

Verslag van de themamiddag Duurzaamheid en Klimaat

NGinfra, 16 mei 2019, Delft

Infra met impact – duurzaamheid en klimaat in infrabeheer

Hoe maak je zichtbaar welke impact – negatief en positief – je bedrijf werkelijk heeft op duurzaamheid en CO₂? Alliander is sinds enkele jaren bezig met de ontwikkeling van impactmetingen, om uiteindelijk te komen tot een maatschappelijke jaarrekening. Spoorbeheerder ProRail heeft in het kader van klimaatadaptatie een stresstest ontwikkeld om bedreigingen, gevoeligheid, gevolgen en risico's van extreem weer te bepalen.



Giel Jurgens van het NGinfra themacenter Beschikbaarheid heet de aanwezigen welkom

Tijdens de themamiddag Duurzaamheid en Klimaat, een initiatief van NGinfra, werden kennis en ervaring gedeeld. Koen Eising van Alliander en Onno Hazelaar van ProRail deden de aftrap.

Techniek is er



“Kennis en techniek voor duurzaamheid liggen al jaren op de plank”, begon Koen Eising zijn betoog. Als voorbeeld noemt hij het gebouw van Alliander in Duiven, dat voor 80 procent is gebouwd met hergebruikt materiaal en waar meer energie wordt opgewekt dan verbruikt. “En eigenlijk had de markt dat zo voor elkaar”, meldt Eising. “De kennis was er, de techniek ook. Wij stelden de ambitie; ze hoefden alleen maar toe te passen wat ze eigenlijk al lang konden. Daarna, bij de herbouw van ons kantoor Bellevue in Arnhem, gebeurde hetzelfde: marktpartijen vulden met gemak hoge duurzame ambities in.”

“Duurzaamheid, klimaat en circulariteit gaan helemaal niet meer over techniek, maar veel meer over intenties, proces en ambities”, stelt Eising. We moeten toe naar een situatie waar op organisatie- en projectniveau altijd wordt gestuurd op maatschappelijke waarde. “In harde cijfers”, zegt Koen Eising. “We willen uiteindelijk toe naar een maatschappelijke jaarrekening die controleerbaar is door onafhankelijke accountants. Hierbinnen bepalen we een aantal harde ‘baselines’ die het uitgangspunt vormen, op basis van True Pricing. Bijvoorbeeld de baseline van ‘do no harm’; de opwarming van de aarde beperken tot onder de twee procent en circulair grondstoffengebruik. En daaraan budgetten verbinden die toetsbaar en controleerbaar zijn.” “Als organisatie met een publiek belang zouden alle infrabeheerders een maatschappelijke jaarrekening moeten publiceren”, besluit Eising zijn inleiding. “Het eerste wat daarvoor nodig is, is gezamenlijk baselines te bepalen. Dat lijkt me een mooie uitdaging voor NGinfra.”

Stresstest

“De extremen van nu zijn straks het nieuwe normaal”, begint Onno Hazelaar zijn inleiding over klimaatadaptatie bij ProRail. Hij stelt dat de spoorbeheerder een gemiddelde temperatuurstijging van 1 à 2 graden Celsius met de hittegolven die daarbij horen, goed kan managen. “Zorgelijk wordt het als we gemiddeld 4 tot 6 graden temperatuurstijging hebben en dat over een langere periode. Deze prognose is één van de klimaatscenario’s van het KNMI.”



Als eerste stap heeft ProRail de assets en de organisatie onderworpen aan een stresstest, waarin de bedreigingen (klimaatverandering en weerextremen), gevoeligheid, gevolgen en risico’s zijn onderzocht. “Het gaat daarbij niet alleen om het spoorstelsel zelf”, aldus Hazelaar, “maar ook om de effecten op de treinen en de mensen in die treinen. Hoe lang houden reizigers het in de bloedhitte uit in een trein die niet verder kan wegens door de hitte krom getrokken rails?”

Systeembril

Hazelaar laat de handleiding zien aan de hand waarvan ProRail de stresstest uitvoert. Die spreekt aan bij de aanwezigen. Afsproken wordt dat de zes infrabeheerders volgens de ProRail-handleiding de maatregelen invullen die de eigen organisatie heeft genomen. Ieder kan met de eigen systeembril op de bedreigingen en maatregelen in kaart brengen. Daarna kunnen de infrabeheerders vergelijken waar maatregelen elkaar ondersteunen en waar het botst en hoe voor het hele infrasysteem maatregelen genomen kunnen worden.

Discomfort accepteren



In de workshopronde komen de deelnemers aan de themamiddag tot de conclusie dat het uiteindelijk draait om één cruciale vraag: hoeveel discomfort accepteren we? De beheerders nemen maatregelen om de infra klimaatadaptief te maken. Hoe ver wil de maatschappij daarin gaan? Willen we tegen extreem hoge kosten ieder risico uitsluiten? Wanneer accepteren we dat de infra (tijdelijk) niet meer werkt? Hoe starten we de dialoog over situaties dat discomfort bij de klant een reële optie gaat worden?

Als we spreken over klimaat en duurzaamheid en de transities die dit vergt, moeten we echt naar andere oplossingen zoeken. De gedachte wordt geopperd dat Schiphol mede-aandeelhouder wordt van ProRail. Nu is rail vaak niet concurrerend voor korte vluchten; als Schiphol een belang heeft in ProRail kunnen vliegreizigers wellicht gemakkelijker op een ander spoor worden gezet. Misschien nu een vergaande gedachte, maar wellicht geldt net als bij het klimaat dat de extremen van nu het nieuwe normaal worden.



Mark de Bruijne van het themacenter Beschikbaarheid ‘wrapt up’