

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

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

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/217575

Bijlage(n)
2

Datum 10 oktober 2013
Betreft Nederlandse bijdrage aan consultatie Europese
Commissie over effectieve reductie van geluid
veroorzaakt door spoorgoederenwagens

Geachte voorzitter,

Conform de afspraak gemaakt in het AO op 12 februari 2013 inzake informatievoorziening over Europese besluitvorming (Kamerstukken II, 2012-2013, 22 112, nr. 1581) treft u bijgaand het antwoord van het kabinet op de consultatie van de Commissie inzake effectieve reductie van geluid veroorzaakt door spoorgoederenwagens ("Effective reduction of noise generated by rail freight wagons in the European Union"). In bijlage 2 is de vragenlijst van de consultatie zelf bijgevoegd. Er is voor gekozen de Nederlandse positie schriftelijk samen te vatten in plaats van de vragenlijst in te vullen.

Voor het reduceren van spoorweggeluid is bronbeleid vanuit kosten-baten oogpunt de meest effectieve methode om groei van het spoorvervoer mogelijk te maken binnen de gestelde grenzen van de geluidsproductieplafonds.

Bronbeleid heeft vooral betrekking op het vervangen van gietijzeren remblokken door kunststof remblokken. Voor het stimuleren van de ombouw van spoorgoederenwagens bestaat er in Nederland, Duitsland en Zwitserland een financiële stimuleringsregeling via de gebruiksvergoeding. Het Zwitserse parlement heeft in 2012 een wet aangenomen waarin het gebruik van lawaaiige spoorgoederenwagens vanaf 2020 verboden is. Deze Zwitserse beslissing is een belangrijke aanleiding voor de huidige consultatie van de Europese Commissie. Verder wordt er binnenkort in het Europees Parlement en de Raad gestemd over een akkoord over het financieringsinstrument Connecting European Facility (CEF) voor de Trans-Europese Netwerken-Transport (TEN-T). In dat akkoord staat de mogelijkheid opgenomen van een maximale directe financiering vanuit CEF voor ombouw van spoorgoederenwagens van 20%.

Deze ontwikkelingen samen bevorderen de kans om in de periode tot 2020 in Europees verband te komen tot versnelde ombouw van het spoorgoederenmaterieel.

Een verbod op het gebruik van lawaaiige spoorgoederenwagons vanaf een bepaalde datum dient daarbij te worden overwogen mede afhankelijk ook van de uitkomsten van de Europese maatschappelijke kosten-baten studie naar verschillende opties.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/217575

ProRail heeft momenteel een bonusregeling om ombouw naar stillere wagons te stimuleren. Daarnaast bezie ik de mogelijkheden om de gebruiksvergoeding verder te differentiëren zodanig dat de inzet van stil materieel wordt gestimuleerd.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

Bijlage 1

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Nederlandse bijdrage aan EU stakeholder consultatie "Effective reduction of noise generated by rail freight wagons in the European Union"

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/217575

Railway noise reduction at source is a critical issue for the further development of railway transport in Europe, especially where railway lines are crossing conurbations). Railway noise must be reduced at source because this is by far the most effective means of noise reduction. Freight wagons account for much of that noise. Already in 1996 the European Commission published a "Green paper" where rail freight wagons were pinpointed for measures. In 2006 all new wagons have to fulfill standards (TSI) that can only be met by installing modern brakes. Policy that addresses older wagons has until now only resulted in a only a small percentage of wagons that are retrofitted. Research has shown that more than 80% silent wagons in a train retrofitting is needed to make freight trains less noisy. Noise reduction for railway freight wagons needs to be addressed at European level because wagons are used internationally. In the Netherlands railway infrastructure investments are being made with the assumption of 80% silent railway freight wagons by 2020 (either new TSI compliant wagons or retrofitted existing wagons). Under this condition the infrastructure investment program Programma Hoogfrequent Spoorverkeer (approximately €2bln) includes €60mln additional noise measures connected to the infrastructure. This €60mln figure could double in case of insufficient progress of railway noise reduction in rail freight wagons in order to facilitate the railway market to develop within existing legal framework of maximum exposure to railway noise identified per line section. Otherwise, no growth of train traffic will be possible.

For an effective European approach the following elements must be addressed:

- Making use of the 2013 authorization of LL-blocks for railway wagons and where possible further support use of low-noise technology. Innovation and authorization of new technology remains important;
- Make use of the funds reserved in the Connecting Europe Facility, according to the compromise reached in the triologue between Council, EP rapporteur and European Commission, to enable financing for retrofitting existing rail freight wagons. Especially in the first half of the EU budget 2014-2020 this European funding is crucial for accelerating the speed of retrofitting, i.a. on corridor Rotterdam - Genoa;
- For making use of the Connecting Europe Facility it should be made clear to which extend Member States can co-finance directly retrofitting of rail freight wagons either to wagon owners or to railway undertakings or both;
- Facilitating Member States to introduce as a temporary measure Noise Differentiated Track Access charges by an implementing Act as foreseen in directive 2012/34/EU that supports Member States wanting to accelerate retrofitting rate and identify a EU-compliant easy way to introduce it. The implementing act should not slow down the efforts in any way of Member States that have already introduced incentive schemes for retrofitting;
- Banning noisy rail freight wagons by requiring compliance with TSI Noise limits by a certain date (e.g. 2020) from the European railway market must be studied carefully but is probably an essential element in the needed package of measures to achieve a cost-effective way of reducing railway noise at source. In the further studying of this scenario costs and benefits should be identified and scenario's be made. E.g. is it usefull in

such scenario's to differentiate in such a ban between internationally operating railway freight wagons and national wagons or to exclude isolated networks from the approach. Banning noisy wagons should be addressed at European level to maintain interoperability of the European railway system.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/217575