

Vergaderjaar 2010–2011

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 233

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 8 oktober 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 21 april 2010 inzake de recente ontwikkelingen op het gebied van energiebesparing in de spoorsector (Kamerstuk 29 984, nr. 222).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 7 oktober 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Slob, A. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), Fng voorzitter, Ouweland, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Sharpe, J.E.J.W. (PVV), Nieuwenhuizen, C. van (VVD), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Verhoeven, K. (D66) en Koolmees, W. (D66).
Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Peters, M. (GL), Vacature, CU (), Atsma, J.J. (CDA), Lodders, W.J.H. (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Klaveren, J.J. van (PVV), Harbers, M.G.J. (VVD), Thieme, M.L. (PvdD), Uitslag, A.S. (CDA), Karabulut, S. (SP), Jong, L.W.E. de (PVV), Braakhuis, B.A.M. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Agema, M. (PVV), Neppérus, H. (VVD), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Veldhoven, S. van (D66) en Ham, B. van der (D66).

1

Bent u bereid het energiebesparingsplan van de spoorsector alsnog aan de Kamer te doen toekomen?

Bijgaand treft u het energiebeleidsplan van ProRail aan, waarin het energiebeleid van ProRail voor de periode 2011–2020 is beschreven.¹

2

Ziet u energiebesparing als een kerntaak van ProRail? Zo ja, hoe gaat u dit uitgangspunt in uw afspraken met ProRail verankeren? Zo nee, waarom niet?

De kerntaken van ProRail zijn vastgelegd in de spoorwegwetgeving. Energiebesparing maakt daar op zich geen onderdeel van uit. Wel acht ik het van groot belang dat ProRail als publieke dienstverlener met een belangrijke maatschappelijke taak zijn bijdrage levert aan het besparen van energie door de spoorsector. Zoals ik eerder heb opgemerkt ben ik met de spoorsector in overleg om te komen tot een nieuwe meerjarenafpraak (MJA-3). Dit zou een vervolg zijn op de succesvolle MJA die in de afgelopen jaren heeft geleid tot forse verbeteringen in de energie-efficiency.

3

Gelet op het feit dat eind 2010 de vigerende meerjarenafpraak energie-efficiëntie van ProRail afloopt; wat is de stand van zaken omtrent het maken van nieuwe meerjarenafspraken over energie-efficiëntie met ProRail? Welke rol van de Kamer ziet u weggelegd in de vaststelling van deze afspraken?

Ik ben nog in overleg met de spoorsector om tot een nieuwe meerjarenafpraak te komen. Het voornemen is dat de spoorsector, net zoals andere sectoren, ook een MJA-3 afsluit. In dat geval liggen de afspraken vast en zal 2% energie-efficiencyverbetering per jaar in de periode 2005–2020 als doelstelling worden opgelegd.

4

Bent u bereid om – alvorens over te gaan tot het maken van nieuwe meerjarenafspraken – de Kamer het aangekondigde aanvullende onderzoek van AgentschapNL toe te zenden?

Zoals in mijn antwoord op vraag 3 te lezen is liggen de afspraken in het kader van de MJA3 reeds vast. Het onderzoek van Agentschap NL helpt bij het verder identificeren van mogelijke maatregelen om de benodigde energiebesparing te realiseren. Dit onderzoek komt later (begin 2011) gereed dan het maken van de afspraken in het kader van MJA3 en zal gebruikt worden om de doelstellingen te realiseren.

5

In hoeverre maken afspraken over energie-efficiëntie ook onderdeel uit van de in voorbereiding zijnde vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet vanaf 2015?

Zoals u weet is het onderhands gunnen van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet controversieel verklaard en derhalve zijn de voorbereidingen stopgezet. Daarnaast heb ik in mijn antwoorden op eerder gestelde kamervragen opgemerkt dat ik vooralsnog geen noodzaak zie om nadere afspraken over dit onderwerp te maken.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

6

Kunt u uw stelling dat «Inkoop van groene elektriciteit vooralsnog niet leidt tot meer productie van duurzame elektriciteit» toelichten en aangeven met ingang van welk jaar het mogelijk is dat NS en ProRail volledig zijn overgestapt op groene stroom en wat daarvoor nog de belemmeringen zijn?

Met mijn stelling doelde ik op het volgende. De inkoop van groene elektriciteit zal niet direct leiden tot meer productie van duurzame elektriciteit. Dit komt doordat er momenteel een overschot is aan Garanties van Oorsprong (GvO, bewijs dat elektriciteit groen is) op de Nederlandse markt. Met andere woorden, het aanbod van GvO's is groter dan de vraag naar GvO's, waardoor een grotere vraag niet automatisch leidt tot meer aanbod van groene elektriciteit.

ProRail koopt momenteel circa 60% van haar elektriciteit groen in en wil dit uiterlijk in 2020 vergroten tot 100%. ProRail doet dit door middel van het inkopen van GvO's.

NS investeert grootschalig in energiebesparing en is, net zoals ProRail, aangesloten bij de huidige MJA. NS investeert daarnaast in samenwerking met de overheid in het vergroten van het aandeel openbaar vervoer per spoor in de totale mobiliteit. Daarmee levert NS een bijdrage aan de milieuprestaties van Nederland. Op dit moment behoort NS reeds tot de grootste groene stroomafnemers in Nederland. NS heeft onder andere in het licht van bovenstaande informatie geen voornemen om volledig over te stappen op groene stroom.

7

In hoeverre is het bovenleidingnet momenteel geschikt om remenergie, welke wordt teruggeleverd, ook daadwerkelijk nuttig te gebruiken zodat energiebesparing plaatsvindt? Indien dit nog onvoldoende het geval is: in hoeverre heeft ProRail in haar energiebesparingsplan maatregelen opgenomen om dit doel wel te bereiken?

Teruglevering («recuperatie») en hergebruiken van energie vindt al plaats, het tractie-energie voorzieningsysteem is hiervoor geschikt. Deze recuperatie-energie wordt door de trein zelf wederom gebruikt voor de interne processen (verwarming, licht, etc.). Wat overblijft kan naar andere treinen worden getransporteerd. Teruglevering naar het openbare net is niet mogelijk. Uit onderzoek, gezamenlijk met NS Reizigers, is gebleken dat de recuperatie-energie voor het grootste deel door de trein zelf weer wordt gebruikt. ProRail zal overigens eventuele nieuwe kansen die zich aandienen voor recuperatie benutten.

8

Bent u bereid de maatschappelijke kosten en baten van elektrificatie van alle spoorlijnen in Nederland zonder bovenleiding, mede in termen van klimaat, luchtvervuiling en geluid en mede in het licht van de energiebesparingsdoelen, te onderzoeken en daarbij ook te kijken naar innovatieve alternatieven zoals hybride modellen, de ontwikkeling van schone en zuinige dieseltechnologie en elektrificatie rond alleen de stations (aangezien het optrekken en afremmen van treinen de meeste energie kost).

In de loop van volgend jaar zullen meer gegevens bekend zijn over de zogenaamde «CO2 footprint» van de sector. Mede afhankelijk daarvan wil ik een besluit nemen of aanvullende onderzoeken op het gebied van elektrificatie noodzakelijk zijn.

9

Hoe staat het met de uitvoering van de plannen, gepresenteerd door ProRail en Eneco in september 2009, om windmolens boven het spoor te plaatsen? Worden deze plannen doorgezet en wat is de potentie van deze windmolens op andere plekken in Nederland?

ProRail onderzoekt op dit moment de plaatsing van windmolens boven het spoor in het Sloegebied. Hierbij onderzoekt ProRail de consequenties van dit experiment voor de veiligheid en beschikbaarheid van het spoor. Op basis van dit onderzoek zal ProRail mij een voorstel doen over de beoogde rolvulling op het gebied van windenergie. Ik kan mij goed voorstellen dat de plaatsing van windmolens binnen het areaal van ProRail bijdraagt aan de duurzaamheidsdoelstellingen van het kabinet. Dit laat onverlet dat ik nauwgezet zal toetsen of de beoogde rolvulling zich verdraagt met een prudente vulling van de kernopdracht. Ik verwacht een nader voorstel van ProRail over de beoogde rolvulling op het gebied van windmolens begin 2011.

11

Is het mogelijk om in Europees verband te werken aan bronbeleid energiebesparing voor materieel in de OV-sector? Welke acties onderneemt u hiervoor?

Zoals u in mijn antwoord op vraag 12 kunt lezen is het nieuwe materieel veel energie-efficiënter. Er lopen in Europees verband diverse initiatieven in het kader van energiebesparing voor materieel. Voor de spoorbedrijven heeft energiebesparing voor materieel naast milieu- ook aanzienlijke financiële voordelen. De spoorsector neemt derhalve energiebesparing voor materieel uitermate serieus.

12

Wordt er in Europees verband ook gewerkt aan energiebesparing in de spoorsector? Op welke wijze kan er op dit vlak gezamenlijk worden opgetrokken? Wordt er al ergens samengewerkt?

Ja, ProRail werkt op het gebied van het verbeteren van duurzaamheid van stations samen met Duitse, Franse en Engelse partners in het EU-project SusStations. Energie is hierin een belangrijk thema. Verder kijkt ProRail in internationaal verband naar energiebesparing en beschikbaarheid van wisselverwarmingssystemen.

NS is betrokken bij diverse Europese initiatieven en werkgroepen op het gebied van energiebesparing (o.a. Railenergy). Verder wordt bij revisie en aanschaf van materieel gekeken naar best practices en ontwikkelingen in de markt. Dus zowel op materieeltechnisch gebied als op het gebied van de inrichting van de bedrijfsprocessen wordt in Europees verband samengewerkt met andere spoorbedrijven en met de industrie. Dit leidt er toe dat treinen steeds zuiniger worden in het gebruik. Zo is het nieuwe sprintermaterieel SLT circa 40% energie-efficiënter dan het materieel uit de zestiger jaren dat vervangen wordt.

13

Kunt u aangeven waarom ProRail en NS er niet in geslaagd zijn een pilotproject te ontwikkelen voor elektrische voertuigen bij stations, dat mee had kunnen lopen in de eerste tranche proeftuinprojecten, terwijl zij daar al geruime tijd met elkaar en met marktpartijen over in gesprek zijn?

Op verzoek van uw Kamer heb ik ProRail opgedragen een plan van aanpak op te stellen. Op basis van dit plan van aanpak kan ik vaststellen hoe ProRail kan participeren in projecten zoals elektrische voertuigen bij stations. Ik zal u binnenkort hierover nader informeren.

Kunt u aangeven waarom het Ecofys rapport, dat diende om het juryproces van de prijsvraag van ProRail rond duurzaamheid te onderbouwen, vertrouwelijk moet blijven?

In 2008 had de (tweejaarlijkse) ProRail PrijsVraag als onderwerp Duurzaamheid. Na een eerste ronde koos de jury drie finalisten. Ter ondersteuning van het advies en het juryproces heeft ProRail toen Ecofys gevraagd om een expert opinion over de drie inzendingen (vergelijking op investering, haalbare CO2 reductie en terugverdientijd) te schrijven. De beoordeling van de prijsvraag is vertrouwelijk. Het rapport toesturen betekent dat bedrijfsvertrouwelijke informatie over de indieners openbaar wordt gemaakt. De uiteindelijke winnaar is overigens bekend gemaakt door minister Cramer. De juryrapporten over ronde 1 en ronde 2 zijn opgenomen in de boekjes die naar aanleiding van de prijsvraag (openbaar) zijn gemaakt. In deze juryrapporten is het oordeel van de jury kort beschreven en is bijvoorbeeld te lezen dat de jury van oordeel is dat het plaatsen van zonnepanelen aan de bovenleidingsmasten of naast het spoor onrendabel is.