

Vergaderjaar 2009–2010

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 222**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 april 2010

In de spoorsector worden door diverse partijen acties uitgevoerd op het gebied van energiebesparing en inkoop van duurzame energie. In deze brief wil ik u nader informeren over de meest recente ontwikkelingen op het gebied van energiebesparing in de spoorsector, waarbij ik tevens invulling geef aan mijn eerder gedane toezeggingen.

Zoals ik eerder in mijn brief van 21 augustus 2007 (kamerstuk 29 984, nr. 96) heb beschreven is er een meerjarenafpraak met diverse spoorse partijen, waarin doelstellingen zijn opgenomen ten aanzien van energie-efficiency en de inkoop van duurzame energie. Mijn ambtgenoot van Economische Zaken heeft u onlangs geïnformeerd over de resultaten over 2008 van de verschillende meerjarenafspraken (kamerstuk 32 123 XIII, nr. 7). In de bijbehorende rapportage zijn ook de resultaten van de meerjarenafpraak NS en ProRail opgenomen. Uit deze rapportage blijkt dat de betrokken partijen NS Reizigers, ProRail, NS Poort en NedTrain goed op weg zijn om de doelstellingen voor 2010 te realiseren.

Uit de notitie van de ChristenUnie «Slimmer, Zuiniger en Sneller op het spoor» en de motie van de leden Cramer en Koopmans (kamerstuk 31 305 nr. 114) die ingediend is tijdens het notaoverleg over de Mobiliteitsaanpak op 16 februari 2009, blijkt dat de Kamer, net zoals ik, hecht aan verdere energiebesparingen op het spoor. In mijn reactie heb ik opgemerkt dat ProRail, naast het uitvoeren van de afspraken die gemaakt zijn in de meerjarenafpraak, bezig was met het opstellen van een energiebeleidsplan, waarin diverse energiebesparende maatregelen uitgewerkt zouden worden. Dit plan is inmiddels gereed en in deze brief zal ik de belangrijkste onderdelen beschrijven.

In het energiebeleidsplan wordt ook kort aandacht besteed aan elektrisch rijden op de weg. In de antwoorden op de kamervragen van het lid Roemer over investeringen van ProRail in stroom voor de weg heb ik mijn standpunt weergegeven. Hoewel ik er in beginsel waardering voor heb dat ProRail oog heeft voor maatschappelijke ontwikkelingen op het gebied

van duurzaamheid, is ProRail een publieke dienstverlener die zich niet richt op marktactiviteiten.

Vandaar dat ik aan ProRail heb gevraagd om een voorstel te doen over de door haar beoogde rolvervulling. Zodoende kan ik met uw Kamer spreken over de wenselijkheid van de door ProRail beoogde rolvervulling. Dit is op deze wijze besproken met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 9 december 2009 jl. In lijn met mijn toezegging tijdens het Algemeen Overleg op 24 maart 2010 inzake het beheer- en vervoerplan 2010 zal ik u uiterlijk eind mei 2010 informeren over het voorstel van ProRail.

Ik zal u nu nader informeren over dit energiebeleidsplan. Met dit energiebeleidsplan wil ProRail ook na 2010 een substantiële bijdrage leveren aan CO<sub>2</sub>-reductie. Dit initiatief juich ik van harte toe. Het energiebeleidsplan is voor de periode 2011–2020 opgesteld. Het plan richt zich in eerste instantie op het primaire energiegebruik van ProRail. Daarnaast hecht ProRail aan samenwerking in de keten om vergaande CO<sub>2</sub>-reductie te bereiken.

Om deze substantiële bijdrage te kunnen leveren, heeft ProRail de volgende doelstellingen:

- In 2020 30% energie-efficiency van het primaire energiegebruik door ProRail ten opzichte van 2005.
- In 2020 100% van de benodigde energie duurzaam opwekken c.q. inkopen.
- Actief bijdragen aan CO<sub>2</sub>-reductie bij haar partners in de keten en zo mogelijk deze partners ook daartoe uitdagen met als adagium: Samen zorgen voor minder CO<sub>2</sub>.

Om de doelstellingen te realiseren, volgt ProRail het volgende beleid:

- De doelstellingen worden verankerd in de managementcontracten van de verantwoordelijke directeuren.
- Energiemanagement wordt ingebed in het milieumanagementsysteem. In het kader van het milieumanagement zal ProRail jaarlijks de gerealiseerde resultaten toetsen aan de doelstellingen en vooruit kijken naar de komende jaren. Op basis daarvan wordt besloten of nieuwe initiatieven c.q. onderzoeken noodzakelijk zijn om de doelstellingen te halen dan wel of bestaande processen en bestaand beleid verbetering behoeven. Instrumenten voor monitoring van de doelstellingen worden verder geprofessionaliseerd.
- Actief bijdragen aan CO<sub>2</sub>-reductie in de keten door onder andere implementatie van de CO<sub>2</sub>-prestatieladder bij de aanbesteding van projecten en het initiëren van en meewerken aan projecten die met name reductie van CO<sub>2</sub> in de keten tot gevolg hebben en meewerken aan de totstandkoming en de uitvoering van een Meerjarenafpraak Energie-efficiency voor de spoorsector.

De maatregelen om deze doelstellingen te halen zijn onder andere.

#### *Energiebesparing door reductie transportverlies*

Om het transportverlies te verlagen vinden momenteel twee onderzoeken plaats:

- «slim schakelen» bovenleiding  
Dit onderzoek vormt onderdeel van het idee dat de laatste ProRail prijsvraag heeft gewonnen. Door in de bovenleiding diverse koppelingen te maken zal de weerstand en daarmee het transportverlies gereduceerd worden. De impact (o.a. verlaging beschikbaarheid van het tractie-energievoorzieningssysteem) op het huidige systeem dient nog beschouwd te worden.

- Bijplaatsen van onderstations  
Door het bijplaatsen van onderstations wordt de transportweg verkleind, zodat het transportverlies wordt gereduceerd. Onderzocht is op welke plaatsen de grootste reductie behaald kan worden. In overleg met vervoerders wordt gezocht naar financiering voor een pilot om de uiteindelijke reductie te kunnen gaan bepalen.

#### *Duurzaam inkopen*

ProRail koopt ongeveer 80% van haar elektriciteitsgebruik in via NS-Poort. Dit wordt gebruikt voor stations, emplacementen, verkeersleidingposten, diverse installaties langs de baan en een aantal kantoren. Deze 80% wordt met ingang van 1 januari 2010 voor 100% duurzaam ingekocht. Eerder was dit circa 25%. De CO<sub>2</sub>-emissie die ProRail uitstoot ten gevolge van het energiegebruik wordt hierdoor verlaagd van ongeveer 50 000 ton/jaar tot circa 20 000 ton/jaar. Dit is inclusief CO<sub>2</sub>-emissie door de opwekking van elektriciteit.

#### *Duurzame energieopwekking*

##### – Zonnestroom

De mogelijkheden voor toepassing van zonnestroom voor Utrecht Centraal en Rotterdam Centraal worden onderzocht. Voor de projecten is een Europese subsidie in het kader van het *Interreg IV b programma North West Europe* aangevraagd. Doel is een deel van de investeringskosten voor zonnestroom op de perronkappen van Utrecht en het dak van Rotterdam Centraal te financieren. In dit project wordt onder meer samengewerkt met Deutsche Bahn en de County of Lancashire (onder meer ondersteund door Network Rail, de Britse infraprovider). Een belangrijk onderdeel van dit project is het ontwikkelen van een duurzaamheidsscan die op een aantal stations in Noordwest Europa zal worden toegepast. Later volgen mogelijk alle stations. ProRail is *leading* in dit projectonderdeel. Daarnaast wordt gewerkt aan een standaardoplossing voor regionale stations, gebaseerd op een standaardpaneel voor zonnestroom. Voor Utrecht is men inmiddels zo ver dat er opdracht is verleend om in de perronkappen zonnecellen te plaatsen.

Voor Rotterdam is de aanvraag echter afgewezen en wordt nu gezocht naar alternatieve financieringsbronnen.

##### – Windmolens

ProRail doet een haalbaarheidsonderzoek naar de opstelling van windmolens naast of boven het spoor. Groen licht is gegeven voor een:

- proefproject in het Sloegebied;
- haalbaarheidsonderzoek naar locaties voor windmolenparken langs de Betuweroute en op de Moerdijk en naar verdere landelijke uitrol;
- verkennend onderzoek naar de mogelijkheden van directe elektriciteitslevering aan de bovenleiding.

#### *Samenwerken in de keten*

Tenslotte concretiseert ProRail haar ambitie door projecten als:

##### – Routelint: Energiezuinig rijden

RouteLint is een informatiesysteem van ProRail waarmee machinisten zien welke treinen voor en achter hen rijden. Door dit verbeterde inzicht in het omringende treinverkeer kan een machinist zijn rijnsnelheid aanpassen en hoeft hij minder vaak te remmen en op te trekken. Uit een proef blijkt dat de energiebesparing oploopt tot 5%. In het verlengde hiervan kan vrij veel energie worden bespaard door snelheid te matigen indien b.v. een rood sein is aangekondigd.

- Tractie-uitschakelen c.q. uitrijden  
Door op een geschikte locatie in een tracé tractie uit te schakelen en uit te rijden naar het volgende station, kan tot meer dan 30% energie bespaard worden. ProRail werkt momenteel aan hulpmiddelen voor machinisten om de locaties te bepalen vanaf waar uitrijden leidt tot maximale energiebesparing.

#### *CO<sub>2</sub>-prestatieladder*

Vanaf 1 december 2009 beloont ProRail bedrijven die klimaatbewust produceren door hen bij aanbestedingen een streepje voor te geven. ProRail heeft daartoe de CO<sub>2</sub>-prestatieladder ontwikkeld met zes niveaus, opklimmend van 0 naar 5.

Aan de hand van een vaste set eisen krijgt een bedrijf een plaats op de prestatieladder. Deze eisen komen voort uit vier invalshoeken elk met een eigen weegfactor. Hoe beter de CO<sub>2</sub>-prestatie van een bedrijf, hoe hoger de positie op de ladder en hoe groter de kans op gunning.

In het notaoverleg over de evaluatie spoorwetgeving op 12 oktober 2009 zijn prijsdifferentiaties in de gebruiksvergoeding op basis van energie-efficiency van het materieel aan de orde gekomen. Ik heb u toegezegd om dergelijke differentiaties bij ProRail onder de aandacht te brengen. Ik heb dit gedaan en verwacht uiterlijk in juni de reactie van ProRail op dit punt.

In het notaoverleg over de Mobiliteitsaanpak op 16 februari 2009 heb ik u toegezegd dat ik NS zal vragen hoe zij denkt over de compensatie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het spoorvervoer en welke acties zij op dat gebied onderneemt. NS heeft mij laten weten dat er op dit moment geen noemenswaardige acties op het gebied van compensatie lopen, maar het accent op bronbeleid te leggen. NS richt zich dan ook met name op het verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot door energie-efficiënter te werken (bijvoorbeeld energiezuinig rijden) en door het gebruik van duurzame energie. Hiervoor zijn, zoals u weet, doelstellingen geformuleerd in de huidige meerjarenafspraken. Daarnaast heeft NS voor zichzelf een doelstelling geformuleerd om in 2020 20% minder CO<sub>2</sub> uit te stoten.

Ter afsluiting concludeer ik dat energiebesparing door de spoorse partijen serieus wordt genomen. Er is een meerjarenafpraak en aanvullend op deze afspraak formuleren spoorse partijen doelstellingen met betrekking tot energie-efficiency en/of vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Aan de eerder aangehaalde motie van de leden Cramer en Koopmans waarin gevraagd wordt naar een integraal onderzoek naar mogelijkheden voor verdere energiebesparingen voor het complete spoorstelsel, inclusief een kosten-baten-analyse, is inmiddels invulling gegeven door het opstellen van het energiebeleidsplan door ProRail.

Vanuit deze achtergrond ben ik, samen met de reeds betrokken partijen bij de huidige meerjarenafspraken, het gesprek gestart over de follow-up voor na 2010. Bij de totstandkoming van een eventuele nieuwe meerjarenafspraken is het van belang te bepalen of en zo ja welke meerwaarde een nieuwe meerjarenafspraken kan hebben en op welke wijze financiering geregeld kan worden. Nu al hebben de betrokken partijen immers voor zichzelf al doelstellingen geformuleerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings