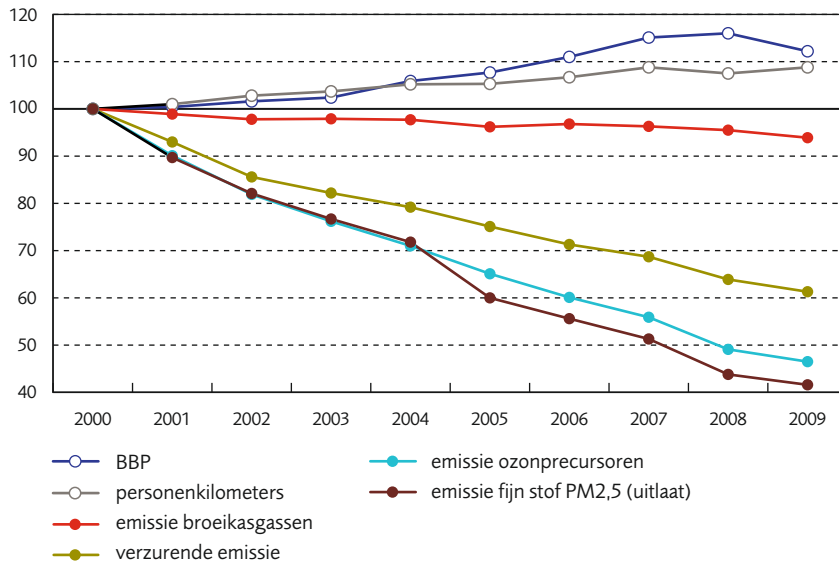




Eco-efficiëntie van het personenvervoer

DPSIR

index (2000=100)



Voor spoor zijn enkel activiteit, energiegebruik en emissie van dieseltreinen inbegrepen. Berekening van personenkilometers werd aangepast ten opzichte van vorige rapportering.

Bron: MIRA op basis van De Lijn, FODMV, NMBS, SVR, VMM

Absolute ontkoppeling tussen emissies en personenkilometers

Door de financieel-economische crisis steeg het bruto binnenlands product (BBP) in Vlaanderen in 2008 minder snel dan voorheen en daalde in 2009. Het aantal personenkilometers van het personenvervoer (wegverkeer en spoor) daalde in 2008 met 1,2 % maar steeg in 2009 opnieuw tot het niveau van 2007.

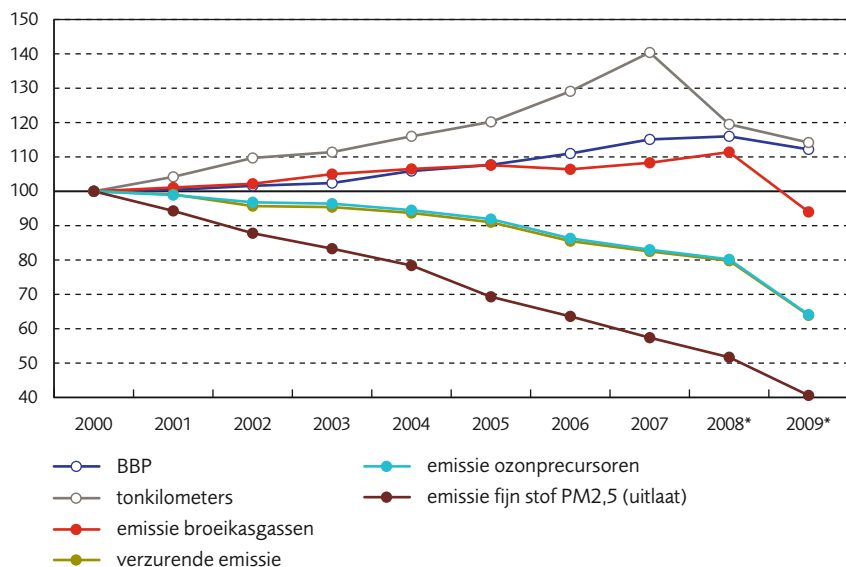
In de periode 2000-2009 was er een absolute ontkoppeling tussen de emissies van het personenvervoer en de personenkilometers. De CO₂-emissie daalde in 2009 verder, door het stijgende gebruik van energiezuinige wagens en van biobrandstoffen voor wegverkeer. Biobrandstoffen stonden in voor 3,0 % van het totale energiegebruik van het wegverkeer, personen- en goederenvervoer samen. Biodiesel had daarin het grootste aandeel, bio-ethanol was verantwoordelijk voor ongeveer een tiende. In 2008 was het aandeel biobrandstoffen nog maar 1,2 %. De emissies van ozonprecursoren, verzurende componenten en PM_{2,5} daalden continu tussen 2000 en 2009 door het verstrengen van de Europese emissienormen voor nieuwe voertuigen en brandstoffen. De introductie van Euro 4-motoren in 2005 zorgde voor een sterkere daling van de emissie van fijn stof. De sterkere daling van de emissies in 2008 is te danken aan het kleinere aantal personenkilometers in dat jaar.

	2000	2005	2006	2007	2008	2009
BBP (miliard euro)	144,8	156,0	160,7	166,6	168,0	162,4
personenkilometers (miliard)	66,82	70,36	71,27	72,68	71,82	72,68
emissie broeikasgassen (kton CO ₂ -eq)	8 165	7 853	7 904	7 864	7 794	7 669
verzurende emissie (miljoen Zeq)	1 031	774	735	708	659	632
emissie ozonprecursoren (ton TOFP)	87 208	56 763	52 451	48 786	42 831	40 557
emissie fijn stof (PM _{2,5}) (ton)	2 630	1 577	1 462	1 348	1 153	1 093



Eco-efficiëntie van het goederenvervoer

index (2000=100)



* voorlopige cijfers tonkilometers

Voor spoor zijn enkel activiteit, energiegebruik en emissie van dieselreinen inbegrepen. Berekening van tonkilometers werd aangepast ten opzichte van vorige rapportering.

Bron: MIRA op basis van ADSEI, FODMV, NMBS, NV De Scheepvaart, PBV, SVR, VMM, W&Z

Emissies van goederenvervoer dalen sterk in 2009

De financieel-economische crisis had een groter effect op het goederenvervoer (wegverkeer, spoor en binnenvaart) dan op het personenvervoer. Het aantal tonkilometers daalde in 2009 verder met 4,4 %. Dit zorgde er mee voor dat de stijgende trend in broeikasgasemissie gekeerd werd. Ook het verhoogd gebruik van biobrandstoffen droeg daartoe bij. In 2009 was de CO₂-uitstoot 6 % lager dan in 2000. In tegenstelling tot vorige jaren waar slechts een relatieve ont koppeling optrad, was er in 2009 een absolute ont koppeling met de tonkilometers.

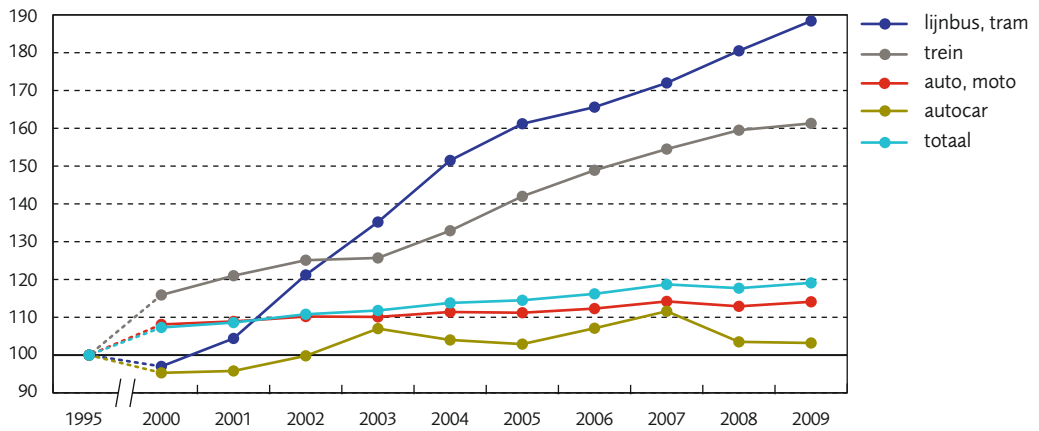
Zoals bij het personenvervoer daalden de emissies van ozonprecursoren, verzurende componenten en PM_{2,5} door het goederenvervoer tussen 2000 en 2009 door strengere Europese emissienormen. Er was een absolute ont koppeling met de tonkilometers. De sterke daling van de verzurende emissies en de emissies van ozonprecursoren in 2009 kwam niet enkel door de lagere activiteit. Ook de introductie van Euro V-motoren bij vrachtwagens speelde hierin een rol. Die motoren stoten minder stikstofoxides uit dan hun voorgangers. In 2009 was het goederenvervoer verantwoordelijk voor de uitstoot van 38 % van de broeikasgassen van de sector transport, 56 % van de verzurende stoffen, 53 % van de ozonprecursoren en 45 % van het fijn stof uitgestoten via de uitlaat.

	2000	2005	2006	2007	2008*	2009*
BBP (miljard euro)	144,8	156,0	160,7	166,6	168,0	162,4
tonkilometers (miljard)	34,89	41,93	45,03	49,00	41,70	39,86
emissie broeikasgassen (kton CO ₂ -eq)	5 035	5 415	5 356	5 451	5 610	4 731
verzurende emissie (miljoen Zeq)	1 245	1 132	1 065	1 027	993	796
emissie ozonprecursoren (ton TOFP)	72 344	66 488	62 453	60 042	58 054	46 379
emissie fijn stof (PM _{2,5}) (ton)	2 227	1 544	1 417	1 278	1 151	904

Transportstromen van personenvervoer

DPSIR

index (1995=100)



Ten opzichte van vroegere rapporteringen werden data voor autocars toegevoegd en werden data voor lijnbus/tram berekend op basis van hogere bezettingsgraden (FODMV).

Bron: De Lijn, FODMV, NMBS

Financieel-economische crisis laat zich voelen

De transportstromen van het personenvervoer, uitgedrukt in personenkilometers, zijn een maat voor de activiteit van de sector transport. Het openbaar vervoer bleef de laatste tien jaar continu stijgen. Een gericht prijzenbeleid en een verruimd aanbod stimuleerden het gebruik. Het vervoer met de lijnbus/tram steeg in 2009 met 4,4%. De toename is te danken aan een stijging van het aantal abonnees en aan investeringen in extra aanbod. Het spoor nam in 2009 nog toe met 1,2%, een beduidend kleinere stijging dan het jaar voordien. Het internationale reizigersverkeer voelde de invloed van de financieel-economische crisis en stagneerde. Het vervoer met de auto of moto steeg in 2009 opnieuw tot het niveau van 2007, na een terugval in 2008. De crisis beïnvloedde ook het vervoer per autocar, met een sterke terugval in 2008 (-7,2%) en een stagnatie in 2009.

Auto nog steeds dominante vervoermiddel

Na de dip in 2008 steeg het totale aantal personenkilometers in Vlaanderen in 2009 terug boven het niveau van 2007. De auto en moto namen 80% van de activiteit in, de lijnbus/tram haalde 6%, de trein 8% en de autocar 6%. In 1995 bedroegen de aandelen respectievelijk 84%, 4%, 6% en 7%. Het openbaar vervoer realiseerde wel een beperkte modale verschuiving, maar de auto is nog steeds het favoriete vervoermiddel.

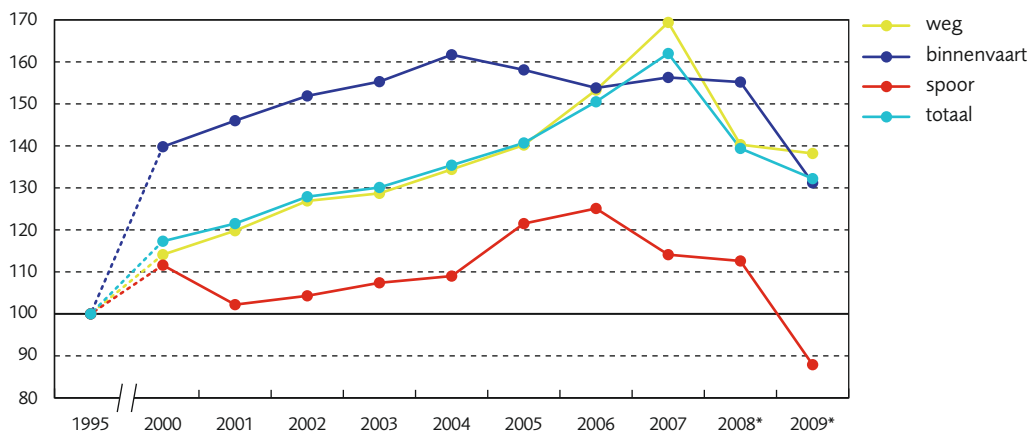
personenvervoer (miljard personenkm)	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009
lijnbus, tram	2,72	2,64	4,39	4,51	4,68	4,91	5,13
trein	3,79	4,39	5,38	5,64	5,85	6,04	6,11
auto, moto	55,47	59,98	61,69	62,29	63,34	62,62	63,31
autocar	4,43	4,22	4,56	4,74	4,94	4,59	4,57
totaal	66,41	71,23	76,01	77,18	78,81	78,16	79,12



Transportstromen van goederenvervoer

DPSIR

index (1995=100)



* voorlopige cijfers

Vanaf 2007 werd het aantal tonkilometers van het spoor berekend op basis van het vrachtopvolgingssysteem en niet meer op basis van facturatiegegevens. Het cijfer voor 2007 ligt daardoor 0,2 miljard tonkm hoger dan in vorige rapporteringen. De cijfers voor en na 2007 zijn dan ook niet volledig vergelijkbaar.

Bron: ADSEI, FODMV, NMBS, NV De Scheepvaart, PBV, VMM, W&Z

Goederenvervoer fel getroffen door financieel-economische crisis

De activiteit van het vrachtvervoer over de weg nam in de periode 1995-2007 toe met ongeveer 70 %. De laatste twee jaar viel het aantal tonkilometers sterk terug door de financieel-economische crisis. Onder invloed van het kaaimurenprogramma, waarbij de Vlaamse overheid sedert 1998 een financiële stimulans geeft voor de bouw van laad- en losinstallaties, steeg de activiteit van de binnenvaart tot 2004. De laatste jaren is die trend omgebogen met een dieptepunt in 2009 door de crisis. De binnenvaart daalde met 15 % ten opzichte van 2008. Na een continue stijging van de activiteit in de periode 2001-2006, daalde het goederenvervoer per spoor vanaf 2007. Dit was ondermeer te wijten aan een terugval van het transport van ijzererts, cokes en steenkool. In 2009 was de invloed van de crisis duidelijk zichtbaar. Het aantal tonkilometers van het spoor daalde met bijna 22 % ten opzichte van 2008, de laagste activiteit sinds 1995. Ten opzichte van het topjaar 2007 daalde het totale goederenvervoer met 18 %.

Modale verschuiving goederenvervoer blijft uit

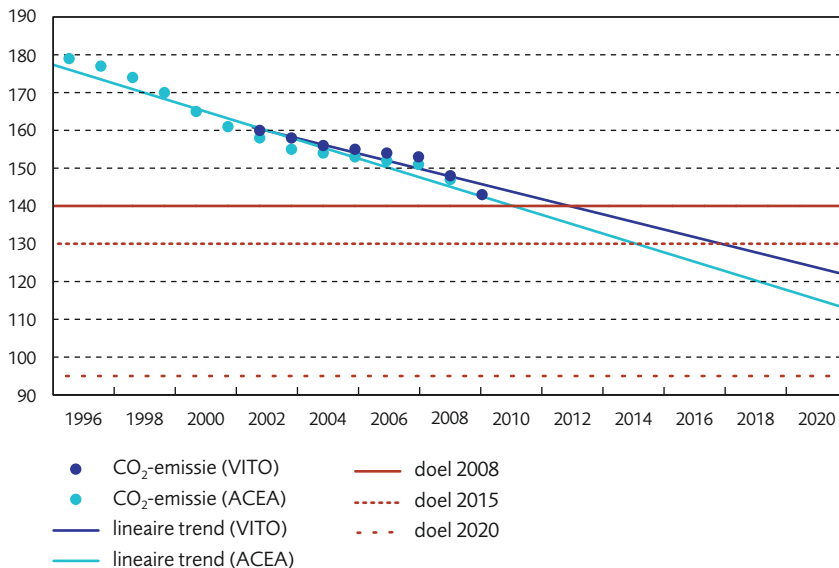
De modale verdeling, een aandachtspunt van het Pact 2020, was 80 % voor wegvervoer, 13 % voor binnenvaart en 7 % voor spoor in 2009. In 1995 was dit 77 %, 13 % en 10 %. De streefwaarde voor 2010 (Mobiliteitsplan Vlaanderen Beleidsvoornemens, duurzaam scenario) is respectievelijk 69 %, 17 % en 14 %. Hoewel de binnenvaart haar aandeel verhoogde in de periode 2000-2005, slagen de meer milieuvriendelijke modi er helemaal niet in die streefwaarde te bereiken.

goederenvervoer (miljard tonkm)	1995	2000	2005	2006	2007	2008*	2009*
weg	24,48	27,95	34,33	37,52	41,47	34,34	33,84
binnenvaart	4,19	5,85	6,62	6,44	6,55	6,50	5,50
spoor	3,24	3,62	3,94	4,06	3,70	3,65	2,85
totaal	31,91	37,42	44,90	48,02	51,72	44,49	42,19



CO₂-emissie van nieuw verkochte personenwagens

CO₂-emissie nieuw verkochte personenwagens (g/km)



Bron: ACEA, EC, VITO op basis van DIV

Doelstelling 2008 niet gehaald

In het kader van het Europese klimaatbeleid sloot de Europese Commissie een vrijwillig convenant af met de automobielsector om de CO₂-uitstoot van nieuwe personenwagens in de EU te verminderen. In België was de gemiddelde CO₂-uitstoot voor het volledige park aan nieuwe personenwagens 148 g/km in 2008 (data VITO). Dit is een overschrijding met bijna 6 % van het gemeenschappelijke EU-doel. Bij benzinevoertuigen was de daling sterker dan bij dieselveertuigen.

Om de resultaten te verbeteren besliste de EU eind 2008 om de doelstelling verder te verlagen via wetgeving en dit in twee fases. Het Pact 2020 neemt deze doelstellingen over. Een lineaire trend zal resulteren in het halen van het doel van 130 g/km tegen 2015 voor de Europese merken (data ACEA), maar pas tegen 2016 voor het volledige nieuwe wagenpark. Na 2007 was er een scherpere daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe wagens. In 2007 wijzigde namelijk het toekennen van het federale fiscale voordeel voor voertuigen die minder dan 115 g/km uitstoten van een belastingaftrek naar een directe korting bij aankoop. Verder werd de aftrekbaarheid van bedrijfswagens vanaf 2007 afhankelijk van de CO₂-uitstoot. Het aanbod van voertuigmodellen met lage CO₂-uitstoot verruimde ook verder. Om het doel van 95 g/km tegen 2020 te bereiken zal ook het aandeel hybride en elektrische wagens moeten stijgen. Naast inspanningen van de constructeurs, zal dit ook een verandering van het aankoopgedrag van de automobilist vragen. Verkeersbelastingen gebaseerd op de milieuprestaties van het voertuig kunnen dit stimuleren.

CO ₂ -emissie nieuwe personenwagens (g/km)	2003	2005	2007	2008	2009
benzine	168	162	157	152	146
diesel	154	152	151	147	142
gemiddeld	158	155	153	148	143

Bron: VITO op basis van DIV