



## Transportvooruitzichten voor België tegen 2030 en enkele beleidsvarianten

Het Federaal Planbureau heeft op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer het PLANET model ontwikkeld. Met dit nieuwe model worden langetermijn vooruitzichten opgesteld inzake mobiliteit tot het jaar 2030. Het model laat ook toe om de impact van beleidsmaatregelen voor transport te evalueren.

Dit rapport schetst een beeld van de langetermijn evolutie van transport in België die men kan verwachten bij gelijkblijvend beleid. Het rapport gaat ook in op de mogelijke voor- en nadelen van twee beleidsopties die vaak worden voorgesteld om de transportproblemen aan te pakken.

### Belangrijkste resultaten van de transportvooruitzichten voor België bij gelijkblijvend beleid (referentiescenario)

	2005	2030	Toename (in %)
<b>Goederenvervoer (in miljard tonkilometers)</b>			
Spoor	8,3	15,3	85%
Binnenvaart	8,8	14,8	68%
Bestelwagen	2,3	3,8	66%
Vrachtwagen	49,9	67,6	36%
Totaal	69,3	101,6	47%
<b>Personenvervoer (in miljard reizigerskilometers)</b>			
Auto met één inzittende	64,7	87,9	36%
Auto met meer dan één inzittende	37,8	36,8	-3%
Spoor	7,9	12,3	56%
Bus, tram, metro	7,9	6,7	-15%
Niet-gemotoriseerd	3,8	4,9	30%
Totaal	122,1	148,6	22%

Nota: een reizigerskilometer is een kilometer afgelegd door een reiziger; een tonkilometer is een kilometer afgelegd door een ton goederen.

Bij gelijkblijvend beleid zou de stijging van het goederen- en personenvervoer in België leiden tot een verdere verslechtering van de verkeerscondities in België. Tijdens de spitsuren zou de gemiddelde snelheid op de weg in 2030 23% lager zijn dan in 2005. Tijdens de daluren zou de snelheid met ongeveer 15% dalen. De

verdere toename van de congestiekosten baart zorgen. Nieuwe maatregelen dringen zich daarom op. Het rapport onderzoekt twee mogelijke antwoorden. De analyse heeft eerder tot doel om de mogelijke impacts te onderzoeken, dan om concrete beleidsvoorstellen te doen.

### Internaliseren van de externe milieu- en congestiekosten

Een eerste beleidsoptie richt zich op het "internaliseren" van de externe milieu- en congestiekosten van transport door middel van een aangepaste prijszetting voor de verschillende vervoermiddelen. Hiertoe wordt rekeningrijden geleidelijk ingevoerd (met een verschillende prijs voor de spits- en de dalperiode) en worden de exploitatiesubsidies voor het openbaar vervoer afgeschaft. Daarnaast wordt een milieubelasting geheven op het openbaar vervoer en het goederenvervoer per spoor en per binnenvaart. Het Eurovignet en de belastingen op de aankoop en bezit van wegvoertuigen worden geleidelijk afgeschaft. De extra budgettaire middelen die resulteren uit de aangepaste prijszetting en de vermindering van de subsidies worden gebruikt om de arbeidsbelastingen of de algemene belastingen te verlagen.

Voor het personenvervoer zou dit alles eerst en vooral leiden tot minder reizigerskilometers. Deze zouden in 2030 5% lager liggen dan in het referentiescenario. Daarnaast zou er een belangrijke modale verschuiving optreden, zoals weergegeven wordt in de volgende tabel. Tenslotte zou er een verschuiving zijn van de spits naar de dalperiode.

**Belangrijkste resultaten van de twee beleids-  
opties in 2030**  
(verschil in % ten opzichte van het referentiescenario)

	Internaliseren van externe kosten	Sneller "duurzaam" vervoer
Goederenvervoer (tonkilometers)		
Spoor	-4%	11%
Binnenvaart	-5%	3%
Bestelwagen	-6%	0%
Vrachtwagen	3%	-1%
Totaal	0%	1%
Personenvervoer (reizigerskilometers)		
Auto met één inzittende	-8%	-3%
Auto met meer dan één inzit- tende	14%	-3%
Spoor	-30%	60%
Bus, tram, metro	-49%	48%
Niet-gemotoriseerd	50%	-34%
Totaal	-5%	4%

Bij het goederenvervoer zou de andere prijszetting eerst en vooral resulteren in een daling met 34% van de transit tonnage ten opzichte van het referentiescenario. Binnen het wegvervoer in zijn geheel is er een verschuiving van de bestelwagens naar de vrachtwagens. De gemiddelde beladingsgraad zou dus toenemen voor het wegvervoer, waardoor men de kosten van de nieuwe prijszetting kan verminderen. Door de hogere prijs van het spoor en de binnenvaart zal het aandeel van die twee modi afnemen.

Als gevolg van dit alles zou de verkeersstroom tijdens de spitsuren in 2030 15% lager liggen dan bij gelijkblijvend beleid. De snelheid op de weg tijdens de spits zou in 2030 32% hoger liggen dan in het referentiescenario.

Uit onze analyse blijkt dat het internaliseren van de externe milieu- en congestiekosten zou leiden tot een grote netto baat voor de maatschappij. Dit is te danken aan drie positieve effecten. Ten eerste vermindert het congestieprobleem aanzienlijk doordat de bestaande transportinfrastructuur efficiënter gebruikt wordt. Ten tweede is er een positief effect op het milieu. Het derde element betreft de impact van het inzetten van de extra budgettaire middelen die bekomen worden door de nieuwe prijszetting. Essentieel voor het bekomen van de netto maatschappelijke baat is dat deze extra budgettaire middelen optimaal worden ingezet.

### Sneller "duurzaam" vervoer

Een tweede beleidsoptie wil de binnenvaart, het spoor en bus, tram en metro aantrekkelijker maken door hun snelheid geleidelijk te verhogen.

Door de hogere snelheid van de trein en bus, tram en metro zou er een modale verschuiving plaatsvinden in het personenvervoer naar het openbaar vervoer. Tijdens de spitsuren zou er 5% minder gereden worden met de auto, en het autogebruik tijdens de daluren zou met 2% verminderen.

Bij het goederenvervoer zou de hogere snelheid voor het spoor en de binnenvaart – zowel in België als in het buitenland – leiden tot een kleine verschuiving van het wegtransport naar die twee modi. De modale verschuiving zou echter beperkt zijn. De verandering zou groter zijn voor het internationaal lange afstandsvervoer dan voor het nationaal vervoer. De lagere kosten van het transport in België via het spoor en de binnenvaart zouden ook meer transit vervoer aantrekken dan in het referentiescenario.

Dit alles zou leiden tot een lichte stijging van de gemiddelde snelheid op de weg, vooral in de spits (met 3% ten opzichte van het referentiescenario). In vergelijking met het eerste beleidsscenario is de impact op de congestie echter klein. De impact op het milieu is licht negatief.

Al bij al zou er zich een beperkte netto maatschappelijke baat voordoen. Deze moet worden afgewogen tegen de kosten die moeten gemaakt worden om de hogere snelheid voor de duurzame vervoermiddelen te realiseren. De schatting hiervan valt echter buiten het kader van deze studie.

Langetermijn vooruitzichten van transport in België:  
Referentiescenario en twee beleidsvarianten,  
Working Paper 12-08, Inge Mayeres, juli 2008

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

Voor meer informatie:  
Inge Mayeres, [im@plan.be](mailto:im@plan.be), tel. 02 507 73 25.