

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
20 maart 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGG/TR/03/001698-fvh	2020308670
Onderwerp	
Kamervragen Gerkens over de IJzeren Rijn	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen van het lid Gerkens over "de plannen van Railned om de IJzeren Rijn in gebruik te nemen."

1. Wat is uw mening over het bericht dat Railned plannen heeft om dit jaar al goederenwagens over een deel van de IJzeren Rijn te laten rijden?
1. Het betreffende bericht is slechts deels juist, want Railned (onderdeel van de spoornetwerkbeheerder ProRail) laat zelf geen treinen rijden. ProRail (Railned Capaciteitstoedeling) stelt, op basis van aanvragen, aan vervoerders capaciteit ter beschikking om hun treinen te kunnen rijden. De feiten zijn als volgt. De Belgische spoorvervoersonderneming "Dillen & Lejeune Cargo" (DLC) rijdt drie tot vier keer per week een containershuttle trein per richting tussen Antwerpen en Regensburg via (onder andere) de Belgische Montzenroute: de goederenspoorlijn Tongeren - Montzen - Aachen door België ten zuiden van Limburg. De Belgische Spoorwegen (NMBS) zijn bezig met groot onderhoud aan de Montzenroute, en daarvoor moet deze enkele weekends buiten gebruik gesteld worden. De Montzenroute-goederentreinen moeten dan een andere spoorroute volgen.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

Voor die weekends heeft DLC (die als spoorvervoerder al is toegelaten op het Nederlandse net en een goederentrein via Roosendaal - Venlo naar Duitsland rijdt) bij ProRail voor deze treinen spoorcapaciteit aangevraagd via de route Aachen - Herzogenrath - Landgraaf - Heerlen - Sittard - Roermond - Weert - Budel -

Neerpelt (België) en dan verder naar Antwerpen. De Nederlandse onderdelen van deze spoorroute (namelijk Herzogenrath - Heerlen - Sittard - Roermond - Weert - Budel) maken allemaal deel uit van het openbare spoorweganet dat ook momenteel door allerlei treinen gebruikt wordt. ProRail heeft de gevraagde treinpaden dus aan DLC toegewezen, want men heeft geen enkele reden om die te weigeren: de aanvrager is toegelaten op het Nederlandse spoorweganet, voldoet aan de gestelde eisen, en de infracapaciteit is beschikbaar.

Dat in de berichtgeving wordt gesteld dat de treinen over een deel van de IJzeren Rijn gaan rijden is juist, maar kan moeilijk als iets bijzonders worden beschouwd. Het gedeelte Budel - Weert van de IJzeren Rijn wordt immers altijd al gebruikt (momenteel: per werkdag twee treinen tussen Neerpelt en Budel en twee treinen tussen Weert en Budel). Over het gedeelte Weert - Roermond van de IJzeren Rijn rijden zelfs circa 150 treinen per etmaal.

2. Wat vindt u ervan dat Railned dit plant terwijl de discussie hierover op lokaal en nationaal niveau nog volop bezig is?
2. Zoals uit het antwoord op vraag 1 blijkt was er geen enkele reden om het verzoek van DLC te weigeren, en heeft de toewijzing niets te maken met de discussies over het weer in gebruik nemen van de IJzeren Rijn-verbinding (Budel/grens - Weert - Roermond - Dalheim/grens).
3. In hoeverre kunnen deze ontwikkelingen het traject bij de rechter beïnvloeden c.q. doorkruisen?
3. Niet, het gaat om geheel los van elkaar staande zaken.
4. Hoe kan het dat de provincie niet op de hoogte is gesteld van de plannen?
4. Zoals uit het antwoord op vraag 1 blijkt was daarvoor geen reden.
5. Zijn er voor dit gedeelte van het traject aanpassingen nodig op het gebied van milieu en geluid? Zo ja, hoe gaat u deze dan uitvoeren? Zo neen, waarom niet?
5. Neen. Het vervoer vindt plaats binnen de door de regelgeving gestelde condities.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer