

## On the road again ... again ...

*De evolutie van de transportsituatie in België wordt aandachtig gevolgd. Transport levert een positieve bijdrage aan de economische en sociale ontwikkeling van het land, maar heeft ook negatieve effecten (files, verkeersongevallen, vervuiling,...). In het kader van een samenwerkingsakkoord met de FOD Mobiliteit en Vervoer publiceert het Federaal Planbureau om de drie jaar langetermijnvooruitzichten voor de transportvraag in België. Deze derde editie laat zien dat – bij ongewijzigd beleid – de vraag naar het personenvervoer en goederenvervoer tegen 2030 toeneemt en toont de impact op de congestie en de uitstoot van pollutanten indien die toename verwezenlijkt wordt. Het Federaal Planbureau heeft – naast deze publicatie – ook de impact op langere termijn geanalyseerd van de hervorming van de accijnzen op brandstoffen op het milieu, het verkeer en de overheidsfinanciën.*

- Het aantal reizigerskm afgelegd in België stijgt met 11% tussen 2012 en 2030 en het aantal tonkm met 44%. Het wegvervoer blijft dominant: het vertegenwoordigt 87% van de reizigerskm in 2030, waarvan 82% met de wagen, en 70% van de tonkm, waarvan 66% met de vrachtwagen.
- De gemiddelde snelheid daalt met 24% tijdens de spitsperiode en met 10% tijdens de dalperiode. Hierdoor gaat de verkeerssituatie op het wegennet – bij ongewijzigde infrastructuur – erop achteruit tegen 2030.
- De directe broeikasgasemissies stabiliseren zich nagenoeg tegen 2030, aangezien de toename van de reizigerskm en de tonkm vrijwel gecompenseerd wordt door de verbetering van de energie-efficiëntie van de voertuigen. Het wegvervoer neemt 97% van die emissies voor zijn rekening in 2030. De toepassing van strengere emissienormen vertaalt zich in een daling van de uitstoot van lokale pollutanten, zoals fijnstofdeeltjes ( $PM_{2.5}$ ) en stikstofoxides ( $NO_x$ ).
- De geplande hervorming van de brandstofaccijnzen doet het autoverkeer tegen 2030 met 0,9% en het aandeel van diesel in het wagenpark met 3 procentpunten dalen. Deze ontwikkelingen doen de snelheid op de weg tijdens de spits met 0,9% stijgen. De directe emissies van  $NO_x$  en  $PM_{2.5}$  dalen met 2,6% en 0,6% respectievelijk.

De evolutie van de transportvraag is gebaseerd op de macro-economische en sociodemografische vooruitzichten van het Federaal Planbureau (FPB) en houdt rekening met de evolutie van de transportkosten (monetaire en tijdskosten). De referentieprojectie (of projectie bij ongewijzigd beleid) gaat uit van een voortzetting van het huidige fiscale en prijsbeleid en van de uitvoering van bestaande Europese richtlijnen die voorzien in nieuwe Euronormen, een verbetering van de energie-efficiëntie voor voertuigen en een toename van het gebruik van biobrandstoffen. Er wordt rekening gehouden met het feit dat vanaf 2016 zal worden afgestapt van het Eurovignetsysteem voor vrachtwagens ten voordele van een kilometerheffing. Door een kwestie van timing, kon de onlangs goedgekeurde onderlinge gelijkenschakeling van de accijnzen op diesel en benzine niet worden geïntegreerd in het referentiescenario. De impact van deze maatregel wordt evenwel geanalyseerd in de hierboven vermelde studie 'Fuel excise reform in Belgium: Long term effects on the environment, traffic and public finance' (FPB, 2015). De belangrijkste

conclusies van deze studie worden hieronder voorgesteld.

### Groei van het personen- en goederenvervoer

De vraag naar het personen- en goederenvervoer stijgt – bij ongewijzigd beleid – tussen 2012 en 2030. Het totale aantal reizigerskm neemt met 11% toe over de bestudeerde periode. In 2030 blijft de wagen de dominante vervoerswijze voor het personenvervoer (82% van de reizigerskm) en daalt de gemiddelde bezettingsgraad ervan. Met uitzondering van het vervoer per bus, stijgt het aantal reizigerskm afgelegd door de andere vervoerswijzen tegen 2030.

Het aantal vervoerde tonkm in België stijgt met 44% tussen 2012 en 2030. De sterkste groei heeft betrekking op de aanvoer (+50%) en de afvoer (+60%) op het Belgisch grondgebied. Het wegvervoer (vrachtwagens en bestelwagens) blijft dominant tegen 2030 (70% van de tonkm), ondanks een modale verschuiving van een deel van de vervoerde tonkm over de weg naar de binnenvaart en het spoor.

## Meer congestie

De toename van het personen- en goederenvervoer over de weg zorgt voor een toename van het verkeer die zich, zonder nieuwe maatregelen, vertaalt in een daling van de gemiddelde snelheid op het Belgisch wegennet. Tussen 2012 en 2030 vermindert de gemiddelde snelheid met 24% tijdens de spitsperiode en met 10% tijdens de dalperiode. Het zal met andere woorden 25 minuten langer duren om een afstand van 50 km af te leggen in de spitsperiode in 2030 en vijf minuten langer in de dalperiode ten opzichte van 2012.

## Stabilisering van de broeikasgassen en vermindering van de lokale pollutanten

Het referentiescenario gaat uit van de vaststelling van de nieuwe Euronormen, de verbetering van de energie-efficiëntie van voertuigen, een toenemend gebruik

van biobrandstoffen en de geleidelijke invoering van hybride en elektrische motoraandrijvingen. Dankzij deze maatregelen en ontwikkelingen, dalen de directe emissies (zogenaamde 'Tank-tot-Wiel-emissies') van lokale pollutanten, zoals NO<sub>x</sub>, PM<sub>2,5</sub>, SO<sub>2</sub> en NMVOS, ondanks de groei van de transportvraag. Over de periode 2012-2030 dalen de emissies van NO<sub>x</sub> met 66%, van PM<sub>2,5</sub> met 76%, van SO<sub>2</sub> met 54% en van NMVOS met 28%. Er moet worden opgemerkt dat er voor de sterke daling van de NO<sub>x</sub>-emissies een aanzienlijke inspanning nodig is van de wagenbouwers om te voldoen aan de Europese emissienormen. De directe broeikasgasemissies bereiken in 2030 een niveau dat vrijwel gelijk is aan dat in 2012 (+0,1%): de verwachte toename van de transportvraag wordt bijna gecompenseerd door de technologische verbeteringen en de genomen maatregelen.

## Belangrijkste resultaten van de langetermijnvooruitzichten voor de transportvraag Projectie bij ongewijzigd beleid

	Aantal (miljard)		Aandeel (%)		Totale groei	Gemiddelde jaarlijkse groei
	2012	2030	2012	2030	2030/2012	2030/2012
<b>Personenvervoer</b>						
Reizigerskm in België						
- Woon-werk	35,7	39,4	25,9%	25,7%	+10,2%	+0,5%
- Woon-school	6,2	7,3	4,5%	4,8%	+17,4%	+0,9%
- Andere motieven	96,1	106,8	69,6%	69,6%	+11,1%	+0,6%
Totaal	138,1	153,5			+11,1%	+0,6%
<i>Verdeling van de reizigerskm in België volgens vervoerswijze</i>						
- Wagen als bestuurder	79,1	94,1	57,3%	61,3%	+18,9%	+1,0%
- Wagen als passagier	31,0	31,9	22,5%	20,8%	+2,9%	+0,2%
- Trein	10,9	11,8	7,9%	7,7%	+9,1%	+0,5%
- Bus	8,1	6,0	5,9%	3,9%	-26,0%	-1,7%
- Tram	1,0	1,0	0,8%	0,7%	+0,2%	+0,0%
- Metro	0,7	0,8	0,5%	0,5%	+16,7%	+0,9%
- Te voet/fiets	6,0	6,5	4,3%	4,2%	+8,7%	+0,5%
- Motor	1,3	1,3	0,9%	0,9%	+4,0%	+0,2%
<b>Goederenvervoer</b>						
<i>Tonkm in België (weg, spoor en binnenvaart)</i>						
- Nationaal	30,0	42,0	45,9%	44,5%	+40,0%	+1,9%
- Aanvoer	13,2	19,9	20,2%	21,0%	+50,5%	+2,3%
- Afvoer	14,0	22,3	21,4%	23,6%	+59,5%	+2,6%
- Doorvoer zonder overslag	8,2	10,2	12,5%	10,9%	+25,5%	+1,3%
Totaal	65,4	94,5			+44,5%	+2,1%
<i>Verdeling van de tonkm in België volgens vervoerswijze</i>						
- Vrachtwagen	45,4	62,4	69,4%	66,1%	+37,6%	+1,8%
- Bestelwagen	2,8	4,0	4,3%	4,3%	+43,3%	+2,0%
- Trein	6,8	11,0	10,4%	11,6%	+62,2%	+2,7%
- Binnenvaart	10,4	17,0	15,9%	18,0%	+63,4%	+2,8%

Bron: Transportvooruitzichten (Federaal Planbureau en FOD Mobiliteit en Vervoer, 2015).

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.

## Impact van de hervorming van de brandstofaccijnzen

De hervorming van de brandstofaccijnzen zal het autoverkeer tegen 2030 doen dalen met 0,9% ten opzichte van de referentieprojectie. Deze daling van het wagengebruik vertaalt zich in een stijging van het aantal reizigerskilometer via bus (+2,1%), trein (+1,0%) en tram (+1,0%). Het aantal tonkm afgelegd door bestelwagens zal dalen met -0,5%, ten voordele van vervoer met vrachtwagens (+0,2%). Het aandeel van dieselwagens in het wagenpark vermindert met 3 procentpunten.

Deze ontwikkelingen zullen de snelheid op de weg slechts matig beïnvloeden. Vergeleken met de referentieprojectie, stijgt de gemiddelde snelheid in de spits met 0,9%, in de dalperiode met 0,4%. De impact op het leefmilieu is meer uitgesproken. De directe uitstoot van

NO<sub>x</sub> en PM<sub>2,5</sub> emissies vermindert tegen 2030 met respectievelijk 2,6% en 0,6%. De uitstoot van broeikasgasemissies zal 0,5% lager liggen.

Over de hele projectieperiode kunnen de totale milieuwinsten van de maatregel gewaardeerd worden aan 272 miljoen euro. Waarvan de winst door de daling van lokale pollutanten 175 miljoen euro bedraagt.

De publicatie '*Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030*' kan worden besteld, geraadpleegd en gedownload op [www.plan.be](http://www.plan.be).

Voor meer informatie:

Alex Van Steenberghe, 02/507.73.25, [avs@plan.be](mailto:avs@plan.be)  
Coraline Daubresse, 02/507.74.41, [cd@plan.be](mailto:cd@plan.be)