar aanleiding van het verslag staat dat de regering dat ongewenst acht. Zoals mevrouw Dijksma het nu weergeeft, heeft zij voor 100% gelijk. Ik sluit mij daarom aan bij de vragen die zij erover stelt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het lijkt mij voor het moment het belangrijkste dat wij de vraag gezamenlijk blijven stellen. Als je een resultaat wilt hebben waarbij ernaar gestreefd wordt dat iets zo kort mogelijk duurt, dan wijk je weer af van iets wat je onwenselijk vindt.

Voorzitter. Ik zeg korthedshalve dat ik het met de heer Van der Staaij eens ben dat de alternatieve routes onvoldoende verkend zijn. Ik weet wel dat in de MER natuurlijk het een en ander is meegenomen. Maar ik sluit mij aan bij de redenering die de heer Van der Staaij heeft gevolgd. Het zou mijn fractie een lief ding waard zijn, als de alternatieven een ruimere kans kregen.

Mijn fractie is van mening dat als je nu instemt met het verdrag, je helemaal geen alternatief te kiezen hebt. Dat lijkt ons echt onwenselijk. Wij zullen dus niet instemmen met het verdrag. Wel willen wij, onder meer in het kader van de goede relatie, dat de onderhandelingen doorgaan. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat instemming met arbitrage betekent instemmen met het historische tracé van de IJzeren Rijn;

overwegende dat de IJzeren Rijn negatieve gevolgen heeft voor het habitatrichtlijngebied de Meinweg en het leefklimaat in Roermond en Weert;

overwegende dat andere tracés tot nu toe buiten beschouwing zijn gelaten;

verzoekt de regering, de onderhandelingen met België te heropenen en hierbij alle mogelijke alternatieve routes te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijksma, Duyvendak en Gerkens. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (29579).

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Met name de heer Hessels zelf heeft vandaag vaak gezegd dat het de verdienste van de CDA-fractie is dat dit besluit niet stilzwijgend wordt goedgekeurd. Ik geef hem daarin volkomen gelijk. De heer Hessels heeft zelf her en der geciteerd en ik kan een en ander niet laten passeren zonder hem een beetje eer te geven met een citaat van hemzelf. Het citaat is afkomstig uit het Dagblad De Limburger: "Hessels weet vrijwel zeker dat het verdrag geen goedkeuring krijgt van de Tweede Kamer. 'De IJzeren Rijn heeft grote consequenties voor de mensen in de woonwijken in Roermond en Weert. De belangen van mens en natuur zijn voor ons het uitgangspunt. Daar moet eerst goed over nagedacht worden.'" En zo is het maar net. Laat juist het feit dat wij dit onderwerp niet stilzwijgend laten passeren, niet betekenen dat wij alsnog schoorvoetend akkoord zijn.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor het overleg in tweede termijn. Ik zal de inbrengen langslopen en de moties tegelijkertijd behandelen. Ik ben blij met de inbreng van de heer Hessels en het feit dat hij niet op ramkoers ligt. Hij heeft twee moties ingediend. In de

eerste verzoekt hij de regering ook na de uitspraak van het Internationaal Hof van Arbitrage te overleggen met de Belgische regering. Er is niets wat tegen deze motie kan pleiten. Aan mij zal het niet liggen als er geen goed overleg wordt opgestart met de Belgische regering na de uitspraak van het Internationaal Hof van Arbitrage. Dat kan natuurlijk altijd. In de tweede motie van de heer Hessels zit maar één ding dat ik niet voor mijn rekening zou kunnen nemen. Hij zegt in deze motie dat het ontwerp-tracébesluit een verdiept spoor bevat door de Weerter en Budeler Bergen. Naar mijn beste weten, staat dat er niet in. Buiten dat kan ik alles steunen wat er in de motie staat.

De heer **Hessels** (CDA): Ik heb het nog eens nagekeken en het gaat inderdaad om een overkapping van het spoor daar. Ik zal de motie in die zin aanpassen.

Minister **Peijs**: In dat geval kan ik de motie onverkort steunen.

De **voorzitter**: Als de minister nu zegt dat de motie door haar onverkort wordt gesteund, dan hoeft de heer Hessels de motie niet aan te passen, maar kan hij haar gewoon intrekken.

De heer **Hessels** (CDA): Voorzitter, ik wil de motie toch graag aangepast in stemming brengen. In dat geval heeft de minister iets in handen om naar België te stappen als het uiteindelijk komt tot uitvoering van het tracé.

De **voorzitter**: Daartoe hebt u het volste recht.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik wil de minister een vraag stellen over haar oordeel over de motie op stuk nr. 10. De motie zegt dat de regering ook na de uitspraak van het Internationaal Hof van Arbitrage alsnog met de Belgische regering kan overleggen over mogelijke alternatieven voor het historische tracé. De minister zegt eigenlijk: dat vind ik zo'n goed plan dat het sowieso wel kan gebeuren. Hoe kan ik dat rijmen met wat de minister hiervoor heeft gezegd, namelijk dat het historische tracé vast staat? De minister zegt óf twee heel verschillende dingen óf het stelt niet zo veel voor.

Peijs

Minister **Peijs**: Dat is geenszins het geval. Ik denk dat mevrouw Dijkma mij dingen in de mond legt die ik niet heb gezegd. Tweezijdig overleg kan altijd. Ik kan België eenzijdig niets opleggen, maar een dialoog kan altijd. Dat spreekt voor zich.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik begrijp dat het altijd kan en het moet vaak ook. Hoeveel "power" heeft de minister echter nog op het moment dat de uitspraak er al ligt?

Minister **Peijs**: Net zo goed als wij geïnteresseerd zijn in de relaties met onze goede buur België, is ook de goede buur België geïnteresseerd in goede relaties met Nederland. Als uit de arbitrage iets zou komen waarover wij nog zouden willen praten ± gezegd hebbend wat wij vandaag allemaal hebben gezegd ± dan moet dat altijd kunnen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Is het reëel dat de minister, nadat het arbitragehof heeft gesproken, opnieuw gaat praten over alternatieve routes?

Minister **Peijs**: Dat staat hier niet. In de motie wordt gesproken over het historische tracé en over zaken die aan het historische tracé zouden moeten gebeuren. Ik denk dat ik dat volledig kan onderschrijven.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): U legt deze motie zó uit dat het historische tracé vast staat en dat de alternatieven waarover de heer Hessels rept, verbonden zijn met het historische tracé? De A67 en alle andere routes zijn volgens u niet meer aan de orde?

Minister **Peijs**: Alternatieven, waarover wij het met de Belgische regering eens kunnen worden, kunnen allemaal in het overleg worden meegenomen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Welke ruimte heeft de minister als er in het verdrag staat dat België en Nederland overeenkomen dat zo spoedig mogelijk uitvoering wordt gegeven aan de uitspraak van het Arbitragetribunaal?

Minister **Peijs**: De uitspraak van het Arbitragetribunaal gaat hoofdzakelijk over de manier waarop wij de kosten verdelen. Als de Kamer mij vraagt om nog één keer met de Belgische

regering te gaan praten over voorkeurtracés die voor Nederland zouden kunnen gelden, gehoord de arbitrage en gehoord de verdeling van de kosten, met inachtneming van milieuzaken, de leefbaarheid en de externe veiligheid, zoals de heer Hessels in zijn motie heeft verwoord, ben ik daartoe gaarne bereid. Aan mij zal het niet liggen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wat wordt er nu bedoeld met alternatieven voor het historische tracé? U zegt eigenlijk dat u bereid bent en blijft om te discussiëren over alternatieven op dat tracé, dat wil zeggen op dezelfde route, maar niet over een geheel andere verbinding of route tussen België en Duitsland.

Minister **Peijs**: Als ik de twee moties in hun samenhang bekijk, dan maak ik daaruit op dat de heer Hessels graag zou zien dat, als aan het historische tracé wordt vastgehouden, duidelijk rekening wordt gehouden met leefbaarheid, externe veiligheid en milieu. De aanpassingen die nodig zijn om dat te bereiken, moeten worden aangehouden en in het overleg worden ingebracht. Als het mogelijk is om met de Belgen over een ander tracé te overleggen, wil hij dat wij dat niet laten lopen.

De heer **Hessels** (CDA): Dat is inderdaad een juiste exegese van die twee moties, maar laten wij deze wel uit elkaar halen. In één van de moties wordt gesproken over andere tracés. Daarmee wordt bedoeld op tracés buiten het historische tracé. De motie die gaat over het niet plaatsvinden van de tijdelijke reactivering heeft betrekking op het historische tracé.

Minister **Peijs**: Ik heb gezegd dat ik graag andere tracés in het overleg wil brengen, waarover ik het met de Belgen eens kan worden en die de voorkeur hebben van Nederland.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Waarvoor dient dan die arbitrage?

Minister **Peijs**: De arbitrage gaat over kostenverdeling.

De heer Hofstra heeft gesproken over het historische tracé. Onze inzet in het oorspronkelijke verdrag was nul gulden. Hij had het over een tunnel, maar de woorden verdiept spoor heb ik niet in de mond

genomen. Dat staat ook niet in het concept-tracébesluit. Hij vroeg ook naar het personenvervoer. De tunnel zal niet ingericht zijn op personenvervoer, want dat zou de kosten extra opvoeren. Wel is het zo dat deze spoorlijn overeenkomstig Europese wetgeving voor iedere spoorwegmaatschappij, ook Nederlandse, toegankelijk zal zijn, wegens de vrije toegang tot internationale goederensporen, zoals het Europees Parlement en de Europese Raad hebben besloten. Het goederenvervoer is dus open voor eenieder. Een economische spin-off voor de regio zit er te allen tijde in.

Mevrouw Gerkena neemt de IJzeren Rijn en de Betuweroute samen. Als wij dat hadden willen doen, zouden wij ook een andere route voor de IJzeren Rijn moeten kiezen.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De minister kan hier echt stoppen met haar beantwoording. Het ging om een reactie op een artikel uit 1998 in de richting van de heer Hessels. Het was geen vraag aan de minister.

Minister **Peijs**: In uw eerste en tweede termijn hebt u de Betuweroute en de IJzeren Rijn samengenomen.

Tegen de motie van mevrouw Gerkena heb ik geen enkel bezwaar, dus die motie neem ik over.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dan trek ik mijn motie in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Gerkena (29579, nr. 12) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Peijs**: De heer Van der Staaij had een aantal pijnpunten. Een betrof het standpunt van het tracé dat aan mevrouw Gerkena is toegezegd. Er komt in ieder geval nog een tracébesluit en dat wordt het parlement onverkort voorgelegd. De heer Van der Staaij vraagt of andere tracés door de Belgen zouden worden goedgekeurd. België zou natuurlijk een eigen historisch recht op het historische tracé in de waagschaal stellen. Wij hebben van tevoren, tussen 1999 en 2001, tracés bestudeerd waar wij het over eens werden met de Belgen en met de Duitse overheid. Die zijn onderzocht. De vraag was ook of de arbitrage

Peijs

ons erg een richting op zou dringen. De tracékeuze is wel impliciet aan de arbitrage, maar de keuze was al gemaakt voor de arbitrage, door de erkenning van het recht van België op het historische tracé. Dat zit hem dus niet in de arbitrage, die gaat over het geld, erkennend dat de Belgen een recht hebben op doortocht.

De heer Slob vond dat de erkenning van het historische tracé zoals die vaststaat, te ver gaat. Dat is juridisch een hele discussie. Wij hebben in Nederland op basis van juridische studies gezegd dat wij dat recht erkennen. Ik heb ook verschillende partijen in de Kamer horen zeggen dat zij erkennen dat België een recht heeft op het historische tracé. Ik respecteer vanzelfsprekend dat de heer Slob zijn standpunt nader wil overleggen met zijn fractie.

De heer Duyvendak vraagt om een schriftelijke beantwoording van de vragen over de heer Pellet. Dat zeg ik hem graag toe. Wij zullen zorgen dat de Kamer de antwoorden op tijd vóór de stemmingen krijgt. De heer Duyvendak vraagt ook naar een schatting van de kosten bij een negatieve uitspraak. In het uiterste geval, in het meest negatieve scenario, zouden de kosten neerkomen op ongeveer 500 mln euro, maar ik moet u heel eerlijk zeggen dat ik er gezien de verdragen waar de arbitragecommissie zich op baseert toch zeer van zou opkijken, om het heel zwak uit te drukken, als dat voor Nederlandse rekening zou zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik had nog een vraag gesteld, met het verzoek wellicht om schriftelijke beantwoording. Wat zijn nou precies de marges waarbinnen de Nederlandse rechter straks beroep- en bezwaarprocedures kan beoordelen als deze gevoerd worden?

Minister **Peijs**: Ik neem deze vraag mee in de schriftelijke beantwoording.

Mevrouw Dijkma zegt dat de tracékeuze heel erg belangrijk is en dat wij eigenlijk alleen over de arbitrage praten. Inderdaad. Omdat wij het historische tracé erkend hebben, praten wij op dit ogenblik over de kosten. Dat is een feit. Dit geldt met alle dingen die ik bij de behandeling van de moties heb gezegd. Op basis van een tweezijdig consensus kan er nog heel veel. Ik

heb al aangegeven hoe ik denk over de vraag wel of niet tijdelijk rijden. Ik vind dat wij zonder aangepast tracé niet tijdelijk moeten rijden. Dat lijkt mij weggegooid geld. De alternatieve routes zijn niet goed genoeg onderzocht. Wij hebben de normale procedures gevolgd die wij bij alle tracés hanteren. Dat kan ik dus niet onderschrijven. Dan kom ik bij de motie waarin mevrouw Dijkma vraagt om de onderhandelingen met België te heropenen en daarbij alle mogelijke alternatieve routes te betrekken. Inhoudelijk zou ik geen probleem hebben met die motie, maar zij is pas uitvoerbaar als ook België bereid is tot onderhandelen. Dat kan ik niet voorzien. Als de Kamer het verdrag afkeurt, kan het wel zijn dat België een andere weg kiest en bijvoorbeeld naar het Internationale Hof stapt omdat het genoeg heeft van onderhandelen met Nederland. Ik denk dat de arbitragecommissie in geval van goedkeuring van het verdrag bij wijze van spreken overmorgen uitspraak kan doen. Het zal niet lang duren in ieder geval.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Waarom denkt u dat de Belgen eerder met u willen onderhandelen na de arbitrage dan daarvoor? Welke reden hebben de Belgen nog als de arbitrage eenmaal gelopen is en u hier al omstandig hebt verklaard dat u eigenlijk een aanhanger bent van het historisch tracé? Waarom zouden zij daar opnieuw over praten?

Minister **Peijs**: Daar kan ik een zeer goede reden voor bedenken. 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.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dat kunt u wel denken, maar u weet het niet.

Minister **Peijs**: Nee, dat weet ik niet. Ik weet wel hoe het verdrag eruitziet waarop dit alles is gebaseerd.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Als Nederland volgens u zo'n sterke positie heeft, wint Nederland het ook gemakkelijk bij het Internationale Hof.

Minister **Peijs**: Wij zijn deze weg ingeslagen en hopen dat de Kamer

deze weg met ons wil bewandelen. Als dat gebeurt, kunnen wij met de Belgische collega's bestuderen wat na al het moois dat voortkomt uit deze behandeling kan worden gedaan.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Helaas is dit geen antwoord op mijn vraag. Als u denkt dat u de arbitrage op uw sloffen wint, wint u ook bij een andere juridische instantie, zeker als er dan nog veel meer op tafel ligt.

Minister **Peijs**: Ik haal graag de uitspraak aan die de heer Hofstra zojuist heeft gedaan. Hij vroeg of er geen goed gesprek kon zijn tussen twee regeringen zonder dat daar allerlei juristen aan te pas hoefden te komen. Wij hebben een dergelijk goed gesprek gehad. Dit is de uitkomst ervan. Ik roep de Kamer dan ook op om deze weg met de burenen te bewandelen in plaats van een internationaal hof in te roepen. Dan worden de standpunten namelijk alleen maar harder.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik maak echt bezwaar tegen het feit dat u suggereert dat ik erop uit ben om het Internationaal Hof in te roepen. De heer Hessels heeft dat gesuggereerd. U neemt kennelijk over dat dit wel eens kan gebeuren. Het klinkt haast als een tip voor de Belgen om dat vooral te doen. Dat is natuurlijk helemaal niet wat ik met mijn motie beoog. Ik vraag via mijn motie om opnieuw te gaan onderhandelen. Dat is toch iets anders dan tegen de Belgen zeggen dat zij vooral verder de procedure in moeten gaan?

Minister **Peijs**: Wij hebben al onderhandeld met de Belgen. Dit is de uitkomst van het goede gesprek dat de twee premiers met elkaar hebben gehad. Nu is het aan het parlement om te zeggen of het tegen of voor het Arbitrageverdrag is. Het Arbitrageverdrag houdt in dat wij een bindende uitspraak van het Hof van Arbitrage afwachten. Alle onderhandelingen hebben al plaatsgevonden. Zodra het Hof van Arbitrage uitspraak heeft gedaan, ben ik bereid om de collega's in België uit te nodigen om samen om de tafel te gaan zitten om na te gaan of er nog andere zaken mogelijk zijn. Dit heb ik toegezegd aan de heer Hessels. Als de Kamer nee zegt, komt er nooit een uitspraak, want dan is er geen Hof van Arbitrage.

Peijs

Dan is het net alsof die inzet nooit heeft bestaan. Anders ligt er op korte termijn een uitspraak. Eigenlijk zou die namelijk al op 30 september jongstleden zijn gedaan.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Met deze stelling maakt de minister het mijn fractie moeilijk om te oordelen over dit verdrag. Zoals ik zei, is mijn fractie bang dat je juist met het verdrag in handen kunt zeggen dat er reeds is uitgegaan van het historisch tracé. Kan de minister niet voorafgaand aan de stemming in de Kamer over het verdrag contact opnemen met België om meer duidelijkheid te krijgen over de vraag welke ruimte het verdrag laat om te praten over andere tracés?

Minister **Peijs**: Ik denk dat de termijn dan wel ontzettend kort is om in het kabinet nog een nieuwe inzet voor onderhandelingen te formuleren. Wij moeten reëel zijn, de regering heeft ingezet op arbitrage en ik zeg toe dat ik na de uitspraak met het resultaat van deze discussie in de oren geknoopt met de Belgen om de tafel zal gaan zitten. Maar ik denk dat het niet mogelijk is om volgende week dinsdag of een week later over een totaal nieuwe inzet van de Nederlandse regering met een nieuwe tracékeuze te beschikken. Ik verzoek de Kamer dan ook, de vraag waarom het vandaag gaat, positief te beantwoorden.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb nog geen duidelijk advies over de motie op stuk nr. 13 gehoord.

Minister **Peijs**: Ik heb gezegd dat ik geen probleem heb met de inhoud van die motie, maar dat ze pas uitvoerbaar is als ook België bereid is tot onderhandelen. En ik denk dat de Belgen het resultaat van de arbitrage willen afwachten voordat zij met ons om de tafel gaan zitten, te meer daar het voorstel voor arbitrage al klaar ligt. Stel dat de Kamer "nee" zegt, dan kan ik de Belgen niet dwingen om aan de onderhandelingstafel te gaan zitten. Overigens denk ik dat mevrouw Dijkema niet bang hoeft te zijn dat wij de Belgen op een idee zouden brengen, want ook in België zullen alle mogelijkheden toch wel besproken zijn. Ik ontraad de Kamer dus aanneming van deze motie van mevrouw Dijkema.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De minister heeft toegezegd, een enkele vraag nog vóór de stemming over dit wetsvoorstel schriftelijk te zullen beantwoorden. Ik stel voor om deze stemming volgende week dinsdag te houden.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 19.26 uur tot 20.30 uur geschorst.

Voorzitter: Ten Hoopen

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 9 november 2004 over **het Waddenzeebeleid**.

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat elke spreker twee minuten heeft en zich beperkt tot het indienen van de moties. Wij zullen ons daar ook strikt aan houden.

□

De heer **Samsom** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Ik zal drie moties indienen naar aanleiding van een lang en uitgebreid debat over de Waddenzee. De eerste is uiteraard de belangrijkste. Excuses dat de formulering wat lang is, maar je moet in dit soort zaken heel precies zijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat gaswinning onder de Waddenzee slechts mogelijk is wanneer aan het voorzorgsbeginsel is voldaan én wanneer er een maatschappelijk belang mee wordt gediend;

overwegende dat het Europese Hof in haar uitspraak van 7 september jl. helder invulling heeft gegeven aan het voorzorgsbeginsel, namelijk dat er voor activiteiten zoals gaswinning een zekerheid moet bestaan dat ze de natuurwaarden van het Waddengebied niet aantasten;

constaterende dat het RIKZ in zijn laatste rapport slechts concludeert

dat "de onzekerheden zijn verkleind";

voorts constaterende dat de Raad van State in 2002 stelde dat het maatschappelijk belang van gaswinning op korte termijn niet is aangetoond en dat hierin geen verandering is gekomen;

verzoekt de regering, geen vergunningen te verlenen voor gaswinning of nieuwe proefboringen onder de Waddenzee,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Samsom, Duyvendak en Van Velzen. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (29684).

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. De tweede motie gaat over een belangrijk discussiepunt in het debat, namelijk de vraag of het Waddenfonds nog iets voorstelt als wij onverhoopt moeten stoppen met gaswinning. Het zal duidelijk zijn dat de PvdA-fractie wil dat het Waddenfonds onverkort en zonder voorwaarden wordt gevoed, ook als gaswinning wordt gestopt. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor het herstel van het Waddengebied én voor de ontwikkeling van duurzame economische activiteiten in het noorden in de komende jaren forse investeringen nodig zijn;

overwegende dat deze investeringen ook nodig zijn wanneer geen waddingas wordt gewonnen;

constaterende dat het kabinet een politieke koppeling tussen gaswinning en de voeding van het Waddenfonds maakt;

verzoekt de regering, de voeding van het Waddenfonds niet te koppelen aan winning van het waddingas,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is