

Vergaderjaar 2012–2013

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 335

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2012

Bijgevoegd treft u een herziene versie van het programma van eisen voor de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet aan.¹ Dit als vervolg op de conceptversie die u in november 2011 ter informatie heeft ontvangen (Kamerstuk 22 026, nr. 343) en de toezegging van de minister uw Kamer een actuele versie te sturen voorafgaand aan het overleg met uw Kamer over onder meer het beleidsvoornemen voor de gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Eveneens ga ik met deze brief in op de gedane toezeggingen in het Algemeen Overleg Spoor van 11 oktober jl. over groene stroom en internet in de trein en op de motie Kuiken cs van 5 juli jl. over het nachtnet in Brabant (Kamerstuk 33 000 A, nr. 80).

Programma van eisen

Het bijgevoegde programma van eisen beschrijft de uitgangspunten voor de nieuwe concessie en de onderwerpen vanuit het perspectief van de reizigers die in het proces van concessieverlening worden uitgewerkt en afgewogen. Het programma van eisen is geactualiseerd onder meer naar aanleiding van diverse overleggen met uw Kamer en de Lange Termijn Spooragenda.

Alvorens ik het programma van eisen vaststel, ga ik graag met uw Kamer het gesprek aan over de onderwerpen in de nieuwe concessie die u belangrijk vindt voor de reizigers te borgen. Na het overleg met uw Kamer ga ik verder met de uitwerking van een ontwerp van de vervoerconcessie. In die uitwerking betrek ik ook andere ontwikkelingen, zoals de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda en de OV chipkaart.

Een ontwerp van de concessie met concreet uitgewerkte eisen volgt later in de procedure (conform de Wet personenvervoer 2000). Over het ontwerp van de concessie vraag ik advies aan de consumentenorganisaties in het Locov en de railinfrastructuurbeheerder. Ook bespreek ik het ontwerp in het Bestuurlijk Koepel Overleg met decentrale overheden.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Afhankelijk van het procesverloop verwacht ik een ontwerp van de concessie in het najaar van 2013 te kunnen voorhangen in de Eerste en Tweede Kamer. Op dat moment kan de Kamer met mij het gesprek voeren over de concrete ontwerpeisen en mijn afwegingen, met ruimte voor de Kamer om te interveniëren. De uiteindelijke verlening van de concessie vindt plaats na deze voorhang.

Groene stroom

Hierbij informeer ik u, zoals door de minister toegezegd tijdens het Algemeen Overleg Spoor van 11 oktober 2012, over het gebruik van groene stroom door NS op het hoofdrailnet. Daarbij heeft de Kamer ook gevraagd hoe groene stroom verankerd kan worden in de nieuwe concessie. Ik ga ook in op de bredere energiedoelen die in het kader van duurzaam opereren van belang zijn, zoals de vermindering van het gebruik van energie en van de emissie van CO₂.

Periode tot en met 2010

Vanaf 1992 heeft de overheid in het kader van het energiebesparingsbeleid met een groot aantal sectoren meerjarenafspraken gemaakt. De meerjarenafspraken zijn overeenkomsten tussen de overheid en bedrijven, instellingen en gemeenten over het effectiever en efficiënter inzetten van energie. De deelnemers zijn verplicht om te beschikken over systematische energiezorg. NS neemt sinds 1997 hieraan deel.

NS heeft in het kader van de meerjarenafspraken 1 als doel gesteld een verbetering van de energie-efficiency per zitplaatskilometer van 11% tussen 1997 en 2010. Deze doelstelling is tussentijds bijgesteld naar 20%. Een andere doelstelling was om 10% van de tractie-energie duurzaam in te kopen in 2010.

Het resultaat over de periode 1997–2010 is een energie-efficiencyverbetering van ruim 27% per zitplaatskilometer. Ruim 10% van de ingekochte elektriciteit is «groene stroom» met Nederlandse garanties van oorsprong.

De verbetering van de energie-efficiency in de periode 1997–2010, de inkoop van groene stroom en de verbeterde emissie-factoren voor de overige ingekochte stroom hebben geleid tot een daling van de CO₂-emissies voor het reizen per trein van 41% per reizigerskilometer.

Periode na 2010

Vanaf 2011 werkt NS volgens de meerjarenafspraken energie-efficiency 3. Het doel is dat NS in de periode 2011–2016 ieder jaar een efficiencyverbetering behaalt van minimaal 2% op haar totale energieverbruik.

Met betrekking tot efficiencyverbetering in energie voor het rijden van treinen hanteert NS intern het ambitieuzere doel van jaarlijks 5% voor de periode 2011–2016. Voor het energieverbruik (in kWh/rkm) heeft NS het doel in 2020 een halvering te bereiken ten opzichte van 2005. Voor CO₂-emissies hanteert NS als doelstelling een halvering per reizigerskilometer in 2016 ten opzichte van 2005.

NS blijft in absolute termen een grootverbruiker van energie met ook in 2016 nog een verwacht verbruik van 1,2 TWh. NS heeft de ambitie om reizigers een klimaatneutrale reis aan te bieden (de energie wordt dan door duurzame energiebronnen opgewekt en veroorzaakt geen CO₂-emissie meer), maar wil dat dit wel samengaat met een toegankelijke

prijs. Dit is mede afhankelijk van de ontwikkeling van de markt voor groene stroom.

Uiteraard steun ik duurzame initiatieven. Voor mij is duurzaamheid een belangrijk doel dat is opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda. Ik neem in de nieuwe vervoerconcessie dan ook een zorgplicht duurzaamheid op, zoals ook aangegeven in het bijgevoegde programma van eisen. Hiermee kan ik goed monitoren welke initiatieven NS tot duurzaam operen neemt. De precieze vormgeving van deze zorgplicht werk ik de komende tijd nader uit. Echter, het opnemen van specifieke concessie-eisen ten aanzien van de inzet van groene stroom voor tractie heeft een potentieel sterke financiële impact. Energie is een aanzienlijk deel van de kosten van NS. Het is de vraag in welke mate deze kosten stijgen in geval van verplichtingen ten aanzien van bijvoorbeeld groene stroom. Dit kan ten koste gaan van investeringen in andere zaken. Ook kan dit betekenen dat er een lagere concessieprijs kan worden betaald of minder dividend aan de aandeelhouder kan worden uitgekeerd. Gezien de potentieel grote financiële impact, wil ik daarom geen eisen stellen specifiek aan het gebruik van groene stroom.

Internet in trein

Tijdens het Algemeen Overleg Spoor van 11 oktober jl. heeft de Kamer tevens gevraagd naar wiferverbindingen in de treinen.

NS is bezig (met subsidie van de rijksoverheid) wifi in alle intercity's te realiseren. Dit zal in de loop van 2013 afgerond zijn. De benodigde technische systemen zullen dan in alle intercity's aanwezig zijn. In augustus jl. heeft de minister uw Kamer geïnformeerd over dit onderwerp (Aanhangsel van de handelingen 2011–2012 nr. 3290). Destijds is gemeld: «Het huidige contract van NS met de huidige provider loopt in 2013 af. NS is nu met verschillende providers in onderhandeling over een nieuw contract voor de periode daarna. NS meldt mij het streven te hebben om internet in de trein gratis te houden. NS wil deze service blijven aanbieden omdat de reizigers dat belangrijk vinden. Of het mogelijk is, zal afhangen van het nieuwe contract». Naar aanleiding van het Algemeen Overleg Spoor van 11 oktober jl. heeft NS mij gemeld dat zij verwacht in januari 2013 een besluit te kunnen nemen.

Ik zal in de uitwerking van een ontwerp van de concessie bezien welke zaken van een zodanig publiek belang zijn dat ze in de vervoerconcessie geborgd moeten worden en welke zaken meer behoren tot «extra's» die ik wel wil stimuleren, maar zonder precies te definiëren hoe, omdat het aan de vervoerder zelf is hoe zij dit in het kader van een klantattractief product oppakt. Uiteindelijk zal als het beeld van alle onderwerpen compleet is een integrale afweging moeten worden gemaakt over de goede set eisen die past binnen de financiële kaders. Geld dat wordt uitgegeven aan het verplichten van gratis wifi, kan immers niet besteed worden aan andere zaken die voor de reizigers ook belangrijk of misschien zelfs belangrijker zijn. Hierover zal ik te zijner tijd aan de hand van een ontwerp van de concessie graag met uw Kamer in gesprek gaan.

Motie nachtnet Brabant

In juli 2012 is de motie van het lid Kuiken cs aangenomen om in de nieuwe vervoerconcessie nachttreinen op te nemen tussen de Randstad en Brabant, ten minste in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag met vertrektijden tot circa 02.00 uur (Kamerstuk 33 000 A, nr. 80). Ik wil goed bezien welke gevolgen het opnemen van een dergelijke verplichting onder de eisen van de nieuwe concessie heeft en onder welke

voorwaarden dat eventueel kan. Ik neem deze motie dan ook mee in de uitwerking van een ontwerp van de nieuwe vervoerconcessie, mede in relatie tot de overige wensen die voor de concessie bestaan.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld