

Bestemming 2030: chaos op de autowegen of alternatieve trajecten?

Bij ongewijzigd beleid tonen de transportvooruitzichten voor België tegen 2030 een aanzienlijke groei van het personen- en goederenvervoer. Die toename hangt nauw samen met de economische en sociaal-demografische groeivoorzichten op lange termijn en blijft niet zonder negatieve effecten op de wegcongestie en het milieu. Een zo goed mogelijk beheer van die evolutie lijkt bijgevolg belangrijk om die negatieve gevolgen te beperken. Deze studie heeft betrekking op het personen- en goederenvervoer op het Belgisch grondgebied, het wegvervoer, spoorvervoer en de binnenvaart, alsook op de wegcongestie en de milieukosten van het transport.

- Tussen 2008 en 2030 stijgt het totaal aantal reizigerskm met 20% en het totaal aantal tonkm met 68%.
- In 2030 blijft het wegvervoer dominant: 86% van de reizigerskm, waarvan 80 % met de auto, en 71% van de tonkm, waarvan 67% per vrachtwagen, worden afgelegd over de weg.
- De verkeerssituatie op het wegennet blijft achteruitgaan: tussen 2008 en 2030 daalt de gemiddelde snelheid met 29% tijdens de spitsperiode en met 16% tijdens de dalperiode.
- De transportgroei leidt tot een toename van de broeikasgasemissies in de sector met 12% over dezelfde periode, ondanks de verbeterde energie-efficiëntie van voertuigen, het toenemend gebruik van biobrandstoffen en de ontwikkeling van alternatieve motoraandrijvingen. Het wegvervoer neemt 97% van die emissies voor zijn rekening.
- De invoering van een striktere milieureglementering, daarentegen, uit zich in een aanzienlijke emissiereductie van de traditionele pollutanten, waaronder fijn stof, stikstofoxiden en vluchtige organische stoffen.



De evolutie van de transportvraag is gebaseerd op de macro-economische en sociaal-demografische vooruitzichten van het FPB en houdt rekening met de determinanten van de transportkosten (monetaire en tijdskosten). De projectie bij ongewijzigd beleid veronderstelt dat het huidig prijsbeleid wordt voortgezet en dat de bestaande Europese richtlijnen worden gevolgd. Ze gaat ook uit van een geleidelijke integratie van hybride (herlaadbaar of niet) en volledig elektrische auto's in het wagenpark. Gelet op de onzekerheid over het jaar van invoering en de precieze toepassingsmodaliteiten, houdt de projectie bij ongewijzigd beleid geen rekening met het principeakkoord tussen de drie Gewesten over de kilometerheffing voor vrachtwagens en het autowegenvignet voor lichte voertuigen (bestelwagens en auto's). De effecten van een dergelijke maatregel werden echter wel bestudeerd in twee alternatieve scenario's, waarvan het ene de kilometerheffing uitsluitend voor vrachtwagens simuleert en het andere voor alle weggebruikers. Volgens de simulaties, waarvan de resultaten in detail beschreven zijn in de publicatie, zorgt de toepassing van een kilometerheffing uitsluitend voor vrachtwagens niet voor een vermindering van de wegcongestie, noch voor een daling van de impact van het

wegverkeer op het milieu. Om dat te verwezenlijken, dient er een kilometerheffing voor alle weggebruikers te worden toegepast.

Forse groei van het personen- en goederenvervoer

De vooruitzichten bij ongewijzigd beleid tonen een sterke groei van het personen- en goederenvervoer (Tabel). Tussen 2008 en 2030 stijgt het totaal aantal reizigerskm met 20%. In 2030 blijft de auto de dominante transportmodus voor het personenvervoer (80% van de reizigerskm). Een groter deel van de reizigerskm wordt echter afgelegd door alleenrijdende bestuurders, terwijl het aandeel carpoolers daalt. De aandelen van de trein en de metro stijgen licht, dat van de tram blijft stabiel en dat van de bus vermindert.

Het aantal tonkm in België stijgt met 68% over de periode 2008-2030. De sterkste groei heeft betrekking op de aanvoer en de afvoer op Belgisch grondgebied. Tegen 2030 verschuift een deel van het goederenvervoer over de weg naar het spoor en de binnenvaart. Het

wegvervoer (vrachtwagens en bestelwagens) blijft niet-temin dominant (71% van de tonkm in 2030).

Meer congestie

De toename van het personen- en goederenvervoer zorgt voor een aanhoudende verslechtering van de verkeerssituatie die zich, zonder nieuwe maatregelen, vertaalt in een daling van de gemiddelde snelheid op het wegennet. Tussen 2008 en 2030 vermindert de snelheid met 29% tijdens de spitsperiode en met 16% tijdens de dalperiode. Zo was in 2008 tijdens de spitsperiode gemiddeld 1u19 nodig om 50 km af te leggen op het Belgisch wegennet. In 2030 zou dat 1u51 zijn, of 32 minuten extra. Tijdens de dalperiode bedroeg de tijdsduur voor dezelfde afstand in 2008 41 minuten, tegenover 49 minuten (of 8 minuten extra) in 2030.

Positieve evolutie voor de uitstoot van de traditionele pollutanten, negatieve evolutie voor de broeikasgasemissies

De vooruitzichten bij ongewijzigd beleid gaan uit van de toepassing van de nieuwe Euronormen en energie-efficiëntienormen voor voertuigen, een toenemend gebruik van biobrandstoffen en een gematigde maar gestage ontwikkeling van hybride en elektrische motoraandrijvingen. Die maatregelen zorgen voor een aanzienlijke daling van de directe emissies van de traditionele pollutanten (CO, NO_x, PM_{2,5}, SO₂ en NMVOS) ondanks de groei van het verkeer. Over de periode 2008-2030 daalt de emissie van SO₂ met 53%, van CO met 75%, van NO_x met 77 %, van PM_{2,5} met 80 % en van NMVOS met 83%.

De directe broeikasgasemissies stijgen op hun beurt met 12% tussen 2008 en 2030. Die evolutie wordt voornamelijk verklaard door de groei van het goederenvervoer over de weg die niet gecompenseerd wordt door belangrijke technologische verbeteringen. Voor het personenvervoer blijven de broeikasgasemissies relatief stabiel over de volledige projectieperiode. Die stabiliteit kan grotendeels worden verklaard door de striktere CO₂-normen voor nieuwe auto's. Wanneer ook de indirecte emissies, die vrijkomen bij de productie en het transport van brandstoffen en elektriciteit, in rekening worden gebracht, stijgen de broeikasgasemissies met 20%.

Uitdagingen voor het vervoer tegen 2030

De groei van de transportvraag en de relatieve stabiliteit van de modale verdeling over de volgende 20 jaar doen vragen rijzen over de efficiëntie van het transportstelsel. De broeikasgasemissies zullen toenemen en de verkeerssituatie op het wegennet zal verslechteren, wat niet zonder gevolgen blijft voor de economische ontwikkeling van België (de omvang van die impact

wordt niet bestudeerd in het kader van deze studie). Een zo goed mogelijk beheer van de transportevolutie is bijgevolg belangrijk om de impact op het milieu en de wegcongestie te verminderen. Het belang van een beter transportbeheer wordt steeds duidelijker voor de internationale, nationale, regionale en lokale overheden en zelfs voor de bevolking.

Op internationaal (voornamelijk Europees) vlak werd de herziening van de Eurovignet-richtlijn in 2011 goedgekeurd (Richtlijn 2011/76/EU), met als doel de milieukosten van het vrachtwagentransport te verminderen en tevens de congestie te verlagen, via een kilometerheffing voor vrachtwagens die gedifferentieerd is volgens het tijdstip van verplaatsing (spits-of daluren). Aangezien het vervoer per wagen het grootste deel uitmaakt van het wegverkeer over de volledige projectieperiode (meer dan 70 % van de totale voertuigkm), lijkt het toch belangrijk om niet alleen te focussen op het vrachtwagentransport. Op Belgisch niveau gaat het principeakkoord van 2011 tussen het Vlaams Gewest, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in die richting, met het rekeningrijden voor alle weggebruikers. De modaliteiten van dat akkoord zijn op dit moment nog niet volledig gedefinieerd en de impact op het transport, de wegcongestie en het milieu hangt daarvan af.

De inwerkingtreding van de kilometerheffing of andere fiscale maatregelen om een verschuiving ten koste van het wegvervoer in de hand te werken, moet gepaard gaan met andere maatregelen die de aantrekkelijkheid van de alternatieve modi verhogen. Voor het personenvervoer gaat het er onder meer om de toegankelijkheid, de frequentie en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verhogen. Er moet eveneens voldoende capaciteit zijn om de bijkomende vraag op te vangen. Ook voor het goederenvervoer moet er op worden toegezien dat de spoorweg- en binnenvaartinfrastructuur kan beantwoorden aan een toename van de vraag. Daarnaast moet het multimodaal transport vergemakkelijkt en aangemoedigd worden.

Dankzij het gebruik van biobrandstoffen (bio-ethanol, biodiesel) en de ontwikkeling van steeds meer milieuvriendelijke motoraandrijvingen (Euronormen, CO₂-emissionormen, hybride of volledig elektrische voertuigen) kan de milieu-impact van het transport worden verminderd. Het effect van elektrische wagens op de emissie van pollutanten is echter nauw verbonden met hun brandstof- en elektriciteitsverbruik en met de energiemix voor de bijkomende elektriciteitsproductie die nodig is voor hun werking.

Ten slotte moet worden opgemerkt dat de impact van het transport op de wegcongestie en het milieu ook verminderd kan worden via een beleid inzake ruimtelijke ordening en arbeidsduur. De uitbreiding van de we-

geninfrastructuur kan ook een mogelijk alternatief zijn om de wegcongestie te verminderen. In zijn huidige vorm kan het model dat gebruikt wordt om de projecties van de transportvraag te realiseren, die beleidsmaatregelen echter niet in detail analyseren.

Tot besluit, de projectie van de transportvraag tegen 2030 heeft de grote uitdagingen belicht die zich aandienen op vlak van milieu en wegcongestie in het bijzonder. Er zijn verschillende oplossingen mogelijk. We denken in het bijzonder aan de fiscale maatregelen die erop gericht zijn het gebruik van het wegvervoer te verminderen en die de modale verschuiving bevorderen, maar ook aan technologische evoluties, ruimtelijke ordening, aanpassing van de infrastructuur en organisatie van de arbeidstijd. De impact van elk van die maatregelen op de wegcongestie en het milieu hangt af van de modaliteiten ervan. Vóór de invoering van transportbeleidsmaatregelen lijkt het dus belangrijk om diep-

gaandere studies te verrichten naar elk van de mogelijke oplossingen.

Federaal Planbureau en FOD Mobiliteit en Vervoer

Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030

Deze publicatie werd gerealiseerd in het kader van een samenwerkingsakkoord tussen het Federaal Planbureau en de FOD Mobiliteit en Vervoer. Ze kan besteld, geraadpleegd en gedownload worden via de websites www.plan.be en www.mobilit.fgov.be.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

Federaal Planbureau:
Marie Vandresse, vm@plan.be; tel. 02 507 73 62.

FOD Mobiliteit en Vervoer:
Thomas De Spiegelaere (NL),
thomas.despiegelaere@mobilit.fgov.be, tel. 0485 19 59 63 of
Vasanth Fagard (FR), vasantha.fagard@mobilit.fgov.be,
tel. 0478 95 64 03.

Belangrijkste resultaten van de langetermijnavuitzichten voor transport - projectie bij ongewijzigd beleid

	2008		2030		2008-2030 Wijziging (%)
	Aantal (miljard)	Aandeel (%)	Aantal (miljard)	Aandeel (%)	
<i>Reizigerskm in België</i>					
Woon-werk	33,7	27,6	37,4	25,6	11
Woon-school	8,6	7,1	12,1	8,3	40
Overige motieven	79,7	65,3	96,7	66,1	21
Totaal	122,0		146,2		20
<i>Aandeel vervoermiddelen in reizigerskm in België</i>					
Auto solo		49,9		54,3	
Carpooling		31,0		26,2	
Trein		7,3		8,8	
Bus		6,3		4,1	
Tram		0,8		0,8	
Metro		0,4		0,6	
Te voet/fiets		2,8		3,9	
Motor		1,4		1,4	
Goederenvervoer					
<i>Vervoerde tonnage - weg, spoor en binnenvaart</i>					
Nationaal	27,5	41,8	41,6	37,6	52
Aanvoer	13,8	21,0	24,3	22,0	76
Afvoer	14,3	21,8	27,8	25,2	94
Doorvoer zonder overslag	10,1	15,4	16,9	15,3	67
Totaal	65,7		110,7		68
<i>Aandeel vervoermiddelen in tonkm in België</i>					
Vrachtwagen		71,2		67,1	
Bestelwagen		4,0		4,1	
Trein		11,5		14,7	
Binnenvaart		13,3		14,1	

Bron: Transportvooruitzichten (FPB en FOD M&V, 2012)

N.B.: Een reizigerskilometer is een kilometer afgelegd door een reiziger. Een tonkilometer is een kilometer afgelegd door een ton goederen.

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.