

Duurzame voorsprong van het spoorvervoer

In de seminarreeks 'De Toekomst op de Rails' presenteren wetenschappers hun visie op de ontwikkelingen in het personenvervoer op de rails. In het zesde seminar op vrijdag 18 januari 2019 werden de duurzaamheids- en milieueffecten van het openbaar vervoer besproken. Hoe duurzaam is het spoorvervoer op het moment, en wat zijn de opties om het vervoer verder te verduurzamen?

Huib van Essen, senior onderzoeker bij CE Delft, trapt af met een positieve terugblik. "De overgang naar elektrisch spoorvervoer is al een enorm grote stap geweest." De vraag is: waar gaan we naartoe? Paul Peeters, lector aan de Breda University of Applied Sciences, gaat op zoek naar de rol van het imago van de spoorsector. Carola Wijdoogen, directeur Duurzamer Ondernemen bij de NS, richt zich meer op duurzaamheid als breed begrip en de voorwaarden om duurzaamheid in de praktijk te realiseren en te versnellen.

Milieuvriendelijkheid van het spoor

Dat een treinreis veel milieuvriendelijker is dan een vlucht snappen de meesten wel. Maar de trein doet het ook veel beter dan andere gemotoriseerde vervoersmiddelen, zoals de auto. Huib van Essen laat zien dat de gemiddelde CO₂-emissies per reiziger het hoogst ligt voor de auto, en het laagst voor de (elektrische) hogesnelheidslijn en de intercity. Dit komt gedeeltelijk doordat in een auto gemiddeld maar anderhalf persoon zit. Voor het goederenvervoer geldt ook dat vervoer over het spoor de minste CO₂-emissies per kilometer veroorzaakt. Over de milieuvriendelijkheid van de trein ten opzichte van de auto zijn de sprekers het dus eens.

Een andere manier om vervoersmiddelen te vergelijken is het in geld uitdrukken van de externe effecten van bijvoorbeeld ongelukken, klimaat en geluid. In opdracht van de Europese Commissie heeft CE Delft in 2018 de totale externe kosten van vervoer in de Europese Unie berekend, dit kwam uit op €987 miljard, waarvan €820 miljard van het wegvervoer en €18 miljard van het spoorvervoer. De maatschappelijke kosten van mobiliteit zijn dus substantieel, vooral bij autovervoer. Het spoor scoort ook hier weer goed wat betreft externe effecten, met uitzondering van geluid.

Verhaal

"Investerings in het spoor kunnen bijdragen aan meerdere opgaven. Spoorvervoer heeft niet alleen een kleine footprint, maar kan ook helpen om files te bestrijden en de bereikbaarheid te verbeteren, vooral in drukke gebieden." geeft Huib van Essen aan. Paul Peeters sluit zich graag aan bij de analyse van Huib van Essen, en wil hierbij ook graag de focus leggen op de positieve

kanten van het spoor. “Zonder maatschappelijk gedragen verhaal rondom het spoor kom je niet tot substantiële groei van het reizen per trein.” Volgens Peeters heeft het spoor lang op achterstand gestaan vergeleken met de luchtvaartsector en de auto. “Door het klimaatprobleem heeft het ‘verhaal’ van de luchtvaart echter een stukje glans verloren.” De discussie is over het algemeen heel technisch, maar juist aan het verhaal valt nog veel te verbeteren. Een deelnemer uit het publiek wijst op een krantenkop in de Volkskrant van die ochtend: ‘Reiziger blijkt nog blijer met de trein dan voorheen, maar waarom eigenlijk?’ De wijze waarop de pers dit positieve bericht presenteert is een uitstekende illustratie van de negatieve beeldvorming van het spoor.

Volgens Carola Wijdoogen moet bij een duurzame spoorsector ook gedacht worden aan meer dan alleen het milieu. Ze wijst hierbij op de *sustainable development goals* (SDG’s) van de Verenigde Naties, die bijvoorbeeld focussen op duurzame steden. De NS is ook hard bezig om deze SDG’s mee te nemen in hun beleid. Afgelopen week is bijvoorbeeld aangekondigd dat Delft het eerste energie-neutrale station wordt. De focus op brede duurzaamheid kan het ‘verhaal’ van de spoorsector dus juist versterken.

Toekomst

Spoorvervoer heeft niet alleen een milieuvoordeel ten opzichte van ander gemotoriseerd vervoer, maar ook een ruimtelijk voordeel. “Het spoorvervoer is door de verdere verstedelijking een belangrijke troef”, volgens Van Essen. Toch is het belangrijk om te onthouden dat de *modal shift* naar het spoor alleen het klimaatprobleem niet zal oplossen. Ook verduurzaming van het autoverkeer zal een grote bijdrage moeten leveren. 66 procent van de autoverplaatsingen zijn ritjes van minder dan vijftien kilometer. Vaak is het spoorvervoer een interessant alternatief hiervoor. Toch moet er wel bedacht worden dat een verplaatsing van tien procent van het autoverkeer naar het spoor een verdubbeling van het aantal treinreizigers betekent. Ook een deelnemer uit het publiek deelt de mening dat een focus op het spoor goed is, maar dat het aanbod nog wel aan moet sluiten op de vraag naar vervoer.

Hoe kan de spoorsector verder verduurzamen? Volgens de sprekers kan er vooral bij de dieseltrein, de CO₂-footprint van stations en andere infrastructuur kan nog veel winst behaald worden. “We moeten van dat gas af, en meer energie gaan opwekken.”, stelt Wijdoogen. Om de bredere duurzame winst van het spoor te benutten en te vergroten blijft schaalgrootte nodig. Ook meer sturing op brede duurzaamheidsindicatoren zoals milieu- en gezondheidsimpact en lange termijninnovatie ten behoeve van flexibel vervoer is hierbij belangrijk. Over de oplossing voor de lange internationale afstanden valt er nog te discussiëren. De door het publiek gesuggereerde hyperloop blijkt nog niet veel bekend over te zijn. De baten van de vacuümtrein lijken tot nu toe verwaarloosbaar. De hyperloop kan in combinatie met andere vervoersmiddelen, zoals andere spoorvervoersmiddelen, op lange afstanden voordelen bieden ten opzichte van de luchtvaart.

Modellen hebben moeite met concepten als brede duurzaamheid en storytelling. Toch zijn dat juist de punten waar Peeters en Wijdoogen zich op willen richten. De populariteit van het spoor is essentieel om beter gebruik te maken van de capaciteit. Zo stelt Peeters: “Het spoor moet er niet alleen zijn, mensen moeten er ook van houden.”