

De Belgische vervoersector in de Europese context

De Europese vervoersinfrastructuur bestaat uit een open en zeer uitgestrekt netwerk dat van fundamenteel belang is voor de goede werking van de interne markt, voor de mobiliteit van personen en goederen en voor de sociale en territoriale cohesie van de Europese Unie. Dit weerspiegelt zich tevens in de cijfers: in tonkilometer werd in 2007 binnen de 27 lidstaten 33% goederen over de weg en 40% via spoor internationaal vervoerd. In 2006 was het aandeel van de binnenvaart bij het vervoer van goederen op 75% geraamd. Wat betreft de stroom van goederen en passagiers die door de 27 lidstaten op 1 jaar werd vervoerd, kan men zeggen dat weg- en spoorwegvoertuigen het meest voor nationaal en intracommunautair vervoer worden gebruikt, terwijl schepen en vliegtuigen vooral voor extracommunautair vervoer worden ingezet¹. De groei van vervoer tussen lidstaten wordt verwacht te verdubbelen tegen 2020, wat aantoont dat deze sector onderhevig is aan continue groei en het belang ervan onderstreept.

De prestatie van elke vervoerswijze wordt beperkt door haar technische kenmerken en de voorwaarden waaraan ze moet voldoen. Volumineuze goederen worden meer binnen de grenzen van een land of van de EU zelf dan daarbuiten over de weg vervoerd. Internationaal vervoer daarentegen spitst zich meer toe op goederen met een hogere meerwaarde per gewicht, vooral wanneer een duurdere vervoerswijze (per tonkilometer) wordt gebruikt, zoals bijvoorbeeld bij luchtvracht en -post².

België heeft een dicht vervoersnetwerk. België telt een aantal belangrijke verkeerscentra, zoals de haven van Antwerpen en de hoofdstad Brussel. Maar de rest van het land dient ook regelmatig als transitgebied voor goederen en personen die van Noord-Europa (UK, Scandinavië) naar Zuid- of Oost-Europa (Frankrijk, Duitsland en verder) reizen. Internationaal vrachtvervoer vertegenwoordigt 54% van het totale transport in België³.

Meer informatie: http://ec.europa.eu/transport/strategies/facts-and-figures/all-themes/index_en.htm

¹ Eurostat, 2009, *Highlights of the panorama of transport*, blz. 3.

² Eurostat, 2009, *Panorama of transport*, blz. 64.

³ Steer Davies Gleave, 2009, *Ex post evaluation of cohesion policy programmes 2000-2006*, appendix A, blz. 5.

1. Wegvervoer

Infrastructuur - België omvat een net van ongeveer 155.000 km wegen, waarvan ruim 1.700 km snelwegen. België beschikt hiermee, na Nederland en Malta, over het dichtste wegennet van de EU. Het wegennet van de EU bevat 5.000.000 km autowegen, waarvan ruim 65.000 km snelwegen⁴.

Dienst - In 2005 maakte bijna 70% van de Belgen dagelijks gebruik van de auto, in de EU iets meer dan 70%. In 2006 totaliseerde het wegtransport in België (inclusief transit) het recordvolume van 485 miljoen ton, een stijging met 15 % sinds 1999. De groei van de vraag naar binnenlands vervoer blijft zich in de eerste plaats toespitsen op het goederenvervoer over de weg (marktaandeel ca.75%). Wegvervoer krijgt nog steeds de voorkeur boven het spoor (ca.11%) en de binnenvaart (ca.14%).

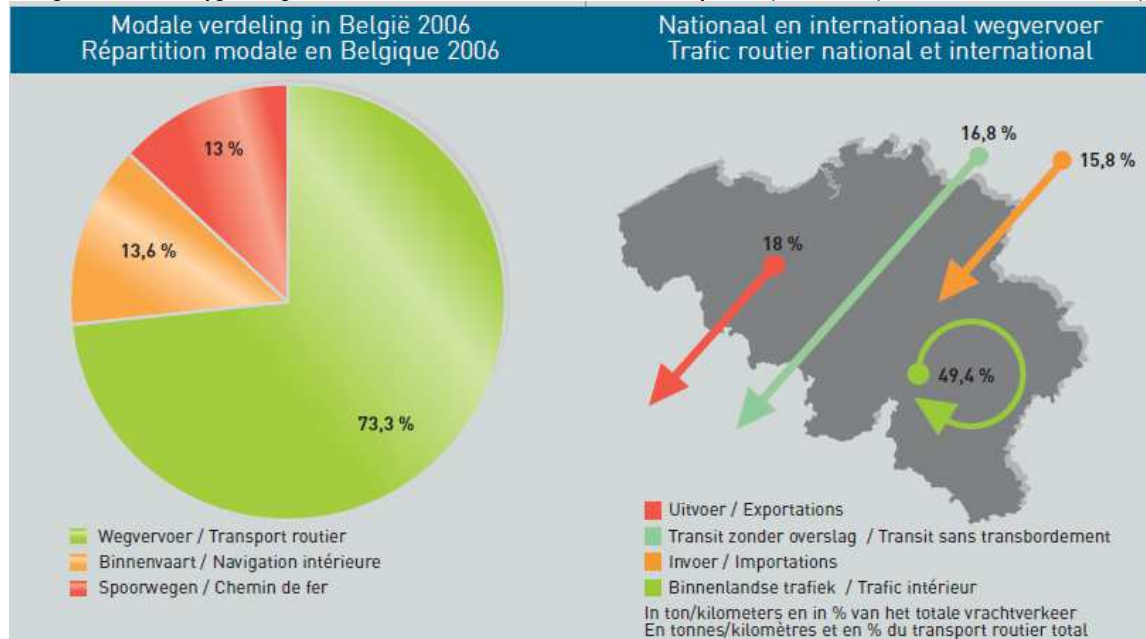


Fig. 1: Share of transport modes in Belgium – national and international road freight transport (2006)

Ongeveer 16 925 miljoen ton goederen werden over de weg binnen de EU-27 in 2006 intracommunautair vervoerd (Eurostat, 2009). Nationaal vervoer (d.i. geen grensoverschrijdend vervoer) door binnenlandse vervoerders vertegenwoordigt ongeveer twee derde van alle vervoersactiviteiten binnen de EU. Met een aandeel van ongeveer drie vierde (in feite, bijna 78%) van alle transportactiviteiten, is het relatieve belang van het nationale wegvervoer veel groter voor vervoerders uit de "oude" lidstaten dan voor vervoerders uit de "nieuwe" lidstaten, waar nationale vervoersactiviteiten slechts een derde (34%) van alle vervoersactiviteiten in ton-km vertegenwoordigen. Het bilateraal internationaal vervoer vormt het leeuwenaandeel (76%) van het internationaal vervoer in de EU. "Crosstrade" vertegenwoordigt een vijfde (20%) van dit vervoer en cabotage de overige 4%.⁵

Meer informatie: http://ec.europa.eu/transport/road/index_en.htm

⁴ FOD Mobiliteit en Vervoer (2011), *Lengte van het Belgische wegennet*.
European Union, European Commission (March, 2011), *Transport infrastructure*, retrieved from http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm.

⁵ Eurostat, 2009, *Panorama of transport*, blz. 64.

2. Spoorvervoer

Infrastructuur - België beschikt over ruim 3300 km aan spoorwegen. Na Tsjechië beschikt België over het dichtste net van de EU. De EU beschikt over een netwerk van 212.000 km⁶.

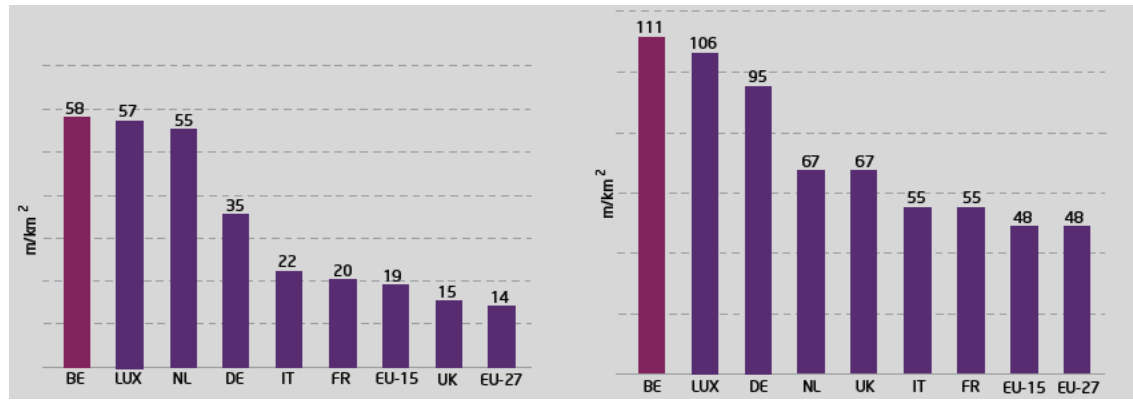


Fig. 2: Density of European rail networks (2007) – density of European highway networks (2007)

Dienstverlening - In 2007 maakten in België meer dan 500.000 personen dagelijks gebruik van de ruim 3600 reizigerstreinen (207 miljoen reizigers). Bovendien werden met deze modus ongeveer 60 miljoen ton goederen getransporteerd⁷.

Bijna 100 miljoen passagiers hebben de internationale grenzen binnen de EU-27 per spoor overgestoken in 2007; dit is 27% meer dan in 2001. Het aandeel van internationale vervoersdiensten van passagiers is bescheiden in vergelijking met het aandeel van de nationale diensten. Voor langere afstanden (meer dan 400 km) heeft het spoor een relatief klein marktaandeel. De voorkeur gaat daar meestal naar verplaatsingen met de auto of het vliegtuig. Ongeveer 90% van de internationale spoorwegpassagiers reizen tussen aangrenzende landen op afstanden van minder dan 300 km. Een uitzondering daarop zijn de hogesnelheidsdiensten die wel passagiers aantrekken bij reizen die tot 4 uur kunnen duren, bv. tussen Parijs en Amsterdam of Londen en Brussel.

De spoorwegen hebben ook nog 26 miljoen passagiers vervoerd tussen de EU-27 en haar buurlanden: 20 miljoen tussen de EU-27 en Zwitserland of Noorwegen en 6 miljoen van of naar de Balkanstaten en Oost-Europa. Het vrachtvervoer is in totaal met 18% toegenomen tussen 2001 en 2007, om nagenoeg 26 miljoen ton te bereiken⁸.

Meer informatie: http://ec.europa.eu/transport/rail/index_en.htm
<http://www.b-rail.be/corp-r/E/>
<http://www.eurail.com/sites/all/files/eurail.com/downloads/eurail-map-2011.pdf>

⁶ Federaal Planbureau (2008), *Transportdatabanken*, retrieved from http://www.plan.be/databases/database_det.php?lang=nl&TM=30&IS=60&DB=TRANSP&ID=14.

European Union, European Commission (March, 2011), *Transport infrastructure*, retrieved from http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm.

⁷ NMBS-Groep (2007), *Enkele cijfers*, retrieved from <http://jobs.b-rail.be/main/n/who/figures.php>.

⁸ NEA (2008), *Final Report for the "Study on Administrative and Regulatory Barriers in the field of Inland Waterway Transport"*, blz. ii; 114.

3. Luchtvervoer

Infrastructuur - Vijf luchthavens in België bieden lijnvluchten aan. In 2006 telde de EU-27 380 luchthavens met een volume van meer dan 15 000 passagiers. 274 van die luchthavens worden beschouwd als grote luchthavens omdat ze ten minste 150 000 passagiers per jaar behandelen en 125 luchthavens zijn zeer grote luchthavens die tot 1,5 miljoen passagiers per jaar ontvangen⁹.

Dienst - Zaventem en Charleroi zijn de belangrijkste spelers wat betreft reizigersvervoer en Zaventem en Luik nemen het grootste aandeel in voor goederenvervoer. In 2007 waren de luchthavens verantwoordelijk voor het vervoer van meer dan 21 miljoen passagiers. Daarnaast werd er ruim 1,3 miljoen ton goederen afgewikkeld. Het aantal ton post en vracht dat naar, van en binnen de EU-25 wordt vervoerd, groeide jaarlijks gemiddeld met 5,4 % sedert 2004 om 12,4 miljoen ton in 2007 te bereiken. Hoewel dit volume misschien klein blijkt in vergelijking met het volume dat over land wordt vervoerd, is de vervoerde vracht wel waardevol¹⁰.

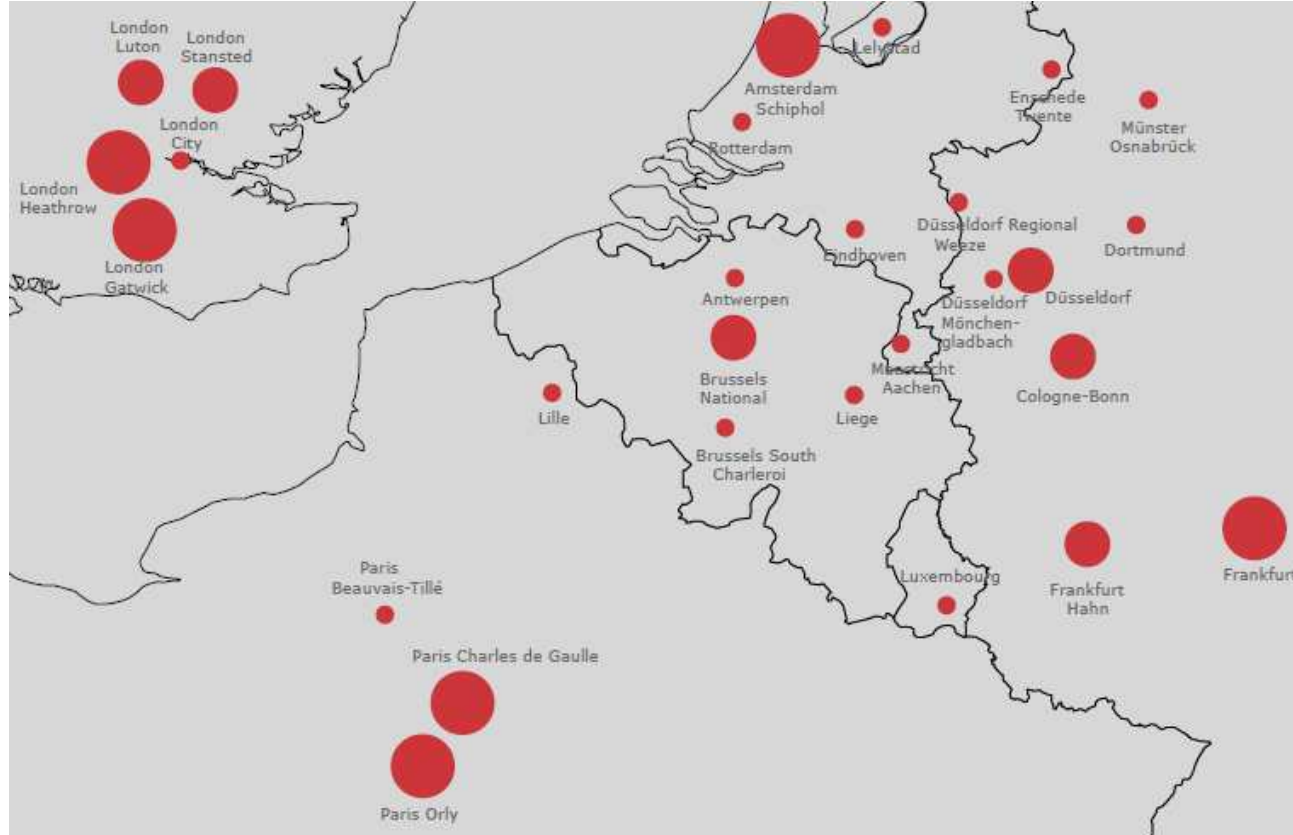


Fig. 3: Airports in Belgium and surrounding countries

⁹ ICAO (International Civil Aviation Organisation) (2011), *Case Study: Belgium*, blz. 1.

¹⁰ Eurostat, 2009, *Panorama of transport*, blz. 23; 95.

Kupfer, F. & Lagneau, F., Nationale Bank van België (2009), *Economic importance of air transport and air transport activities in Belgium*, blz. 2; 23; 26.

European Union, Eurostat (2011), *Transport database*, retrieved from http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database

België ligt in het centrum van de "FLAP"-vierhoek, gevormd door de vier grootste Europese luchthavens in termen van vervoer van passagiers en vracht: Frankfurt, Londen, Amsterdam en Parijs, die de *primary hubs* voor de meeste internationale luchtvaartmaatschappijen zijn. Vijf lidstaten verwerken drie vierde van het totale aantal ton vervoerde post en vracht in de EU-27 in 2007 (intra EU-27 wordt daarin dubbel meegerekend). Duitsland (25%), het Verenigd Koninkrijk (18%), Nederland (13 %), Frankrijk (12%) en België (9%).

Meer informatie: http://ec.europa.eu/transport/air/index_en.htm

4. Vervoer over de binnenwateren

Infrastructuur - Europa telt meer dan 30 000 km kanalen en rivieren; ze verbinden honderden strategische steden en gebieden met een industriële concentratie die reeds veilige en betrouwbare vervoersdiensten voor vracht, en in mindere mate, voor passagiers, aanbiedt. De netwerkkern verbindt Nederland, België (1354 km), Luxemburg, Frankrijk, Duitsland en Oostenrijk via een groot aantal gemakkelijk toegankelijke rivieren en kanalen¹¹.



Fig. 4: Netwerk van binnenwateren in België

Dienst - België is een van de grootste markten voor vervoer over binnenwateren samen met Nederland, Duitsland en Frankrijk. België beschikt, na Nederland, over het dichtste netwerk van de EU. Vervoer over de binnenwateren heeft altijd een belangrijke rol in België gespeeld. Ongeveer 80% (120 miljoen ton) van het behandelde volume is internationaal vervoer, vooral tussen België en Nederland en Duitsland. De overige 20% (30 miljoen ton) is nationaal vervoer van en naar de zeehavens, zoals Antwerpen en Gent. Duitsland (51%) en Nederland (31%) hadden het grootste aandeel in het internationaal binnenvaartvervoer van de EU-27 in 2006¹².

Meer informatie: http://ec.europa.eu/transport/inland/index_en.htm
<http://www.binnenvaart.be/nl/>

¹¹ European Union (2003), European Commission, *Inland waterway transport*, blz. 1.

¹² UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) (2008), *Transportsituatie in België*, blz.7.

Eurostat, 2009, Panorama of transport, blz. 86; 89.

5. Havens & Short Sea Shipping

Infrastructuur - De Vlaamse zeehavens (Antwerpen, Gent, Oostende, Zeebrugge), ... (...) spelen een hoofdrol in hun respectieve regionale economie en in de Belgische economie. In de EU liggen meer dan 1 200 handelshavens langs de 100 000 km de Europese kusten. Ze zijn strategische punten voor "modal transfer" en zijn van vitaal belang voor 90% van de Europese internationale handel en 40% van de intracommunautaire handel¹³.

Dienst -Vlaamse havens hebben in 2009 222,8 miljoen ton behandeld; het aandeel van de haven van Antwerpen vertegenwoordigt bijna 70%. 3 834 miljoen ton goederen werden in totaal in de havens van de EU-27 in 2006 verwerkt. Dit staat gelijk met ongeveer een vijfde van het gewicht van goederen dat over de weg in de EU-27 in 2006 werd vervoerd en is dubbel zoveel als het gewicht dat per spoor werd vervoerd.

Met Short Sea Shipping (SSS) worden goederen vervoerd tussen havens van de EU-27 en Noorwegen enerzijds en Europese havens gelegen langs de Middellandse Zee en de Zwarte Zee anderzijds¹⁴.



Fig. 5: Network of Short Sea Shipping

¹³ Mathys, C. Nationale Bank van België (2009), *Economic importance of the Belgian ports*, abstract.

European Union, European Commission (September, 2011), *Maritime Transport*, retrieved from http://ec.europa.eu/transport/maritime/ports_en.htm

European Union, Eurostat (2009), *Panorama of transport*, blz. 89-90.

¹⁴ European Union, Eurostat (2009), *Panorama of transport*, blz. 90.

In 2008 werd met SSS ongeveer 1,9 biljoen ton vracht vervoerd, wat 60% van het maritiem vervoer van de EU-27 vertegenwoordigt. SSS in het Verenigd Koninkrijk vervoerde 348 miljoen ton vracht, wat 15% van het SSS in de EU-27 vertegenwoordigt. Daarna komt Italië met 14% en Nederland met 11%. SSS tussen de havens van de EU-27 en havens in de Middellandse Zee was goed voor 592 miljoen ton. Dit vertegenwoordigt ongeveer 28% van de totale SSS die in de havens van de EU-27 werd aangegeven. De Noordzee volgt op de voet met 566 miljoen ton (27% van de SSS in de EU-27). In België bedroeg de SSS 130 miljoen ton in 2008¹⁵.

Meer informatie: <http://www.espo.be>
<http://www.shortsea.be/>
<http://www.shortsea.info/>

Voor een volledig overzicht van het vervoersnetwerk in België: <http://www.ngi.be/NL/NL4-1-2.shtm>

¹⁵ Amerini, G., Eurostat (2010), *Short Sea Shipping of goods 2008*, blz. 1

Bronnenlijst

- Amerini, G., Eurostat (2010), *Short Sea Shipping of goods 2008*.
- European Union (2003), European Commission, *Inland waterway transport*.
- European Union, European Commission (March, 2011) , *Transport infrastructure*, retrieved from http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm.
- European Union, European Commission (September, 2011) , *Maritime Transport*, retrieved from http://ec.europa.eu/transport/maritime/ports_en.htm
- European Union, European Commission (September, 2011) , *EU Maritime Policy*.
- European Union, Eurostat (2009), *Highlights of the panorama of transport*.
- European Union, Eurostat (2009), *Panorama of transport*.
- European Union, Eurostat (2011), *Transport database*, retrieved from http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database
- European Union, European Commission, DG for Mobility and Transport, *Road freight transport vademecum 2011*.
- European Union, Eurostat (2010), *Energy, transport and environment indicators*.
- Steer Davies Gleave (2009), *Ex post evaluation of cohesion policy programmes 2000-2006. Work Package 5A: Transport*.
- Federaal Planbureau (2008), *Transportdatabanken*, retrieved from http://www.plan.be/databases/database_det.php?lang=nl&TM=30&IS=60&DB=TRANSP&ID=14.
- FOD Economie (2010) , *Analyse van het goederenverkeer per spoor in België*.
- FOD Mobiliteit en Vervoer (2011), *Lengte van het Belgische wegennet*.
- ICAO (International Civil Aviation Organisation) (2011), *Case Study: Belgium*.
- Kupfer, F. & Lagneau, F., Nationale Bank van België (2009), *Economic importance of air transport and air transport activities in Belgium*.
- Mathys, C. Nationale Bank van België (2009), *Economic importance of the Belgian ports*.
- MORA (Mobiliteitsraad van Vlaanderen) (2009), *Mobiliteitsrapport van Vlaanderen*.
- NMBS-Groep (2007), *Enkele cijfers*, retrieved from <http://jobs.b-rail.be/main/n/who/figures.php>
- NEA (2008), *Final Report for the "Study on Administrative and Regulatory Barriers in the field of Inland Waterway Transport"*.
- NEA, e.a. (2010), *Situation and Perspectives of the Rail Market*.
- UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) (2008), *Transportsituatie in België*.

Fig. 1: FEBIAC & FEBETRA (2008), *Imago van het wegvervoer*.

Fig. 2: Wuyts, B., NMBS-Holding (2009), *Het belang van het vervoer per spoor*.

Fig. 3: Ruimtelijk Planbureau (2005), *Atlas of airports in Northwest Europe*.

Fig. 4: Promotie Binnenvaart Vlaanderen (2011), *Detailkaart Vlaamse waterwegen*.

Fig. 5: Promotie Short Sea Shipping (2004), *Short Sea Shipping*, retrieved from
http://www.shortsea.be/nederlands/33_data/ap_Kansenobstakels.pps