

Vergaderjaar 2006–2007

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 96

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 augustus 2007

In het Algemeen Overleg over het Beheer- en Vervoerplan van 21 maart 2007 heb ik toegezegd om u nog nader te informeren over mogelijkheden voor energiebesparing bij het spoorvervoer en om treinen op groene stroom te laten rijden.

Op dit moment bestaan er reeds afspraken met NS en ProRail over verbetering van energie-efficiency en het gebruik van ingekochte duurzame energie. In 1999 heeft de toenmalige minister van Economische Zaken afspraken met NS en ProRail gemaakt. Deze afspraken zijn vastgelegd in een zogenaamde meerjarenafpraak (MJA).

De doelstelling was om een energie-efficiencyverbetering van 11% in 2010 (t.o.v. 1997) te behalen. Partijen in deze MJA zijn NS (NS Reizigers, NS Stations en Nedtrain) en ProRail, die samen het grootste deel van het energieverbruik in de spoorwegsector voor hun rekening nemen.

Het verbruik van elektrische energie door de spoorsector is onder te verdelen in tractie-energie en facilitaire energie. De eerste is (in 2006) goed voor ongeveer 89% van het totale verbruik door de MJA-partijen. NS Reizigers gebruikt het voor het voortbewegen en de verwarming van de treinen. NedTrain, NS Stations en ProRail verbruiken circa 11% aan facilitaire energie. Denk hierbij aan verlichting, verwarming van ruimten, roltrappen, liften en onderhoud en revisie van materieel en infra.

In de MJA d.d. 4 oktober 1999 is aangegeven langs welke weg de spoorsector de branchedoelstelling: «verbetering van de energie-efficiency met 11% in de periode 1997–2010» wil bereiken.

De betreffende bedrijven binnen de «spoorsector» hebben hierbij de volgende resultaatverplichtingen op zich genomen:

- a. Een efficiencyverbetering van 10% met betrekking tot de tractie-energie
- b. Een efficiencyverbetering van 16% met betrekking tot de facilitaire energie
- c. 5% van de tractie-energie is in 2010 duurzaam ingekocht.

De MJA is tot nu toe succesvol verlopen. De doelstelling van 11% (het gewogen gemiddelde van 10% voor tractie en 16% voor facilitair) verbetering van de energie-efficiency was al in 2004 gerealiseerd. Daarmee is een eerste stap tot energiebesparing gezet. NS heeft vervolgens in 2004 besloten zichzelf een hogere doelstelling op te leggen. De eerder afgesproken energie-efficiencyverbetering van 11% is verhoogd naar 20%.

Sinds kort zijn de resultaten van 2006 bekend.

- 16% energie-efficiencyverbetering ten opzichte van 1997.
- 3,2% van de tractie-energie duurzaam ingekocht («groen»). NS is hiermee één van de grootste afnemers van groene stroom in Nederland.

Hiermee is een verdere verbeterstap t.o.v. 2004 gerealiseerd. In 2007 zal het aandeel groene stroom naar verwachting op de afgesproken 5% zitten. Er vindt nog overleg met energieleveranciers plaats om het aandeel van groene stroom in de totale energievoorziening verder te verhogen. Gezien deze resultaten, kan geconcludeerd worden dat de afgesproken doelstellingen in 2010 gehaald zullen worden, waarmee er weer een stap in de goede richting is gezet.

Daarnaast heeft NS zichzelf tot doel gesteld om niet alleen groei van het spoorvervoer – meer reizigers in de trein – te realiseren, maar ook tegelijkertijd de CO₂-uitstoot in 2020 met 20% verminderd te hebben ten opzichte van 1990.

In het AO van 21 maart 2007 is onder andere gevraagd naar mogelijkheden om met een andere spanning voor het net en door energie terug te winnen bij het remmen van treinen nog verdere energiebesparing te realiseren.

Voor wat betreft het verhogen van de spanning voor het spoorwegnet verwijs ik naar de brief die mijn ambtsvoorganger naar aanleiding van de motie Slob c.s. (kamerstuk 29 800 XII, nr. 31) op 18 oktober 2005 naar uw Kamer heeft verzonden (kenmerk DGP/SPO/U.05.02100). Daarin wordt onder andere het volgende geconcludeerd:

«Invoering van het 25 kV-systeem, of een ander tractie-energievoorzieningssysteem dan het huidige 1500 V-systeem, op het huidige Nederlandse spoorwegnet is financieel, technisch, exploitatief en organisatorisch (zeer) problematisch. Tegenover de grote nadelen en kosten staan beperkte voordelen, die bovendien – indien nodig – beter door frequentieverhoging en andere verkorting van de reistijd van deur tot deur kan worden nagestreefd.»

Overigens zijn door ProRail sinds enkele jaren verbeteringen in het tractie-energievoorzieningssysteem doorgevoerd. Om een minimumniveau van de netspanning te garanderen, heeft ProRail onderstations bijgeplaatst en andere aanpassingen doorgevoerd. Hierdoor is de gemiddelde spanning op de bovenleiding (bij de stroomafnemer) toegenomen. Als gevolg hiervan zijn de energieverliezen in de bovenleiding afgenomen en is de totale energie-efficiency van het spoorwegnet verbeterd.

Het terugwinnen van energie bij het remmen van treinen gebeurt momenteel al. Deze energie wordt teruggeleverd aan het net, zodat andere (energievragende) treinen die op dat moment rijden daar gebruik van kunnen maken. De spoorsector is momenteel bezig met een studie om deze teruggewonnen energie op te slaan. Hierdoor kan naar verwachting verdere energiebesparing gerealiseerd worden.

Kortom, de spoorsector werkt op dit moment reeds voortvarend aan het verbeteren van de energie-efficiency en aan het vergroten van het aandeel groene stroom. Mede vanwege de aanzienlijke kosten van de energievoorziening (zowel voor de levering van energie zelf (NS) als kosten voor

energie-component in de gebruiksvergoeding (via ProRail)) heeft de spoorsector er zelf belang bij om energie te besparen. Vooralsnog zie ik daarom geen noodzaak om in de beheer- respectievelijk vervoerconcessie aanvullende afspraken te maken. Wel ben ik met NS en ProRail in overleg over het vervolg na de afloop van deze meerjarenafpraak.

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