

32 404 Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 36 Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 april 2011

Op 9 november 2010 zijn de moties van de leden Aptroot en Dijkema (32 404, nr. 17) en van de leden De Rouwe en Aptroot (32 404, nr. 27) aanvaard.

In de motie van de leden Aptroot en Dijkema (32 404, nr. 17) wordt gevraagd om voor 1 maart 2011 voorstellen te doen omtrent normen, meetmethoden en handhavingsinstrumentarium voor geluid en trillingen langs het spoor en deze aan de Kamer voor te leggen. Over het onderdeel “trillingen” heb ik uw Kamer geïnformeerd met mijn brief van 18 januari 2011 (Kamerstuk 32 404, nr. 31). In deze brief ga ik in op het onderdeel “geluid”.

Om omwonenden beter te beschermen tegen spoorweggeluid is het wetsvoorstel SWUNG ontwikkeld. Dit wetsvoorstel is op 14 december 2009 aan uw Kamer aangeboden (Kamerstuk 32 252, nr. 2). Op 19 januari 2011 is in een technische briefing aan de leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu de werking van het wetsvoorstel toegelicht. In deze technische briefing is ook aandacht besteed aan de normen, meetmethoden en handhavingsinstrumenten, zoals die in de wet zijn vastgelegd. Inmiddels is ook de invoeringswet aan uw Kamer gestuurd (Kamerstuk 32 625, nr. 2); daarin zijn onder meer voorschriften opgenomen voor de geluidsanering en is het overgangsrecht geregeld. Dit betreft het tweede onderdeel van de SWUNG-regelgeving voor rijksinfrastructuur. In de motie wordt de regering tevens verzocht om aan te geven hoe deze voorstellen te combineren zijn met voortgaande groei van vervoer per spoor. Met het wetsvoorstel SWUNG is onder meer een balans gevonden tussen de bescherming van omwonenden tegen geluid van verkeer op de rijksinfrastructuur en de groei van het verkeer over dezelfde rijksinfrastructuur. Met behulp van het instrument geluidproductieplafonds waarin een werkruimte is opgenomen, zullen de verschillende belangen op een verantwoorde wijze worden afgewogen. Daarmee beschouw ik deze motie op het onderdeel “geluid” als afgedaan.

In de motie van de leden De Rouwe en Aptroot (32 404, nr. 27) wordt de regering verzocht om het Programma Hoogfrequent Spoor verder uit te werken binnen de randvoorwaarden van geluidspreferente routing.

Het onderdeel geluid wordt vanzelfsprekend meegenomen in alle PHS-uitwerkingsstudies. Daarbij zal ook worden onderzocht of en op welke wijze spoorcorridors, waar als gevolg van de goederenrouting overdag relatief veel goederenvervoer rijdt, in de avond en in de nacht kunnen worden ontlast. In de uitwerking zal het op dat moment geldende wettelijke kader met betrekking tot geluid bepalend zijn voor te nemen geluidmaatregelen.

De regering wordt in deze motie eveneens verzocht om door differentiatie van de gebruiksvergoeding het gebruik van stille treinen maximaal te stimuleren.

Mijn ministerie en ProRail hebben juist met het oog daarop reeds in 2008 de prestatieregeling “toename stille kilometers” ontwikkeld. Deze regeling is opgenomen in de Netverklaring van ProRail. Met deze regeling kunnen vervoerders een korting op de gebruiksvergoeding krijgen als zij hun materieel stiller maken. Op dit moment wordt deze prestatieregeling helaas nog niet gebruikt door de goederenvervoerders. Dit komt onder andere doordat goederentreinen internationaal opereren en de huidige Nederlandse regeling alleen geldt voor de in Nederland gereden kilometers. Daarom zet ik mij in Europa in om te komen tot een meer geharmoniseerde regeling, die in meer Europese landen wordt ingevoerd.

Daarnaast speelt ook nog de internationale vrijgave van de zogenaamde LL-remblokken een rol. Door het gebruik van LL-remblokken in plaats van de huidige gietijzeren remblokken wordt een trein stiller gemaakt. Echter, op dit moment zijn de voorwaarden voor het gebruik van LL-remblokken die gesteld zijn door de UIC (internationale spoorwegunie) volgens de goederenvervoerders nog te streng om een goed alternatief te zijn voor gietijzeren remblokken. Daardoor is de stimuleringsregeling nog niet voor al het goederenmaterieel interessant. Ik vind het belangrijk dat er in UIC-verband wordt gewerkt aan betere voorwaarden voor het gebruik van LL-blokken. Ik zet mij daarvoor in. Overigens is de ombouw met K-remblokken (kunststof remblokken) technisch wel mogelijk, maar dit vergt een aanpassing van het complete remsysteem en is daardoor relatief duur.

Kortom: het verzoek tot differentiatie van de gebruiksvergoeding heb ik al opgepakt en ik zet mij in om een dergelijke aanpak in meer Europese landen tot stand te brengen. Ook vind ik het belangrijk om de UIC te bewegen om betere voorwaarden voor het gebruik van LL-blokken te scheppen.

Hiermee beschouw ik ook de motie De Rouwe en Aptroot (32 404, nr. 27) als afgedaan.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus