



HET CO₂-ANTWOORD

De trein als oplossing voor het milieuprobleem

Goed nieuws! Eindelijk zit België opnieuw onder het peil van de CO₂-emissie van 1990, dat in het Kyotoverdrag als referentiejaar wordt gehanteerd. Ons land slaagde erin zijn CO₂-emissie te doen dalen met 1,3%. Dat is een eerste stap in de goede richting, maar zonder extra inspanningen zullen we niet aan de

Europese normen voldoen: tegen 2012 moet België zijn CO₂-emissies reduceren met 7,5% en tegen 2020 met 15% ten opzichte van 1990. De transportsector, één van de grootste bronnen van CO₂-uitstoot, draagt een grote verantwoordelijkheid om deze doelstelling te halen. De rol van het spoor is hierin cruciaal.

› De CO₂-uitstoot in België

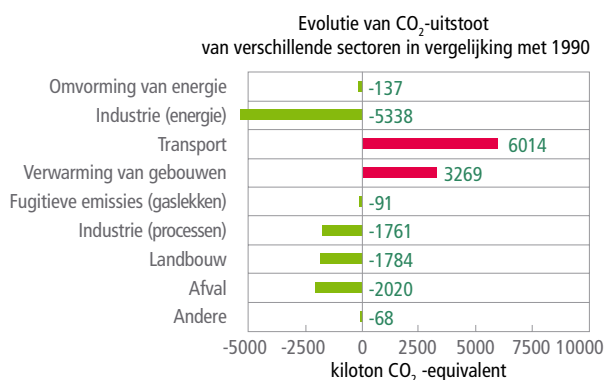
Een opeenstapeling van broeikasgassen in de atmosfeer leidt tot één van de dringendste milieuproblemen van dit moment. De aarde warmt op en het klimatologische evenwicht wordt verstoord. In de laatste vijftig jaar is de hoeveelheid CO₂, het belangrijkste broeikasgas, aanzienlijk toegenomen door de verbranding van fossiele energiebronnen als steenkool, gas en olie.

De belangrijkste bron van CO₂ in België is de verwarming van gebouwen (25%), maar het aandeel van de transportsector is bijna even groot. Het wegtransport stoot 18% van alle Belgische CO₂ uit.¹



De transportsector is een belangrijke bron van CO₂-emissie.
18% van de Belgische CO₂ wordt uitgestoten door het wegtransport.

› De CO₂-uitdaging



De vermindering van CO₂ is van groot belang voor de hele samenleving. Iedereen moet zijn steentje bijdragen, en de laatste jaren was in bijna alle sectoren inderdaad een verbetering merkbaar. Slechts in twee sectoren werd er geen daling van de CO₂-emissie vastgesteld: de verwarming van gebouwen en het transport. Die laatste sector kende de grootste toename, met maar liefst 29,5% sinds 1990.

De inspanningen van burgers en de industrie om de CO₂-uitstoot te doen dalen, worden ongedaan gemaakt door de stijgende CO₂-emissies van het transport. Die sector vormt de kern van het Belgische CO₂-probleem.



De CO₂-uitstoot van de transportsector steeg met een derde sinds 1990. De inspanningen van andere sectoren en van huishoudens om de Kyoto-norm te halen, worden hierdoor teniet gedaan.

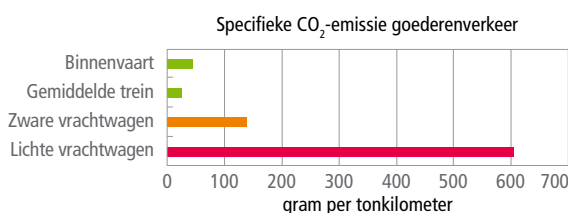
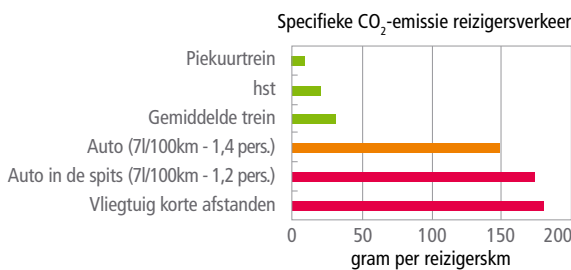
De stijging van CO₂-uitstoot in de transportsector hangt samen met de groeiende vraag naar mobiliteit. Tegelijkertijd neemt de transportsector een steeds groter aandeel van de toegelaten CO₂-emissies voor zijn rekening. Als de stijging van het transport zich voortzet aan het tempo dat we vandaag kennen (1,5% per jaar), zal alle toegelaten CO₂-uitstoot in

minder dan veertig jaar alleen door deze sector worden "opgebruikt".² Dat zou betekenen dat we geen CO₂ meer mogen uitstoten om bijvoorbeeld onze huizen te verwarmen of de industrie te laten draaien. De huidige stijging van CO₂-uitstoot in de transportsector betekent dus een serieuze rem voor onze economie.

De grote hoeveelheid CO₂-uitstoot van het transport belooft de komende jaren een serieuze rem te worden op de economische groei.

› De CO₂-oplossing

Om het milieu én de economie op lange termijn veilig te stellen, moet de stijgende vraag naar mobiliteit verzoend worden met een dalende CO₂-uitstoot.



Het spoorvervoer

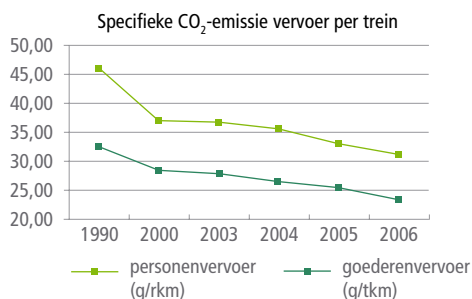
Het spoor is CO₂-zuiniger dan andere transportmiddelen. Een voorbeeld: een treinreiziger "produceert" gemiddeld vijf keer minder CO₂ dan een autopassagier. Zowel voor reizigers- als voor goederenverkeer is de trein zeer CO₂-efficiënt.³ Bovendien is er een sterk contrast met de gangbare CO₂-stijging in de sector. De CO₂-uitstoot per reizigers-kilometer of per ton-kilometer vervoerde goederen per spoor⁴ daalt fors: sinds 1990 is er een vermindering met 32 % voor het reizigersvervoer en met 26 % voor het goederenvervoer.

Deze daling komt omdat nu meer treinen elektrisch worden aangedreven dan in 1990, maar ook omdat het aantal reizigers per trein sterk is toegenomen en omdat bij de elektriciteitsproductie de CO₂-uitstoot per kWh

² European Environmental Agency.

³ NMBS-Groep, Air France, Transport & Mobility Leuven.

⁴ Berekening volgens de "well-to-wheel"-benadering: de onrechtstreekse CO₂-emissie ten gevolge van de productie van bijvoorbeeld elektriciteit is inbegrepen



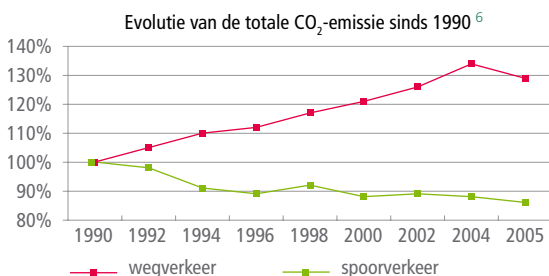
gedaald is. In tegenstelling tot de andere segmenten van de transportsector is het spoorwegverkeer door de daling van CO₂-uitstoot ten opzichte van 1990 een goede leerling in de Belgische Kyoto-klas. Een nieuw windmolenpark langs de hst-lijn Leuven-Luik zal de CO₂-emissie van het spoor binnenkort nog meer verminderen.

De trein heeft een lage CO₂-emissie. Het spoor slaagde er bovendien in de CO₂-uitstoot beduidend te verminderen sinds 1990.

De auto-industrie

Het wegvervoer produceert het leeuwendeel van de transport-CO₂ en de totale CO₂-emissie van dat wegvervoer steeg met een derde sinds 1990. Toch heeft de auto-industrie de voorbije jaren heel wat verbeteringen doorgevoerd. Zo daalde de CO₂-uitstoot van een nieuw voertuig op 10 jaar tijd met

17%. Maar de belangenvereniging van de Belgische automobielindustrie Febiac wijst erop dat verdere technologische oplossingen om CO₂ te verminderen onvoldoende resultaten opleveren. In 1998 sloot de sector een verdrag met de Europese Unie om tegen 2008 de CO₂-uitstoot van een nieuwe wagen te verminderen tot 140 gram per kilometer. Deze doelstelling werd echter niet gehaald: de CO₂-emissie van een nieuwe auto ligt meer dan 10 g/km hoger dan vooropgesteld.⁵ Nochtans worden de normen van de Europese Commissie nog strenger: tegen 2012 moet de uitstoot van een nieuwe wagen worden gereduceerd tot 130 g/km.



Inspanningen van de auto-industrie om CO₂-vriendelijkere modellen te produceren met nieuwe technologieën, leveren onvoldoende resultaten op.

Meer treinen voor minder CO₂

Een globale aanpak van de CO₂-uitdaging van de transportsector vereist een modal shift naar de trein. Gezien de stijgende vraag naar mobiliteit, is een overgang naar een energie-efficiënter transport belangrijk om de groei van de CO₂-uitstoot van de transportsector te keren. Hoe meer mensen of bedrijven kiezen voor de trein, hoe groter de daling van de globale CO₂-uitstoot van de transportsector. Ook ander openbaar vervoer biedt een goede oplossing: bus- en tramreizigers veroorzaken minder

CO₂ omdat de bezettingsgraad hoger is dan bij auto's.

Een mix van fiscale stimuli kan de verschillende transportmodi laten bijdragen tot de reductie van CO₂ op basis van het "vervuiler betaalt"-principe. De consument moet worden gestimuleerd om te kiezen voor een energiezuinig en kwalitatief transportmiddel zoals de trein, al dan niet in combinatie met hun wagen of de bus voor het voo- en natransport.

⁵ De uitdaging CO₂, Febiac.

⁶ www.plan.be, NMBS-Groep



De overstap naar een multimodaal transportsysteem, met het spoor als ruggengraat, is een noodzakelijke maatregel om de te hoge uitstoot van CO₂ te verminderen.

De NMBS-Groep neemt zijn verantwoordelijkheid op om deze modal shift mee mogelijk te maken. In de voorbije vijf jaren nam het aantal treinreizigers met 25% toe en de ambitie is om in de toekomst verder te groeien.

De dienstverlening wordt geoptimaliseerd. Voor 2012 zal de NMBS-Groep meer dan vier miljard euro investeren in de spoorweginfrastructuur om de capaciteit van het net te verhogen.

Het spoor is natuurlijk geen deur-tot-deuroplossing. Daarom zullen de stations van de toekomst steeds vlotter bereikbaar worden, door verbeterde aan-

sluitingen met ander openbaar vervoer en de wagen.

De komende vijf jaar worden 45.000 parkeerplaatsen voor auto's en fietsen rond de stations aangelegd en vernieuwd.

Het station zelf wordt méér dan het vertrek- of eindpunt van een reis: een "stadsplatform" met winkels en kleine dienstverleners, zoals bijvoorbeeld fietsherstelplaatsen, strijkateliers en misschien wel crèches. Voor de pendelaar betekent dit een belangrijke tijdwinst en een efficiënte vermindering van het aantal verplaatsingen.

De stations van de toekomst zijn "stadsplatformen": eigentijdse centra met winkels en kleine dienstverleners. Een bewuste reiziger kan zo tijd winnen en zich efficiënt verplaatsen in een CO₂-zuinige trein.

Wist u dat ...

1. ... een treinreiziger vijf keer minder CO₂ veroorzaakt dan een autopassagier?
2. ... een treinreiziger tijdens de spits zelfs 15 keer minder CO₂ veroorzaakt dan een autopassagier?
3. ... de specifieke CO₂-emissie van de Belgische spoorwegen met een derde verminderd is ten opzichte van 1990?
4. ... de NMBS-Groep het engagement is aangegaan om de energie-efficiëntie van de gebouwen en werkplaatsen tegen 2020 met 20% te verhogen? De eerste resultaten zijn nu al merkbaar.
5. ... één goederentrein 50 vrachtwagens van de weg haalt? Het spoor is een waardevol alternatief voor het goederenverkeer over de weg.
6. ... 20 nieuwe windmolens binnenkort een deel van de stroom zullen leveren voor de hst-lijn tussen Leuven en Luik?
7. ... de transportsector alleen in 2040 de totale Europese streefwaarde van de jaarlijks toegestane CO₂-uitstoot overschrijdt, als de huidige stijging in deze sector zich voortzet?
8. ... de transportsector niet is opgenomen in het systeem van de handel van CO₂-emissierechten, wat een concurrentienadeel betekent voor de energiezuinige trein?
9. ... de CO₂-uitstoot door vliegtuigen in de Europese Unie tussen 1990 en 2003 met 73% toenam?
10. ... de verantwoordelijkheid bij ook bij u ligt? Kies voor de trein en voor de toekomst.