



## **Conferentie energie-ëfficiëntie en energiebesparing 30/01/2007**

### **“Mission statement” NMBS-Groep**

Geachte mevrouw en mijnheer de Staatssecretaris,  
Geachte aanwezigen,

Het is waarschijnlijk overbodig u er aan te herinneren dat de zogenaamde “oude NMBS” sinds 2005 gereorganiseerd werd om de structuren conform te maken met de vereisten van de Europese transportrichtlijnen. Sindsdien wordt de spoorinfrastructuur in België beheerd door INFRABEL en wordt het reizigers- en goederenvervoer aangeboden door de “NMBS”. De coördinatie wordt verzorgd door de “NMBS-HOLDING”.

De holdingstructuur garandeert een goed evenwicht tussen enerzijds de vrijwaring van de autonomie voor de nieuwe filialen NMBS en Infrabel en anderzijds de even belangrijke nood aan coördinatie, wederzijdse ondersteuning en éénheid van doelstellingen vanuit een duurzaam maatschappelijk perspectief.

**Een duurzaam energiebeleid is ongetwijfeld één van deze gemeenschappelijke doelstellingen. Het is daarom een groot genoegen hier te mogen spreken in naam van de NMBS-Groep.**

**De actuele discussies rond de energiebevoorrading, de stijgende energiekosten (ook omwille van hogere taxes en heffingen), het respecteren van het Kyoto-protocol... stellen onze sector voor heel wat uitdagingen maar bieden eveneens bijzondere opportuniteiten.**

Gelet op ons statuut als overheidsbedrijven met een duidelijke sociale en economische rol, bevestigen wij het belang een voorbeeld te zijn van maatschappelijk verantwoord ondernemen. We zijn niet alleen een ecologische onderneming omdat we openbaar en collectief vervoer aanbieden, we wensen tevens aan de spits te staan op het vlak van rationeel energiegebruik. We bieden geen maatschappelijke meerwaarde door onze dividendpolitiek maar door onze opdracht efficiënt en correct te vervullen en dit bovendien te doen op een duurzame wijze met extra aandacht voor sociale, ecologische en economische evoluties.

#### **1. Hogere energiekosten**

De door de NMBS-Groep geleverde diensten en de interne werking vergen veel energie. In 2006: **8,7 Terra-Joule**. De verdeling over de diverse energiemodi kunt u aflezen op deze grafiek. **De stijging ten opzichte van vorige jaar bedraagt 1,2%.**

Voor zover we al over volledige cijfers beschikken, bedroeg de totale uitgave in 2006 **134 miljoen EUR of 4,5% van de totale geconsolideerde bedrijfskost.**

De totale uitgave bedraagt **14% meer** als in 2005, bijna **40% meer op vijf jaar**. Voor 2007 verwachten we een extra stijging met 11%.

Dit is deels te verklaren door de belangrijke groei van het openbaar vervoer. Het aantal treinreizigers bijvoorbeeld is sinds 2000 gestegen met 30%. Vorig jaar werd voor het eerste de kaap van 200 miljoen reizigers overschreden.

De stijging van de energiekosten baart ons uiteraard grote zorgen. Dank zij de ondernomen herstructureringsinspanningen en door de overname van de historische schuld door de Staat, evolueert het geconsolideerde resultaat van de NMBS-Groep weliswaar gunstig maar de fors gestegen energieprijzen bezwaren substantieel het resultaat. Vooral de ons inziens onbillijke extra lasten op de elektriciteitsfactuur vallen ons zwaar omdat binnen de vervoersector alleen de spoorsector daarmee wordt geconfronteerd, maar daarover later meer.

## **2. De beheersing van het energieverbruik**

Op 8 juli 2005 onderschreef de NMBS-Groep samen met de andere hier aanwezige overheidsbedrijven het engagement om tegen 2012 en in vergelijking met 2005, de energie-efficiëntie met 7,5% te verhogen. Het gaat meer bepaald om het energieverbruik in de gebouwen en werkplaatsen van de NMBS-Groep. Deze doelstelling komt bovenop de eerder geleverde inspanningen voor meer energie-efficiëntie.

In 2006 werden onder impuls van dit engagement diverse initiatieven genomen:

- **Energieaudits**

Meerdere representatieve vestigingen werden aan een energieaudit onderworpen. Meer bepaald de stations Arlon, Gent-Sint-Pieters en Roeselare, de werkplaatsen Mechelen en Bascoup, en 2 administratieve gebouwen in Brussel.

Als we alleen de maatregelen weerhouden met een IRR > 15% (1), dus met een pay-back time < 5 jaar, dan kunnen de inzichten van de deskundigen samengevat worden in deze tabel.

Enige nuancering dringt zich echter op:

- De in de rapporten door de auditors geraamde nodige investeringskosten houden niet altijd rekening met de complexiteit van deze inrichtingen. In de praktijk zijn de kosten vaak hoger.
- In vele gevallen leiden de voor energiebesparing bedoelde investeringen tot de mogelijkheid een hoger comfortniveau te verschaffen aan de medewerkers en gebruikers, een deel van de veronderstelde energiebesparing wordt dus in de praktijk niet gehaald.

Maar gelet op de representativiteit van de geauditeerde sites, laat dit resultaat toch veronderstellen dat het aangegane engagement (-7,5%) haalbaar is. Voor meer details en uitleg verwijs ik naar de diverse parallelle sessies deze namiddag.

Deze rapporten dienen uiteraard ook een aanzet te geven voor gelijkaardige maatregelen in de honderden andere sites van de NMBS-Groep.

- **Communicatiecampagne**

Onder de slogan dat de vermindering van 7,5% al voor de helft kan worden bereikt als we allemaal op onze eigen werkplek verantwoordelijk leren omgaan met verlichting, verwarming, airco, ventilatie, pc's... werd in het najaar 2006 een omvangrijke interne communicatie- en motivatiecampagne opgestart.

Zo ontving elk personeelslid van de NMBS-groep in september de brochure "Energie, wees er zuinig mee" met een pak informatie en nuttige tips. De communication manager van de NMBS-Holding zal één en ander toelichten deze namiddag in de break out sessie "kantoren".

---

<sup>1</sup> IRR: Internal rate of return

- **Energiewakers**

Voor een 150-tal sites met een hoog energieverbruik werden “ENERGIEWAKERS” aangeduid. De ENERGIEWAKER heeft vooral een bemiddelaaropdracht ten opzichte van het personeel: luisteren, raad geven, mobiliseren, motiveren, informeren. Ik wens van deze gelegenheid gebruik te maken om deze personen alvast te bedanken voor hun inzet en hen aan te moedigen in hun taak.

- **Nieuwe installaties**

De communicatiecampagne en de energiewakers richten zich vooral tot de uitbating en het gebruik van de bestaande installaties. Bij nieuwbouw of de vernieuwing van de installaties moet meer als vroeger het toekomstige energieverbruik getoetst worden aan het technologisch, economisch en praktisch haalbare, met inachtneming van de gewettigde of gemotiveerde comfortnormen. Daarover zal meer in detail getreden worden in de break out sessie “stations”.

### ***3. De verhoging van het marktaandeel van het vervoer per spoor.***

**In België presteert de NMBS 6,3% van het reizigersvervoer en 10,8% van het goederenvervoer maar daarvoor is slechts 3,3% nodig van de door alle transportmodi samen gebruikte PRIMAIRE energie. Dit cijfer bewijst de hoge energie-efficiëntie van het vervoer per spoor.**

De grote vervoerscapaciteit en de geringe rolweerstand van het contact tussen de stalen wielen en de stalen rails maken het vervoer per spoor uitermate energiezuinig. In vergelijking met een gemiddelde auto met de gemiddelde bezettingsgraad van 1,4 personen is een gemiddelde trein voor een gelijke vervoersprestatie 40% energiezuiniger.

Wat de emissie van broeikasgassen betreft, scoort het spoor nog beter. In België worden **93%** van de treinkilometers van reizigerstreinen en **75 %** van de treinkilometers van goederentreinen **elektrisch** aangedreven. Onrechtstreeks via de elektriciteitscentrales veroorzaakt een treinreiziger, per afgelegde kilometer, gemiddeld 4 maal minder CO<sub>2</sub>. dan de gemiddelde auto met 1,4 personen aan boord.

In de spits met een volle bezetting van de treinen is deze emissie per reizigerkilometer voor een treinreiziger zelfs meer dan 10 maal minder.

Voor het goederentransport is er een gelijkaardige vergelijking. Per getransporteerde tonkilometer bedraagt de emissie 5 maal minder dan het gemiddelde voor het vervoer over de weg met zware vrachtwagens.

**Meer vervoer per spoor kan dus een substantiële bijdrage leveren tot de energie-efficiëntie en de vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissie van de transportsector.**

Ter bestrijding van het broeikaseffect wordt in Europa de CO<sub>2</sub>-emissie van onder meer de elektriciteitscentrales gereguleerd via de CO<sub>2</sub>-emissierechten.

Deze emissierechten werden grotendeels gratis uitgereikt aan de elektriciteitssector maar de kosten voor de eindverbruiker worden sterk beïnvloed door de marginale kost zodat in de praktijk de waarde van de CO<sub>2</sub>-emissierechten toch wordt doorgerekend aan de eindverbruiker. Bovendien geldt voor de stroomproducenten in de drie gewesten in België het systeem van de groenstroomcertificaten.

Beide CO<sub>2</sub> reguleringinstrumenten resulteren in meerkosten voor de NMBS van de orde van 6 miljoen EUR per jaar.

Deze financiële instrumenten zijn wat men noemt: marktconform en zelfregulerend. De markt zorgt ervoor dat de meeste efficiënte maatregelen om de CO<sub>2</sub>-emissie te reduceren, eerst aan bod komen. Althans dat is de bedoeling.

De transportsector blijft - voorlopig - uitgesloten van de CO<sub>2</sub>-trading. **Dit resulteert in een averechts effect: binnen de transportmarkt wordt enkel de modus met de laagste specifieke CO<sub>2</sub> – emissie extra belast. Bovendien stijgen de kosten voor de groenstroomcertificaten en wordt in het toewijzingsplan 2008-2012 aan de energiesector grotere reducties opgelegd dan aan de grote industriële sectoren zodat de invloed op de totale elektriciteitskosten nog zal verhogen.**

**Dit is niet billijk en een fikse stap achteruit in de betrachting de externe kosten van het vervoer te internaliseren. Correctieve maatregelen lijken ons noodzakelijk.**

#### **4. Naar een nog hogere energie-efficiëntie in de toekomst?**

Een veilige, kwalitatieve en stipte treindienst aanbieden is uiteraard onze allerhoogste prioriteit. Trouwens, ik herhaal: door meer reizigers en goederen te vervoeren per trein in plaats van met de wagen, vrachtwagen of vliegtuig kan het globale stijgende energieverbruik van alle transportmiddelen samen, gemilderd worden.

Meer treinen vergt uiteraard meer energie, maar dit neemt niet weg dat ook de spoorsector een hogere energie-efficiëntie moet nastreven.

Het door de NMBS-Groep ondersteunde Europese project *Rail-Energy* beoogt binnen Europa een reductie van het specifieke energieverbruik voor het vervoer per spoor met 6% tegen 2020.

Bij de NMBS-Groep worden actueel tal van maatregelen onderzocht en geëvalueerd ten einde deze doelstelling op zijn minst te overtreffen. Daarvoor verwijs ik graag naar de break out sessie 3, deze namiddag. Eén oriëntatie is ons alvast al duidelijk: het zal niet afhangen van slechts een handvol maatregelen maar van een globale benadering zowel van de zijde van de infrastructuurbeheerder als van de operatoren.



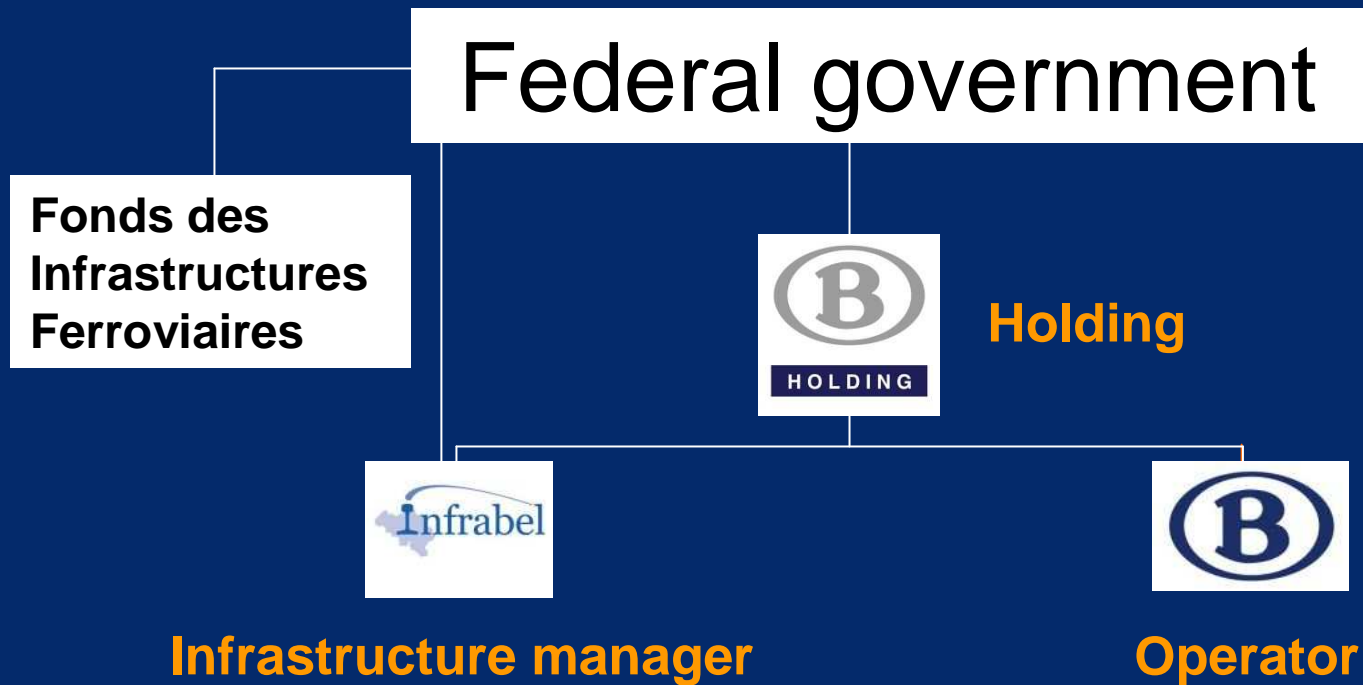
# Mission Statement SNCB Group Energy conference Brussels 30.01.07



Jannie Haek, CEO SNCB-Holding

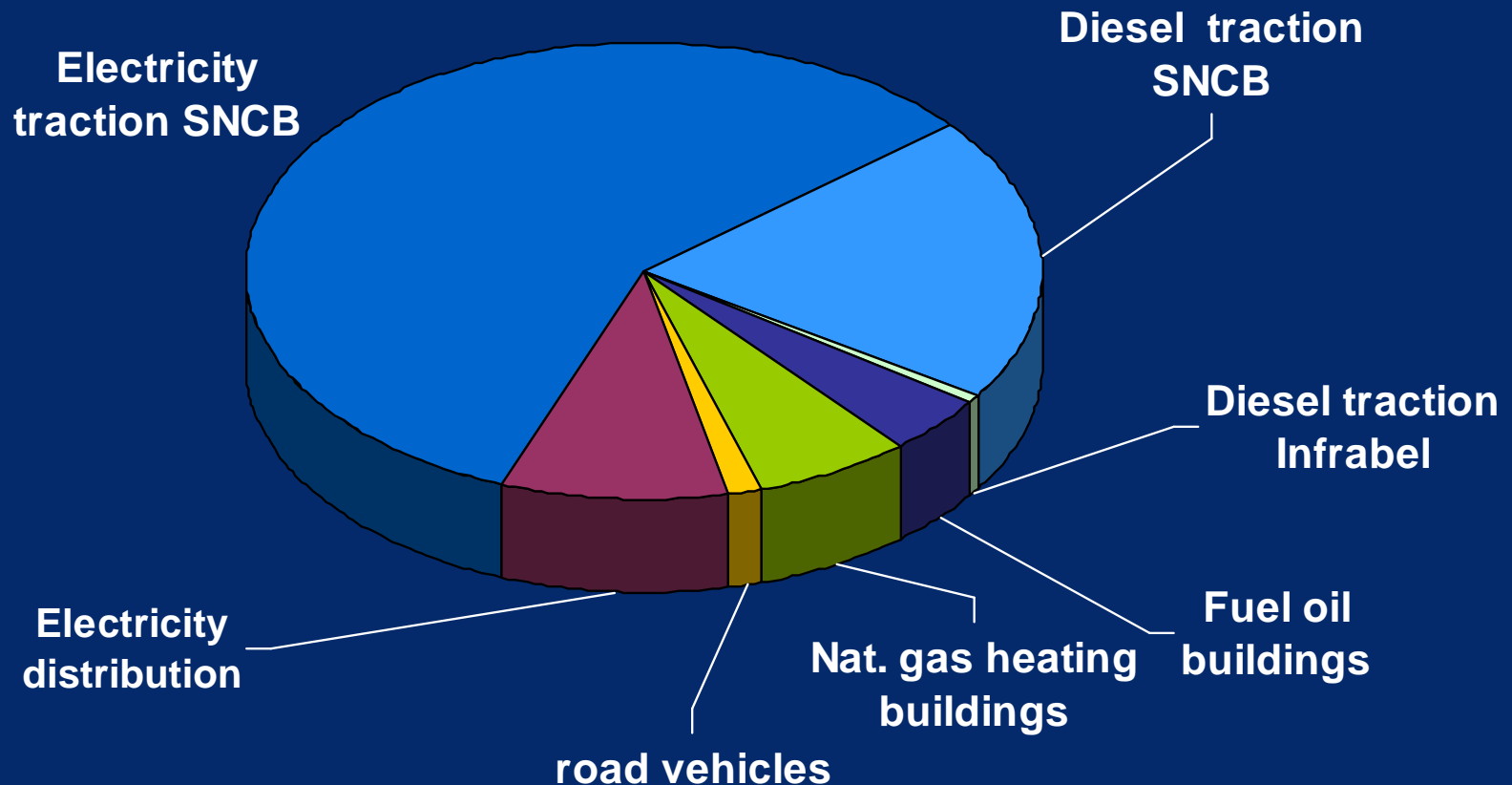


# SNCB Group



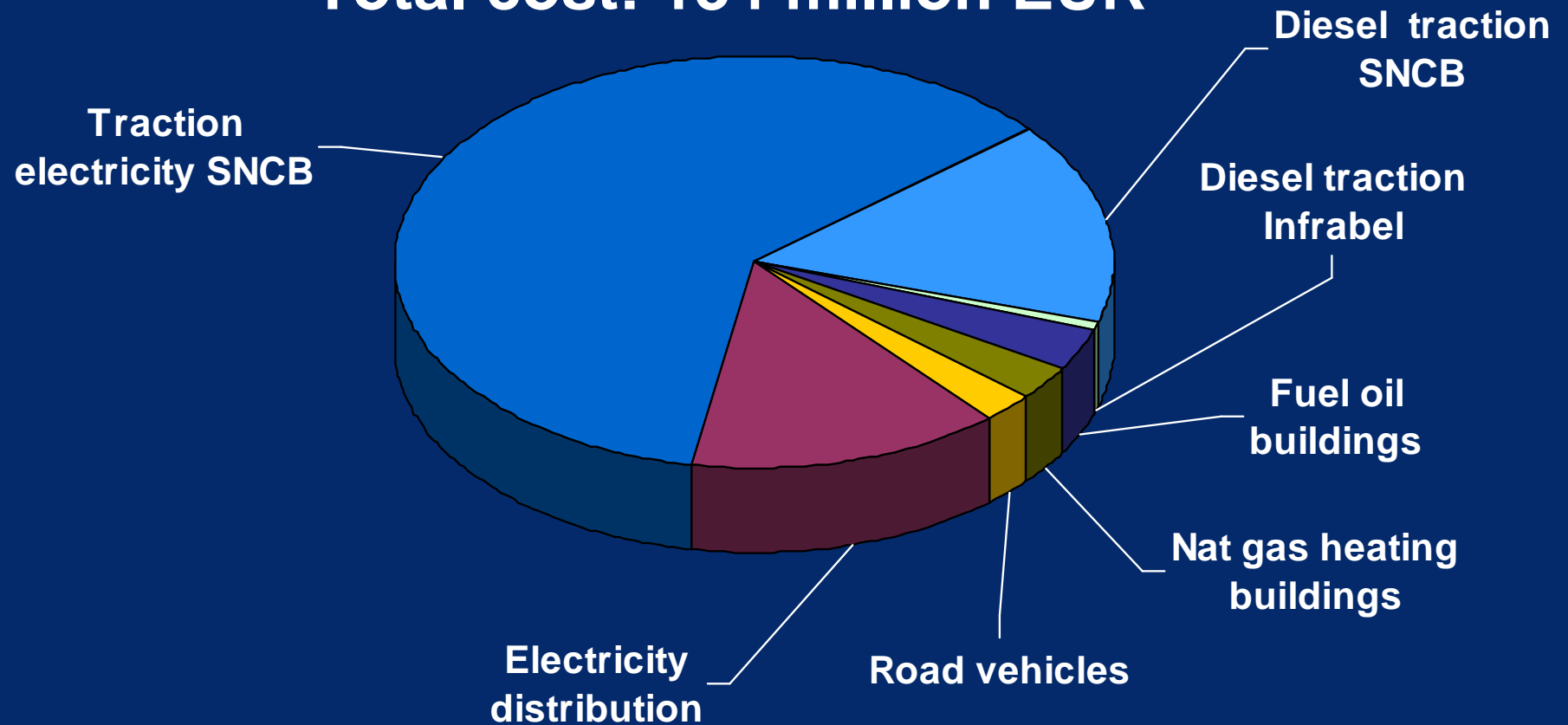
# Total final energy consumption 2006

Total = 8.680 TJ



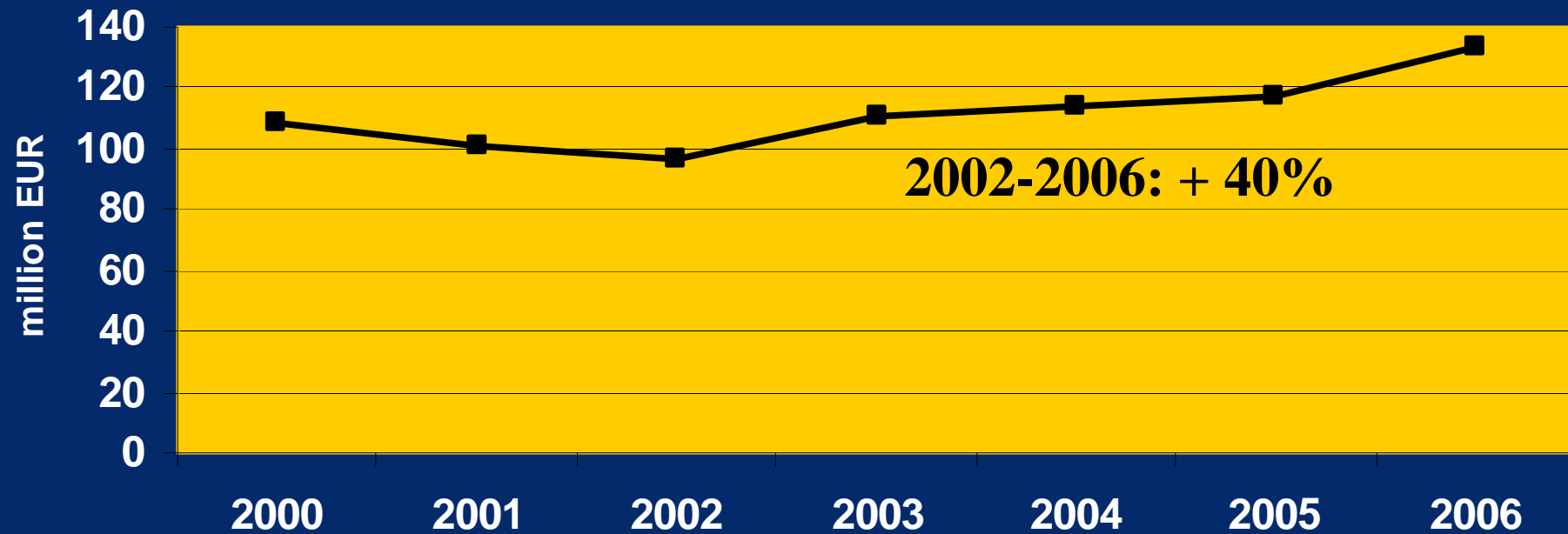
# Energy cost 2006

Total cost: 134 million EUR

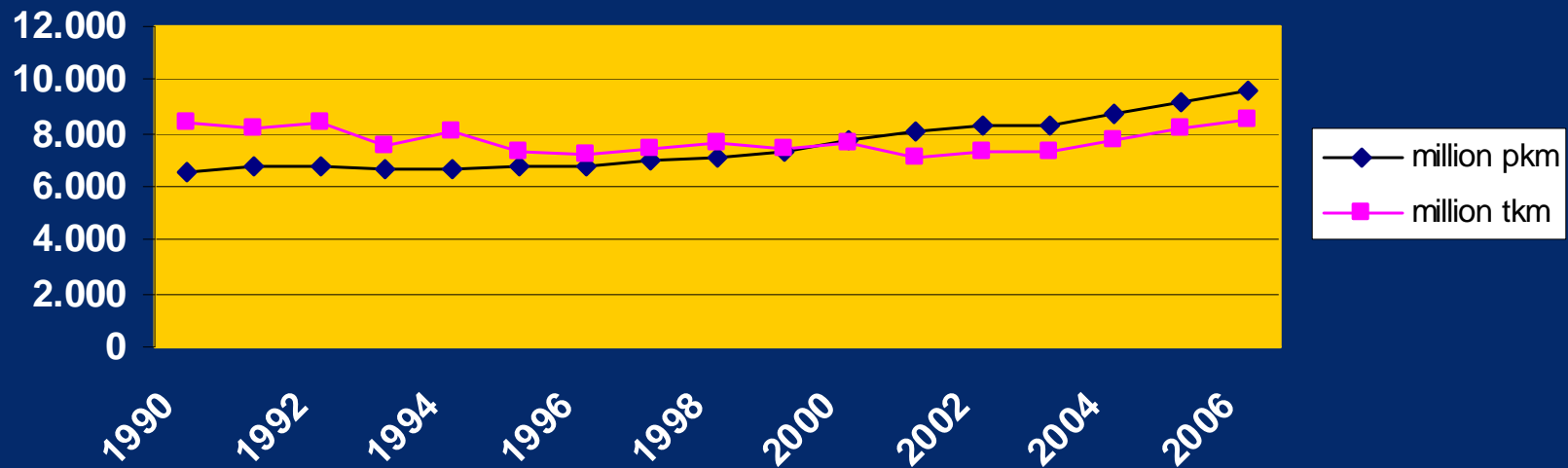




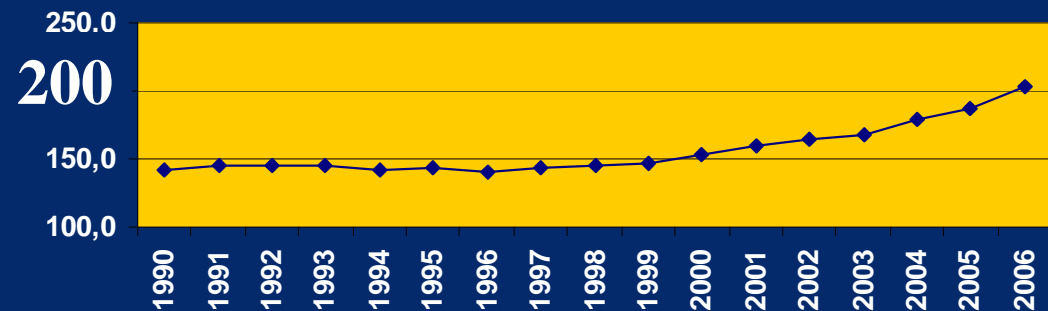
# Evolution total energy cost SNCB Group



# Evolution rail services SNCB



million passengers



# Commitment energy efficiency



2005-2012:



-7,5%

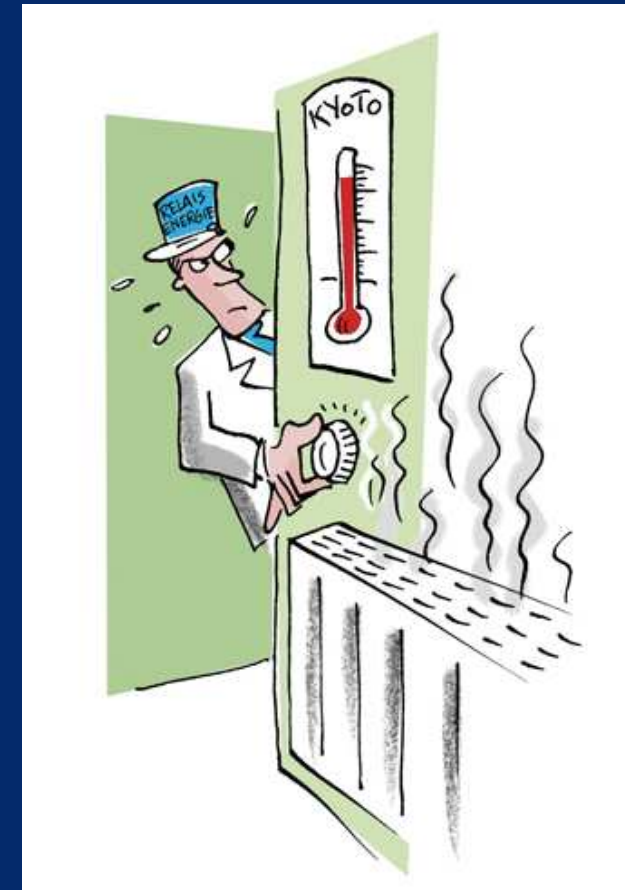


# Results energy audits

		potential savings (%)	
		electricity	heating
<b>workshops</b>	CW Mechelen	2,40%	24,20%
	AC Bascoup	8,20%	26,30%
<b>stations</b>	Gent	2,50%	13,90%
	Roeselare	2,30%	41,20%
	Arlon	2,00%	9,00%
<b>offices</b>	Atrium	10,90%	23,50%
	France Bara	4,80%	19,50%
	<b>Total</b>	<b>5,60%</b>	<b>23,60%</b>



# Sensibilisation campagne



# Information brochure for all collaborators

Energie,  
wees er zuinig mee...

Antiverspilgids  
voor de werkvloer



Energie besparen, een natuurlijke reflex!



L'Energie,  
préservons-la...

Petit guide anti-gaspi  
sur le lieu de travail



Economiser l'énergie, un réflexe naturel!



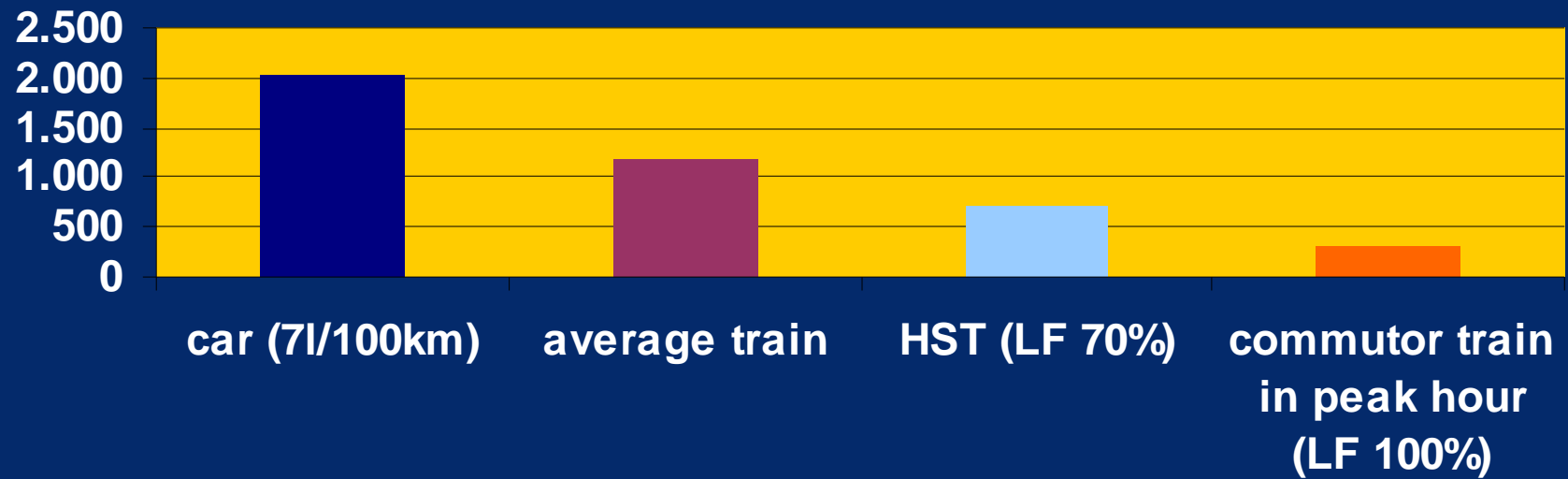


# New stations and workshops

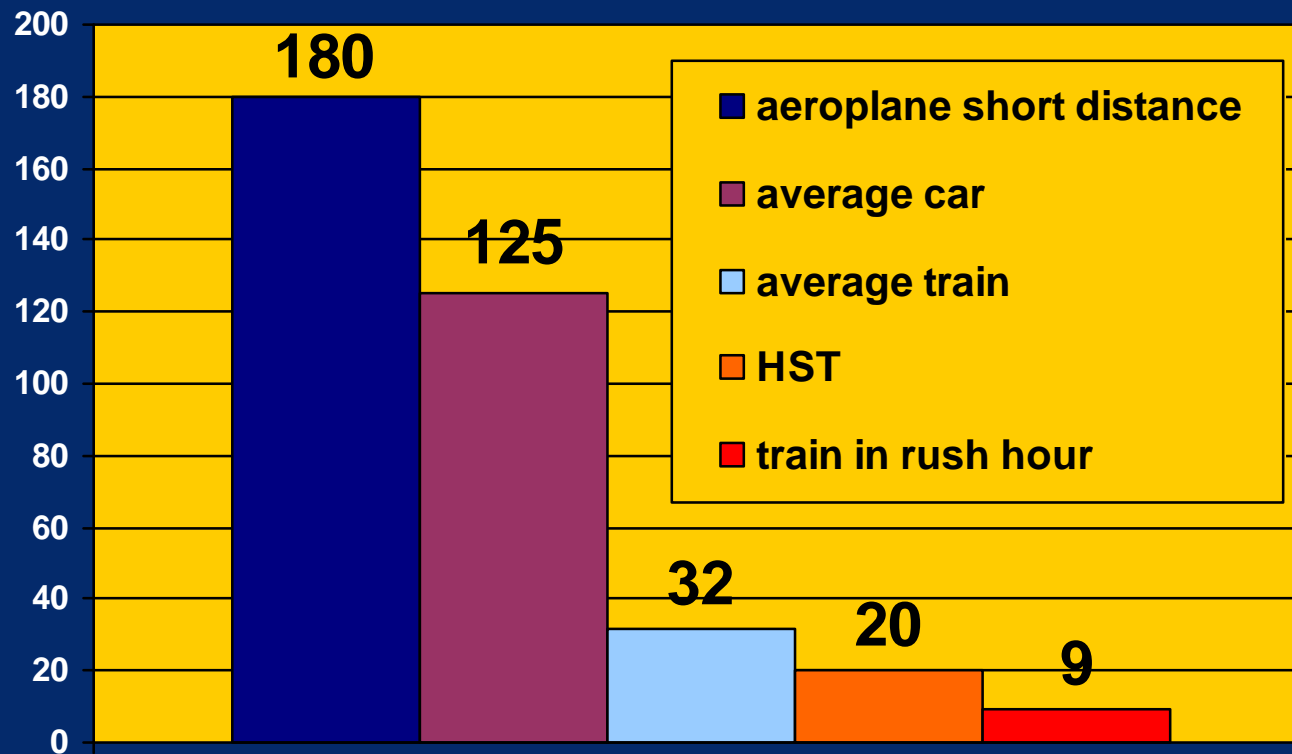


# Specific primary energy consumption

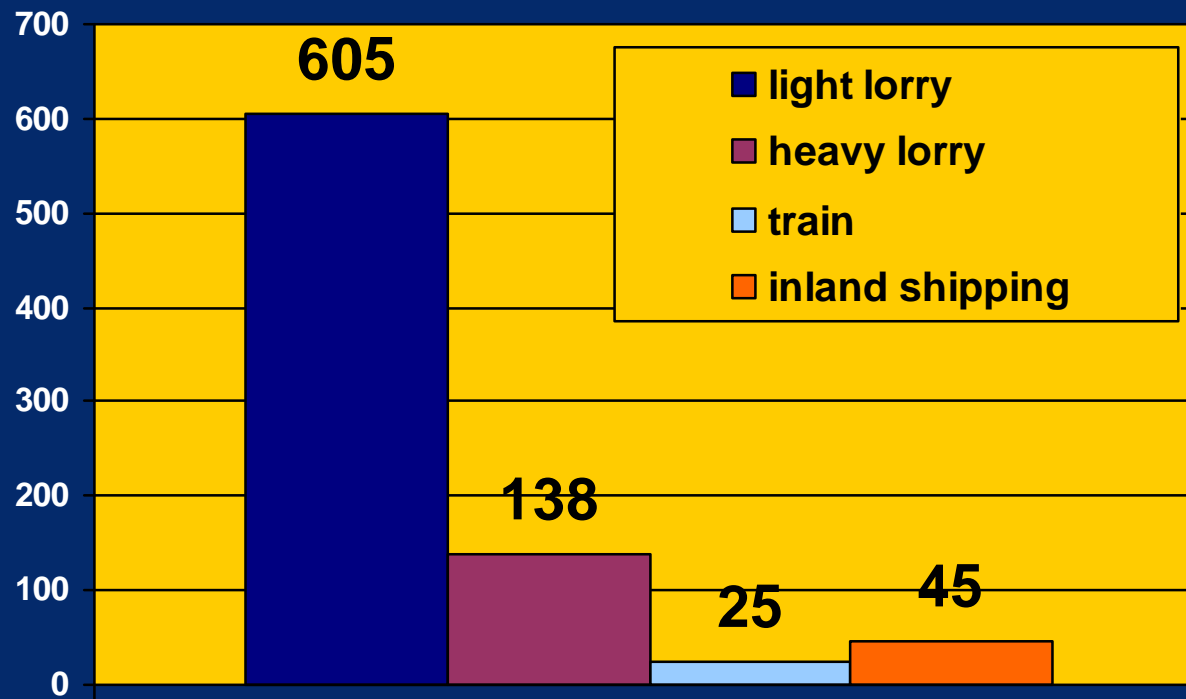
kJ/pkm



# Specific CO<sub>2</sub> emission (gram/passengerkm)



# Specific CO<sub>2</sub> emission (gram/tonkm freight)

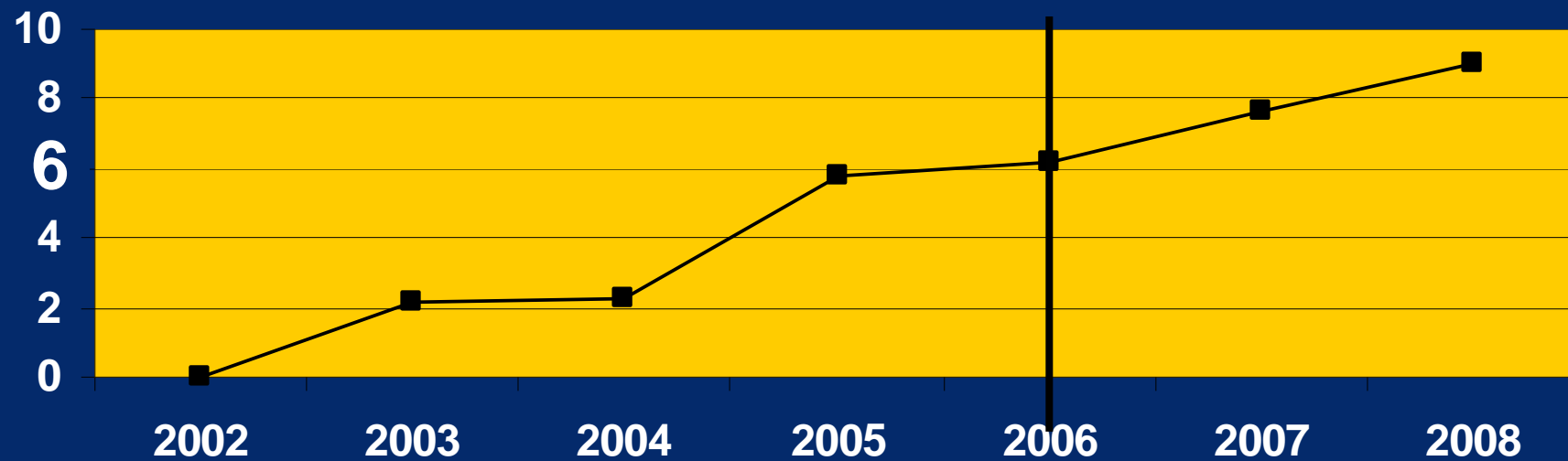


# Electric train traction



# Electric train traction

extra electricity cost caused by CO<sub>2</sub> measures  
(million EUR)





# European research project 2006-2008 RAILENERGY

