



## Langetermijnvooruitzichten voor transport in België: referentiescenario

Een efficiënt functionerend transportsysteem is essentieel voor de economische ontwikkeling van België. Vandaag is het duidelijk dat transport niet enkel positieve bijdragen levert tot onze welvaart, maar ook negatieve effecten veroorzaakt, zoals files, milieuhinder en verkeersongevallen. De Planning Paper, die werd opgesteld in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer, schetst een beeld van de evolutie van het transport tegen 2030. Er wordt aandacht besteed aan de evolutie van het personen- en goederenvervoer, het vervoer over de weg, per spoor en via de binnenvaart, en de congestie en de milieukosten.

Het referentiescenario is gebaseerd op macroeconomische, demografische en sociaaldemografische vooruitzichten van het Federaal Planbureau en houdt rekening met de determinanten van de transportkosten (monetaire kosten en tijdskosten). Er wordt uitgegaan van een voortzetting van het huidige prijsbeleid, de uitvoering van bestaande Europese richtlijnen en het behoud van een constante capaciteit van de weginfrastructuur. Voor het vervoer per spoor en via de binnenvaart wordt er een constante gemiddelde snelheid verondersteld.

### Het referentiescenario voorziet de volgende evoluties tussen 2005 en 2030:

- Het aantal reizigerskilometer in België groeit met 30% en het aantal tonkilometer met 60%.
- Ondanks de groei van het personen- en goederenvervoer zorgt een strengere milieuregulering voor een aanzienlijke daling van de emissies van de traditionele pollutanten, zoals fijn stof, stikstofdioxide en vluchtige organische stoffen.
- De uitstoot van de broeikasgassen stijgt met 18%, doordat de groei van het personen- en goederenvervoer het positieve effect van zuiniger voertuigen en het toenemend gebruik van biobrandstoffen meer dan compenseert.
- Er wordt een verdere verslechtering van de verkeerssituatie op de weg verwacht, die wordt weerspiegeld in een daling van de gemiddelde snelheid met 31% tijdens de spitsuren en 17% tijdens de daluren.

### Een sterke groei van het personen- en goederenvervoer

Het referentiescenario voorziet een sterke toename van zowel het personen- als goederenvervoer (Tabel 1). Voor het personenvervoer **stijgt het totaal aantal reizigerskilometer met 30%** tussen 2005 en 2030. In 2030 is de auto nog steeds het dominante vervoermiddel. Een groter deel van de reizigerskilometer per auto wordt echter gereden door alleenrijdende automobilisten, terwijl het aandeel van de auto met meer dan één inzittende afneemt. Die verschuiving is het meest uitgesproken voor de verplaatsingen voor vrije tijd, boodschappen, enz. De verwachte daling van de snelheid op de weg maakt het moeilijker om samen met anderen met de auto te rijden. Het aandeel van de trein stijgt licht, terwijl dat van het overig openbaar vervoer daalt. Voor die laatste vervoermiddelen wegen de tijdskosten relatief zwaar door. Ze worden dan ook sterk getroffen door de verwachte daling van de snelheid op de weg.

Bij het goederenvervoer **groeit het totaal aantal tonkilometer in België met 60%** tussen 2005 en 2030. De hoogste groei wordt verwacht voor de aanvoer en de afvoer. Tegen 2030 treedt er een verschuiving op van het wegtransport naar de trein en de binnenvaart. De wegmodi blijven echter dominant in 2030.

### Een positieve evolutie voor de traditionele pollutanten, maar hogere broeikasgasemissies

Het referentiescenario gaat uit van de toepassing van nieuwe Euro-normen en efficiëntienormen voor voertuigen en een toename van het gebruik van biobrandstoffen. Die milieumaatregelen leiden tot een **belangrijke daling van de emissies van de traditionele pollutanten** (CO, NO<sub>x</sub>, fijn stof, SO<sub>2</sub> en NMVOS), on-

**danks de groei van het verkeer.** In 2030 bedraagt de daling ten opzichte van 2005 54% voor CO, 40% voor NO<sub>x</sub>, 63% voor fijn stof, 79% voor SO<sub>2</sub> en 54% voor NMVOS.

De **directe uitstoot van de broeikasgassen stijgt daarentegen met 18%** tussen 2005 en 2030. Het effect van zuiniger voertuigen en het toenemend gebruik van biobrandstoffen wordt tenietgedaan door de groei van het personen- en goederenvervoer. Indien men ook rekening houdt met de indirecte uitstoot die vrijkomt bij de productie en het transport van de brandstoffen en de elektriciteit, stijgen de broeikasgasemissies met 22%.

De mate waarin de broeikasgasemissies van de transportsector moeten worden verminderd, wordt mede bepaald door de vergelijking van de kosten om die emissies te reduceren in de transportsector ten opzichte van de andere sectoren (residentiële sector, industrie, enz.).

### Meer congestie

De groei van het personen- en goederenvervoer leidt tot een **verdere verslechtering van de verkeerssituatie** in België, wat weerspiegeld wordt in een **daling van de gemiddelde snelheid op de weg**. In 2030 ligt de snelheid op de weg tijdens de spitsuren 31% lager dan in 2005, en tijdens de daluren daalt ze met 17%. Dat impliceert een sterke toename van de marginale externe congestiekosten, d.i. de extra tijdskosten die een bijkomende weggebruiker veroorzaakt voor de andere weggebruikers.

### Een diagnose van de transportevolutie

Is de evolutie die voorzien wordt in het referentiescenario optimaal in termen van de efficiëntie van het transportsysteem? De diagnose kan onder meer gesteld worden door een **vergelijking te maken tussen de belastingen die per kilometer betaald worden en de marginale externe kosten** (Tabel 2). Die laatste zijn de kosten die een bijkomende transportgebruiker veroorzaakt, maar waarmee hij geen rekening houdt, tenzij de overheid hem er op een of andere manier mee confronteert. Het rapport bekijkt de congestiekosten en de kosten van luchtverontreiniging en klimaatverandering.

Op dit ogenblik internaliseren de belastingen niet alle externe kosten van transport. Bovendien zijn zij niet gedifferentieerd volgens het tijdstip van de verplaatsingen, terwijl de externe kosten wel sterk verschillen volgens dat tijdstip. De belastingen zijn veel te laag tijdens

de spitsuren. Tijdens de daluren is de belasting op auto's te hoog, maar wordt slechts een deel van de externe kosten van de vracht- en bestelwagens aangerekend.

Ook voor de binnenvaart en het spoor is er geen afstemming tussen de belastingen en de externe kosten. Die vervoermiddelen veroorzaken milieukosten. De binnenvaart betaalt echter geen belastingen. Het vervoer per spoor krijgt exploitatiesubsidies, die in het geval van het personenvervoer aanzienlijk zijn.

In 2030 zou de belasting op het wegvervoer – bij ongewijzigd prijsbeleid – nog minder toereikend zijn om de externe kosten te corrigeren, door de sterke toename van de congestiekosten. Een beperking van de studie is dat er wordt uitgegaan van een constante capaciteit van de weginfrastructuur. De berekende congestiekosten moeten daarom veeleer als een bovengrens worden beschouwd. Ook met een hogere capaciteit zullen de congestieproblemen echter belangrijk blijven, temeer omdat een grotere capaciteit nieuwe transportgebruikers zal aantrekken die voordien afgeschrikt werden door de congestieproblemen.

De gemiddelde jaarlijkse groei van het bbp in het referentiescenario is gebaseerd op de middellange- en langetermijnvooruitzichten van het Federaal Planbureau van midden 2008, en integreert dus niet het effect van de financieel-economische crisis. Om een idee te geven van de mogelijke gevolgen van een lagere economische groei voor de periode 2009-2030, werd ook een technische variant uitgewerkt. Een lagere economische groei resulteert, zoals verwacht, in een lagere transportvraag, wat leidt tot een minder negatieve evolutie van de externe kosten. Die kosten blijven echter belangrijk.

#### Planning Paper 107

Federaal Planbureau en F.O.D. Mobiliteit en Vervoer

Langetermijnvooruitzichten voor transport in België: referentiescenario

B. Hertveldt, B. Hoornaert en I. Mayeres

De publicatie kan worden besteld, geraadpleegd en gedownload op [www.plan.be](http://www.plan.be) en [www.mobiliteit.fgov.be](http://www.mobiliteit.fgov.be).

Voor meer informatie:

Federaal Planbureau: Inge Mayeres, [im@plan.be](mailto:im@plan.be), 02/507 73 25

F.O.D. Mobiliteit en Vervoer: Olivier Marchal, [olivier.marchal@mobiliteit.fgov.be](mailto:olivier.marchal@mobiliteit.fgov.be), 02/ 277 38 84

**Tabel 1: De toekomstige evolutie van het personen- en goederenvervoer tussen 2005 en 2030 – referentiescenario**

	2005	2030	Stijging
<b>Personenvervoer</b>			
<i>Reizigerskm in België (miljard)</i>			
Woon-werk	34	40	18%
Woon-school	8	10	29%
Andere motieven	83	112	35%
Totaal	125	163	30%
<i>Aandeel van de vervoermiddelen in de reizigerskm in België</i>			
Auto met 1 inzittende	52%	58%	
Auto met minstens 2 inzittenden	32%	26%	
Trein	6%	8%	
Bus/tram/metro	6%	4%	
Te voet/fiets	2%	2%	
Motor	1%	1%	
<b>Goederenvervoer</b>			
<i>Tonkm in België (over de weg, per spoor en via de binnenvaart) (miljard)</i>			
Nationaal	31	44	40%
Aanvoer	14	28	99%
Afvoer	14	24	73%
Transit zonder overslag	10	15	52%
Totaal	70	112	60%
<i>Aandeel van de vervoermiddelen in de tonkm in België</i>			
Vrachtwagen	72%	67%	
Bestelwagen	3%	3%	
Trein	12%	15%	
Binnenvaart	13%	14%	

Bron: PP107

**Tabel 2: Een vergelijking van de belastingen en de externe kosten – 2005 en 2030 – referentiescenario (euro per 100 voertuigkm, reizigerskm of tonkm)**

Eenheid			2005		2030	
			Belasting	Externe kost	Belasting	Externe kost
Spits	Auto	euro/100 voertuigkm	9,05	36,90	7,51	108,30
	Vrachtwagen	euro/100 voertuigkm	14,31	80,00	12,91	221,30
	Bestelwagen	euro/100 voertuigkm	4,33	55,50	3,46	162,90
Dal	Auto	euro/100 voertuigkm	9,05	6,80	7,51	15,20
	Vrachtwagen	euro/100 voertuigkm	14,31	19,80	12,91	34,90
	Bestelwagen	euro/100 voertuigkm	4,33	10,30	3,46	23,10
Trein	Personen	euro/100 reizigerskm	-4,60	0,03	-4,41	0,02
	Goederen	euro/100 tonkm	-0,30	0,12	-0,31	0,10
Binnenvaart		euro/100 tonkm	0	0,40	0	0,30

Bron: PP107

Nota: de externe kosten in deze tabel omvatten enkel de directe milieukosten en de congestiekosten.

**Woordenlijst:**

- Aanvoer: Vervoer op het Belgisch grondgebied waarbij enkel de bestemming op het Belgisch grondgebied ligt.
- Afvoer: Vervoer op het Belgisch grondgebied waarbij enkel de oorsprong op het Belgisch grondgebied ligt.
- Reizigerskilometer: Een kilometer afgelegd door een reiziger.
- Tonkilometer: Een kilometer afgelegd door een ton goederen.
- Voertuigkilometer: Een kilometer afgelegd door een voertuig.