

H.1 MOBILITEITSONTWIKKELINGEN

In dit hoofdstuk beschrijven we de ontwikkelingen in de personen- en goederenmobiliteit in Vlaanderen zoals ze zich in het verleden (tot 2010) hebben voorgedaan. Deze ontwikkelingen zijn het gevolg van diverse maatschappelijke ontwikkelingen (zie hoofdstuk 4) maar ook van de wijze waarop het transportsysteem werd uitgebouwd (zie hoofdstuk 2). Deze mobiliteitsontwikkelingen zijn van invloed op de externe effecten die in hoofdstuk 3 worden beschreven.

1.1 Mobiliteitsontwikkelingen over land

In dit punt gaan we in op de mobiliteitsontwikkelingen (personen- en goederenmobiliteit) over land en op de verkeers- en vervoersstromen, die als gevolg van deze ontwikkelingen, op de verschillende modale netwerken worden vastgesteld.

1.1.1 Personenmobiliteit

1.1.1.1 Volume ontwikkeling

De personenmobiliteit (uitgedrukt in **personenkilometers**¹⁰) is de laatste tien jaar 2000-2010 met 14% toegenomen (van 71 miljard personenkilometers in 2000 tot 81 miljard in 2010). De gemiddelde jaarlijkse groei bedroeg 1,3%. De laatste tien jaar zwakte deze groei enigszins af. Zo bedroeg de toename van het aantal personenkilometers in de periode 1990 - 2000 nog 15% (met een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,4%).

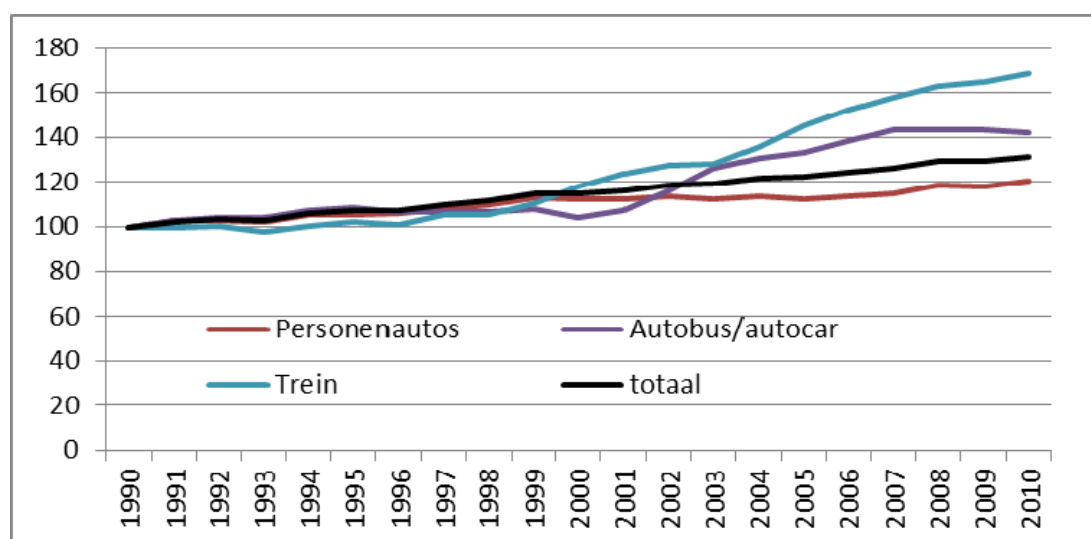


Fig. 1: Ontwikkeling van de personenkilometers afgelegd door personenauto's, per autobus/autocar en per trein (index 1990) (Federaal Planbureau en de Studiedienst Vlaamse Regering).

Het merendeel van de personenkilometers¹¹ wordt afgelegd door **personenauto's** (aandeel van 76% in 2010). Een opmerkelijke trend is de afzwakking van de gemiddelde jaarlijkse groei. Deze bedroeg in de periode 1990-2000 nog gemiddeld 1,2% per jaar

¹⁰ Zijnde personenkilometers afgelegd met motorfiets, personenauto, lichte vrachtwagens, autobus en autocar en trein. De kilometers afgelegd te voet of per fiets zijn niet vervat in deze cijfers.

¹¹ Personenkilometers worden berekend uit de voertuigkilometers die worden afgelegd en op basis van aannames met betrekking tot de bezettingsgraad van de voertuigen. In deze gegevens zitten dus ook het aantal personenkilometers afgelegd door buitenlandse voertuigen.

tegenover 0,7% per jaar in de periode 2000-2010. Deze afvlakking van de groei is niet uniek voor Vlaanderen¹².

Het aantal personenkilometers per **trein** (aandeel van 8% in 2010) nam in de periode 2000-2010 sterk toe (+43%) met een gemiddelde jaarlijkse groei van 3,6%. In de jaren negentig nam het aantal personenkilometers afgelegd met de trein minder sterk toe maar kende toch nog een toename van 18% (gemiddelde jaarlijkse groei van 1,7%). Het nationaal vervoer, goed voor het merendeel van de reizigerskilometers (aandeel van 94% in 2010) kende in de periode 2000-2010 een sterke groei (+50% tegenover +4% in de jaren negentig). Het internationaal vervoer echter groeide vooral sterk in de periode 1990-2000 (+34%). De laatste tien jaar (2000-2010) is de toename van het internationaal vervoer minder groot (+14%).

Het aantal personenkilometers afgelegd door met **autobus en autocar** (aandeel van 11% in 2010) nam in de periode 2000-2010 toe met 37% (gemiddelde jaarlijkse groei van 3,2%). In de jaren negentig nam het aantal personenkilometers per autobus of autocar nauwelijks toe (+4%). De gemiddelde jaarlijkse groei bedroeg 0,4%. Het aandeel van het stads- en streekvervoer (De Lijn) in de totaliteit van het aantal personenkilometers afgelegd met autobus en autocar is doorheen de jaren sterk toegenomen (van 38% in 1995 tot 56% in 2010)¹³.

Het aantal personenkilometers afgelegd door **lichte vrachtwagens** (aandeel van 4% in 2010) kende in de periode 2000-2010 bijna een verdubbeling (+ 89% met een jaarlijks gemiddelde groei van 6,6%). Sinds 2005 vlakt de groei af¹⁴. Toch was het vooral in de jaren negentig dat het aantal personenkilometers door lichte vrachtwagens sterk toenam (gemiddelde jaarlijkse groei van 34%).

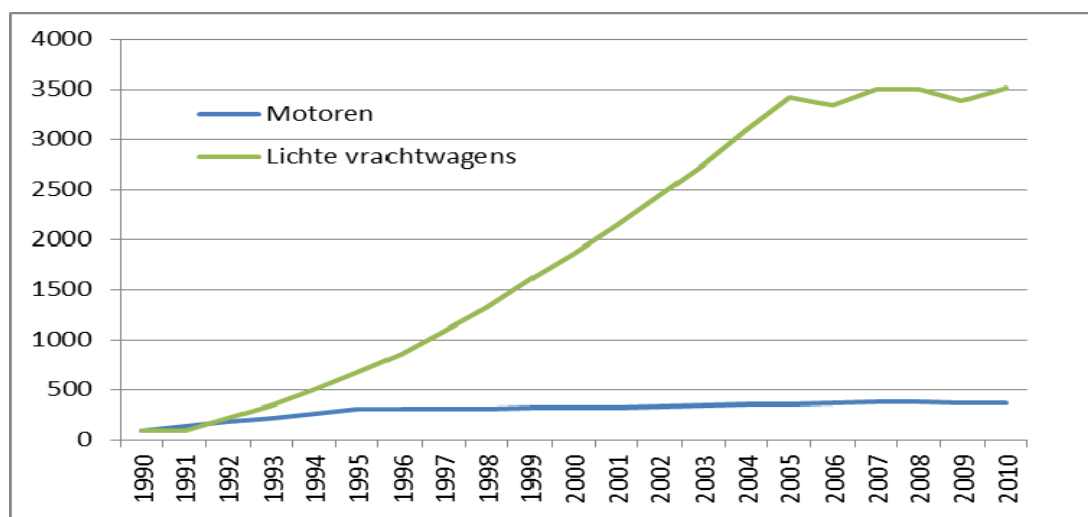


Fig. 2: Ontwikkeling van de personenkilometers afgelegd door motoren en lichte vrachtwagens (index 1990) - (Federaal Planbureau).

¹² In haar Mobiliteitsbalans 2011 wijst het Kennisinstituut voor het Mobiliteitsbeleid erop dat ook in andere westerse landen de groei afvlakt of stagneert. Een zelfde conclusie vinden we terug in "Recent Trends in Car Usage in advanced Economies, slower growth ahead, OECD (2013).

¹³ Cijfers op basis van MIRA

¹⁴ Op 1 januari 2006 werd een nieuwe fiscale definitie van kracht van lichte vrachtwagens. In de periode 1998-2005 bedroeg de groei nog gemiddeld 14,5% per jaar

Het aantal personenkilometers afgelegd met **motoren** (aandeel van 1% in 2010) nam in de periode 2000-2010 toe met 17% (gemiddelde jaarlijkse groei van 1,6%). De groei was het sterkst in de jaren negentig (+218% in de periode tussen 1990 en 2000) met een gemiddelde jaarlijkse groei van 12%.

De geschetste ontwikkelingen geven een goed beeld van het gemotoriseerd vervoer. Dit beeld is onvolledig omdat de personenkilometers afgelegd met **(brom/snor)fiets** en **te voet** in deze officiële statistieken ontbreken. Wanneer we op basis van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag¹⁵ een schatting maken van het aantal afgelegde (brom/snor)fietskilometers en voetgangerskilometers dan bekomen we op jaarbasis 5 à 5,5 miljard bijkomende personenkilometers die te voet of met de fiets worden afgelegd.

	2007-2008 (OVG 3)	2008-2009 (OVG 4.1)	2009-2010 (OVG 4.2)
Voetgangerskilometers	1,56	1,29	1,29
Fietskilometers	3,79	3,62	3,61
Brom/snorfietskilometers	0,2	0,2	0,3
TOTAAL	5,55	5,11	5,2

Tabel 1: Totaal afgelegde afstand per vervoermiddel per jaar, uitgedrukt in miljard km en berekend op ritniveau (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen¹⁶).

1.1.1.2 Modale verdeling

Het merendeel van de personenkilometers wordt nog steeds afgelegd met individuele vervoersvormen. **Personenauto's** blijven hierbij veruit het belangrijkste vervoermiddel. Wel is hun aandeel in de personenkilometers gedaald van 83% in 1990 en 81% in 2000 tot 76% in 2010. **Lichte vrachtwagens** (o.a. bestelwagens) hebben een aandeel (2010) van 4%. Hun aandeel verdubbelde de laatste tien jaar.

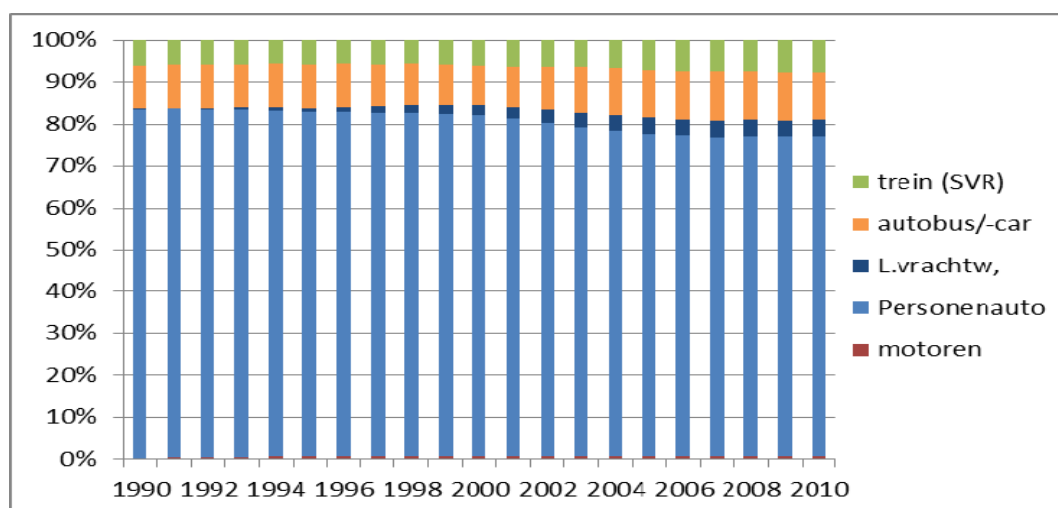


Fig. 3: Ontwikkelingen van de modale verdeling van de personenkilometers (Federaal Planbureau, de Studiedienst van de Vlaamse Regering, MIRA en de FOD Mobiliteit).

¹⁵ Personenkilometers afgelegd te voet, per fiets en brom/snorfiets door niet-Vlamingen blijven echter in de cijfers ontbreken.

¹⁶ OVG 3 (2007-2008), OVG 4.1 (2008-2009), OVG 4.2 (2009-2010)

Het aandeel van de **motoren** in de personenkilometers blijft, ondanks de sterke groei (zie hoger), beperkt tot 1% van de personenkilometers.

De **autobus- en autocar** hebben een aandeel van 11%. Dit aandeel is sinds 1990 met 2% toegenomen vooral door de sterke groei van de personenkilometers (de laatste tien jaar) bij het stads- en streekvervoer. De **trein** is goed voor 8% van de personenkilometers. Ook hier zien we sinds 1990 een toename van het aandeel met 2%.

Wanneer we bij de berekening van de modale verdeling rekening houden met het aantal personenkilometers per fiets en te voet dan bedraagt het aandeel van de meer duurzame vervoermiddelen in de totaliteit van de personenkilometers ongeveer 25%.

	PERSONEN-AUTO	AUTOBUS/AUTOCAR	TREIN	FIETS	TE VOET	LICHTE VRACHTW.	MOTOREN
2008	71%	11%	7%	5%	2%	4%	1%
2009	71%	11%	7%	5%	2%	4%	1%

Tabel 2: Modale verdeling van de persoonskilometers (Federaal Planbureau, Studiedienst van de Vlaamse Regering (treinkilometers) en het OVG 3 en 4.1 (fiets en te voet)).

1.1.1.3 Analyse van het verplaatsingsgedrag¹⁷

Ondanks de groei in de personenmobiliteit blijft het aantal **verplaatsingen** per persoon op dagbasis relatief constant. Een Vlaming maakt gemiddeld 3 verplaatsingen per dag (vooral in functie van het werk, om te winkelen of om zich te ontspannen). Ook de gemiddelde afstand per verplaatsing (ongeveer 13 km) blijft de laatste jaren nagenoeg stabiel.

	OVG 3	OVG 4.1	OVG 4.2
Gem. aantal verplaatsingen/dag	3,14	2,84	2,88
Gem. afstand van een verplaatsing	13,3	13,49	12,89
Totale verplaatsingsafstand per dag	41,64	38,23	36,98
Gem. tijdsduur van de verplaatsing	20,96	21,24	21,94
Total verplaatsingstijd/dag (min.)	65,69	60,12	63,12

Tabel 3: Verplaatsingsgedrag van de Vlamingen (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen)¹⁸.

De totale verplaatsingsafstand per dag schommelt tussen de 37 km en de 42 km/dag. Dit lijkt erop te wijzen dat de groei in de personenmobiliteit vooral samenhangt met het feit dat meer mensen zich verplaatsen dan wel dat mensen zich meer zouden verplaatsen. De gemiddelde duur van een verplaatsing schommelt rond de 20 minuten waarmee de totale verplaatsingstijd per dag neerkomt op ongeveer 1 uur¹⁹.

¹⁷ Deze analyses zijn gebaseerd op het OVG en verschillen van de voorgaanden omdat zij enkel betrekking hebben op de verplaatsingen van de Vlaming, ongeacht waar deze verplaatsing zich voordoet.

¹⁸ OVG 3 (2007-2008), OVG 4.1 (2008-2009), OVG 4.2 (2009-2010)

¹⁹ De BREVER-wet (afkorting voor Behoud van REistijd en VERplaatsing) is een verkeerskundig principe dat in 1977 door Geurt Hupkes werd beschreven en onderbouwd door data uit internationaal tijdsbestedingsonderzoek onder leiding van Zahavi. Deze wetmatigheid houdt in dat een persoon altijd een vrijwel constante hoeveelheid van zijn tijd (70 à 90 minuten) besteedt aan reizen zonder dat dit reistijdbudget veel wijzigt in de tijd. Wel laten snellere vervoermiddelen en betere infrastructuur toe dat langere afstanden binnen dit tijdsbudget worden afgelegd.

Het verplaatsingsgedrag verschilt echter in functie van een aantal sociaal economische parameters. We gaan nader in op een aantal van deze verschillen.

Het hoogste aantal verplaatsingen vinden we terug in de leeftijdscategorie van 35 tot 54 jaar (3,6 verplaatsingen per dag). Voor wat het motief van verplaatsen betreft zijn in de leeftijdscategorie 35 tot 44 jaar niet alleen woon-werk en zakelijke verplaatsingen belangrijk (34%) maar ook het "vervoeren van iets of iemand" (19%) en winkelverplaatsingen (18%). Het aandeel niet-functionele verplaatsingen is er het kleinst.

	6-12	13-15	16-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
Functionele motieven	55%	58%	57%	68%	76%	73%	64%	58%
Niet functionele motieven	45%	42%	43%	32%	24%	27%	36%	42%
Gem. aantal verplaats./dag	3,2	2,8	3,0	3,5	3,6	3,6	3,2	2,8

Tabel 4: Verplaatsingen volgens motief en leeftijd (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen)²⁰.

De auto is veruit het belangrijkste vervoermiddel met een aandeel van meer dan 65% op niveau van het aantal verplaatsingen en van meer dan 70% op niveau van de verplaatsingskilometers. De fiets en "te voet gaan" zijn samen goed voor een kwart van alle verplaatsingen. Omdat deze vervoerswijzen vooral gebruikt worden voor korte afstanden, is hun aandeel in de verplaatsingskilometers beperkt (6%). Het stads- en streekvervoer (inclusief autocar) heeft een aandeel van 4% in de verplaatsingen en een dito aandeel (4 à 5%) in de verplaatsingskilometers. De trein heeft aandeel van 2% in de verplaatsingen en 6/8% in de verplaatsingskilometers.

	OVG 3	OVG 4.1	OVG 4.2
VERPLAATSINGEN			
Auto	65%	68%	67%
BTM (incl.autocar)	4%	4%	4%
Trein	2%	2%	2%
Fiets (incl.brom/snorfiets)	14%	14%	14%
Te voet	13%	12%	12%
VERPLAATSINGSKILOMETERS			
Auto	71%	73%	75%
BTM (incl. autocar)	5%	4%	6%
Trein	7%	6%	8%
Fiets	4%	5%	5%
Te voet	2%	1%	1%

Tabel 5: Modale verdeling verplaatsingsgedrag volgens hoofdvervoerswijze (exclusief voor- en natransport) volgens het aantal verplaatsingen en volgens de verplaatsingsafstand (OVG)²¹.

²⁰ OVG 1 (1994-1995), OVG 2 (2000-2001), OVG 3 (2007-2008), OVG 4.1 (2008-2009), OVG 4.2 (2009-2010)

Kijken we naar het **voor- en natransport** dan worden bijna 2 op 3 ritten te voet afgelegd (64%). De fiets is goed voor 8% van de ritten. Het stads- en streekvervoer als voor- of natransport voor de trein heeft een aandeel van 15%. Het aandeel van de wagen (als bestuurder of als passagier) bedraagt 11%. Als we de afstand mee in beschouwing nemen (ritkilometers) dan bedraagt het aandeel van de auto 36%, de trein 18% en van het stads- en streekvervoer 23% wat erop wijst dat deze modi vooral gebruikt worden voor langere trajecten. Het aandeel van de fiets en te voet gaan in de ritkilometers bedraagt respectievelijk 7% en 14%.

VERVOERSWIJZE	RITTEN	RITKILOMETERS
Autobestuurder	5,2%	19,1%
Autopassagier	6,1%	16,3%
Motorfiets	0,0%	0,00%
Brom/snorfiets	0,2%	0,2%
Trein	1,4%	18,3%
Lijnbus, tram, metro	14,7%	22,9%
Autocar	0,2%	0,9%
Fiets	8,1%	6,6%
Te voet	63,6%	14,3%
Andere	0,5	1,4%

Tabel 6: Verdeling van ritten en ritkilometers als voor- en natransport (samengenomen) volgens vervoerswijze (OVG 3).

Wanneer we de analyses met betrekking tot het voertuiggebruik maken op *ritniveau*²² (tabel 5 maar inclusief verplaatsingen afgelegd in het voor- en natransport) dan verandert er niet zoveel. Het aandeel van de auto valt (procentueel gezien) terug ten voordele van vooral de voetgangersverplaatsingen. Ruim 60% van alle verplaatsingen²³ gebeurt per auto (als bestuurder of als passagier). Het gebruik van het openbaar vervoer is goed voor 7% van alle verplaatsingen (2% voor de trein). Een derde (32%) van alle verplaatsingen gebeurt met de fiets (14%) of te voet (18%). Uit de verdeling van de verplaatsingskilometers blijkt dat de auto goed is voor 72% van de verplaatsingskilometers. De trein heeft een aandeel van 6% en het stads- en streekvervoer van 3%. De fiets en te voet hebben respectievelijk een aandeel van 4% en 2 %.

	OP RITNIVEAU		HOOFDVERVOERWIJZE	
	Verplaatsingen	Verplaatsingskilometers	Verplaatsingen	Verplaatsingskilometers
Autobestuurder	43,44%	50,77%	47%	50,5%
Autopassagier	16,73%	20,86%	17,8	20,7%
Motorfiets	0,25%	0,50%	0,3%	0,5%
Brom/snorfiets	0,60%	0,23%	0,6%	0,2%
Trein	1,63%	6,32%	1,7%	7,0%

²¹ OVG 3 (2007-2008), OVG 4.1 (2008-2009), OVG 4.2 (2009-2010)

²² Op basis van gegevens OVG 3

²³ Verdeling van de verplaatsingen en verplaatsingskilometers op ritniveau.

Lijnbus, tram, metro	4,54%	3,42%	3,6%	3,3%
Autocar	0,49%	1,81%	0,5%	1,8%
Fiets	13,56%	4,34%	14,1%	4,2%
Te voet	17,80%	1,79%	13,4%	1,5%
Andere	0,96%	9,96%	1%	10,3%

Tabel 7: Verplaatsingen en verplaatsingskilometers op ritniveau (alle ritten inclusief voor- en natransport) versus verplaatsingen en verplaatsingskilometers hoofdvervoerwijze (OVG).

Voor wat de **differentiatie naar leeftijd** betreft zien we dat jonge kinderen (6-12jaar) zich voor 60% met de wagen (als passagier) verplaatsen. Meer dan een derde (35%) van hun verplaatsingen doen zij met de fiets of te voet. Bij jongeren (13-15 jaar) zien we een hoog gebruik van het stads- en streekvervoer (10%). Een belangrijk deel van hun verplaatsingen gebeuren ook met de fiets of te voet (45%). Ongeveer 40% van hun verplaatsingen gebeurt als autopassagier. Van zodra jongeren rijbewijsgerechtigd (16-24 jaar) worden, zien we het gebruik van de wagen (als bestuurder) toenemen (24%) ten nadele van het gebruik van de wagen als passagier. Op vlak van het fietsgebruik, het gebruik van het stads- en streekvervoer en het "te voet gaan" verandert er weinig. Ook het gebruik van de trein ligt bij jongeren hoger dan voor de andere leeftijdsgroepen. Het hoogste autogebruik vinden we terug bij de actieve bevolgingsklasse tussen de 25 en de 54 jaar. Ongeveer drie kwart van de verplaatsingen gebeuren met de wagen (als bestuurder of als passagier). Het gebruik van het stads- en streekvervoer is er laag. De fiets en "te voet" gaan hebben een aandeel dat schommelt rond de 10%. Naarmate men ouder wordt daalt het autogebruik. Bij de 65-plussers is de wagen goed voor 57% van de verplaatsingen. Het openbaar/collectief vervoer is goed voor 6 % van de verplaatsingen. Voor 37% van de verplaatsingen wordt te voet of met de fiets gegaan (17% met de fiets, 20% te voet).

Het verplaatsingsgedrag varieert ook in **functie van het inkomen**. Wanneer we kijken naar het verband tussen de afgelegde afstand en het gemiddelde maandelijkse netto-inkomen dan valt op dat personen uit de hogere inkomensklassen dagelijks gemiddeld een grotere afstand afleggen dan personen met een lager inkomen. Een eerste mogelijke verklarende factor hiervoor is dat personen met een hoger inkomen doorgaans behoren tot de actieve bevolking. Deze groep verplaatst zich verder, in het bijzonder voor werk gerelateerde en zakelijke verplaatsingen. Een andere mogelijke verklarende factor is het autobezit of de autobeschikbaarheid. Hoe hoger het inkomen, des te hoger is het autobezit. Voor wat het voertuiggebruik betreft, zien we dat verschillen op vlak van het inkomen zich vooral uiten in het aantal verplaatsingen dat gemaakt wordt met de wagen. Voor de laagste inkomensgroepen bedraagt het aandeel van de wagen (als autobestuurder) 33% in de inkomensgroep < 750 Euro per maand en 55% in de inkomensgroep tussen 751 Euro/maand en 1500 Euro/maand. Voor de hogere inkomensgroepen loopt het aandeel van de auto op tot 70% en meer. Bij de laagste inkomensgroepen zien we dat de bus in belangrijke mate dienst doet als een vervoermiddel (5% van de verplaatsingen) evenals te voet gaan en de fiets gebruiken of het meerijden als passagier.

Het verplaatsingsgedrag verschilt in **functie van het geslacht**. Vrouwen verplaatsen zich gemiddeld minder per dag dan mannen (3,02 versus 3,26) en leggen ook meer verplaatsingen af met de bus, te voet of als autopassagier.

Ook in functie van het motief van de verplaatsing gebruiken we andere vervoermiddelen. In het **woon-werkverkeer** is de auto goed voor 70% van de verplaatsingen. Het autogebruik loopt zelfs op tot 80% in de middellange afstandsklasse (5-50 km), waartoe bijna twee derde van de woon-werkverplaatsingen behoren. Voor verplaatsingen op korte afstand (< 5km en goed voor 28% van de woon-werkverplaatsingen) bedraagt het aandeel van de auto nog 50%. De ambitie om te komen tot een aandeel van 40%²⁴ duurzame vervoerswijzen (collectief vervoer, fiets en te voet) wordt momenteel enkel gehaald in de afstandsklasse tot 5 km en in de afstandsklasse van meer dan 50 km.

HOOFD-VERVOERWIJZE	AFSTAND TOT 5KM	AFSTAND 5,1 - 15 KM	AFSTAND 15,1 - 30 KM	AFSTAND 30,1 - 50 KM	AFSTAND > 50 KM
Autobestuurder	47,0%	75,6%	79,5%	75,1%	57,3%
Autopassagier	2,8%	4,7%	4,1%	2,9%	1,9%
Motorfiets	0,5%	1,2%	0,7%	0,9%	0,0%
Brom-snorfiets	2,0%	1,4%	0,3%	0,0%	0,3%
Trein	0,3%	0,8%	9,1%	18,6%	38,2%
BTM	4,1%	6,1%	2,9%	1,7%	0,8%
Bedrijfsvervoer	0,5%	1,0%	0,9%	1,1%	1,1%
Fiets	32,1%	9,2%	2,4%	1,6%	0,0%
Te voet	10,7%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%

Tabel 8: Verdeling woon-werkverkeer volgens afstand en hoofdvervoerswijze (100% verticaal) – OVG3.

Wanneer we het autogebruik in het woon-werkverkeer verder analyseren dan blijkt dat 19% van de verplaatsingen korter zijn dan 5km (fietsbare afstand). Voor 19% van de verplaatsingen wordt de auto gebruikt voor de langere afstanden (>30km). Meer dan de helft van de autoverplaatsingen (62%) gebeurt over middellange afstand (5-30km).



Fig. 4: Verplaatsingen door autobestuurders voor woon-werkverkeer (OVG4.2).

²⁴ Pact 2020 doelstelling.

In het *woon-schoolverkeer* bedraagt het aandeel van de auto 28%. Vooral de fiets (29%), de lijnbus, tram en metro (19%) en te voet gaan (11%) zijn hier de belangrijke vervoerwijzen. In de korte afstandsklasse (tot en met 5 km) loopt het aandeel van de fiets op tot 39%. Bijna 20% van alle verplaatsingen gebeurt te voet. Het aandeel autopassagier bedraagt bijna 30%. Het stads- en streekvervoer is goed voor 8% van de korte afstandsverplaatsingen. Vooral in de afstandsklasse tussen de 5 en de 15 km zien we een hoog aandeel van de autobus (bijna 40%) maar ook nog van de fiets (aandeel 22%). In de afstandsklasse >30 km (goed voor 7% van de verplaatsingen) bedraagt het autogebruik ongeveer 25% (als bestuurder en als passagier samen). Het stads-en streekvervoer blijft het ook in deze afstandsklasse (tussen 15 en de 30 km) goed doen (37%). Het fietsgebruik daalt tot 4 à 6%. Naarmate de afstand toeneemt, neemt het treingebruik toe.

HOOFD-VERVOERWIJZE	AFSTAND TOT EN MET 5 KM	AFSTAND 5,1 - 15 KM	AFSTAND 15,1 - 30 KM	AFSTAND > 30 KM
Autobestuurder	0,4%	3,1%	10,2%	10,8%
Autopassagier	28,7%	25,9%	14,7%	14,6%
Motorfiets	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%
Brom/snorfiets	1,3%	0,7%	0,0%	0,8%
Trein	0,3%	4,0%	28,5%	54,4%
Lijnbus, tram, metro	8,4%	39,7%	37,2%	9,1%
Schoolvervoer	2,3%	4,2%	4,1%	2,5%
Fiets	39,2%	22,3%	4,2%	6,2%
Te voet	19,4%	0,0%	1,2%	1,6%

Tabel 9: Verdeling verplaatsingen woon-schoolverkeer volgens afstand woon/kot adres –schooladres en hoofdvervoerwijze (100% verticaal) –(OVG).

De *andere functionele verplaatsingen* gebeuren hoofdzakelijk per auto (61% van de winkelverplaatsingen, 67% van de dienstverplaatsingen en 84% van de verplaatsingen om iets/iemand weg te brengen/ af te halen). Bij de *niet-functionele verplaatsingen* heeft (in het recreatieve verkeer) de auto een aandeel van meer dan 60% (waarvan een belangrijk deel als autopassagier). Het aandeel van de fiets bedraagt 15%. Verplaatsingen te voet (waaronder wandeltochten) zijn goed voor 18% van de recreatieve verplaatsingen.

In welke mate de keuze van de vervoermiddelen bepaald wordt door de *snelheid* van *verplaatsen* is niet eenduidig vast te stellen. Wel zien we verschillen in verplaatsingssnelheid²⁵ (deur tot deur) tussen de verschillende vervoermiddelen. Zo is de gemiddelde verplaatsingssnelheid met bus, tram en metro de helft lager dan deze met de auto of de trein. De gemiddelde snelheid van de auto en de trein zijn ongeveer gelijk.

²⁵ Na eliminatie van de factor afstand

	AUTO	BTM	TREIN
Gemiddelde snelheid	46,8	20,6	47,1
Gemid. snelheid (doel werken)	47,5	20,9	45,2
Gemid. snelheid (doel onderwijs)	33,6	19,9	37,0

Tabel 10: Gemiddelde verplaatsingssnelheid (in km/u) en hoofdvervoerwijze (OVG).

Bij de zogenaamde verplichte verplaatsingen (woon-werk en woon-schoolverplaatsingen) ligt de gemiddelde verplaatsingssnelheid met het stads- en streekvervoer (voor de korte en middellange verplaatsingen) de helft lager dan met de wagen. Ook de trein is op korte afstanden weinig concurrentieel met de auto. Voor de verplaatsingen over langere afstand (+40 km) is de verhouding tussen de auto en het openbaar vervoer kleiner.

	0-7 km	7-25 km	25-40 km	+40 km
WOON-SCHOOLVERKEER				
- auto bestuurder	28,5	44,0	50,3	57,4
- lijnbus	14,3	21,8	28,3	40,3
- tram/(pre)metro	12,3	18,3	-	-
- trein	13,7	32,0	42	44,6
WOON-WERKVERKEER				
- auto bestuurder	29,3	43,9	56,6	69,8
- lijnbus	15,4	21,1	29,5	42,2
- tram/(pre)metro	12,2	17,8	32,4	-
- trein	-	29,2	37,5	51,8

Tabel 11: Gemiddelde verplaatsingssnelheid (in km/u) volgens afstand en hoofdvervoerwijze (OVG).

Gaan we nader in op het segment van de korte afstand (0,1 km en de 3 km) en vergelijken we de reissnelheid van de wagen met deze van de andere vervoermiddelen (vf-factor) dan zien we dat autoverplaatsingen gemiddeld de helft sneller zijn dan de andere vervoermiddelen. Dit zijn echter gemiddelden voor Vlaanderen. In functie van de lokale situatie kunnen sterke verschillen optreden.

	0,1 TOT 1 KM	0,1 TOT 2 KM	0,1 TOT 3 KM
Te voet	3,3	3,9	4,5
Per fiets	1,5	1,5	1,6
BTM	1,6	1,6	1,8

Tabel 12: Vf-factor in de korte afstandsklasse voor de verschillende vervoermiddelen (OVG).

De wijze waarop we ons verplaatsten varieert in functie van de *afstand*. Voor bijna een derde van de verplaatsingen is de afstand minder dan 2 km. Voor meer dan de helft (55%) van de verplaatsingen is de afstand niet groter dan 5 km. Een kwart van de verplaatsingen (27%) bevindt zich binnen de afstandsklasse tussen de 5 en de 15 km. Slechts 20% van de verplaatsingen is langer dan 15 km (6% is langer dan 40 km).

AFSTANDEN	PERCENTAGE	CUMULATIEF
0,1-2 km	32,3%	32,3%
2,1-5 km	22,6%	54,9%
5,1-10 km	17,5%	72,4%
10,1-15 km	8,7%	81,1%
15,1-25 km	7,8%	88,9%
25,1-40 km	4,9%	93,8%
+ 40 km	6,2%	100%

Tabel 13: Verdeling van de verplaatsingen volgens afstand (OVG).

Voor afstanden tot en met 2 km gaan bijna 2 op de 3 Vlamingen (60%) te voet of met de fiets. Toch gebruikt nog 38% de wagen voor deze verplaatsingen. In de afstandsklasse tussen 2 en 5 km daalt het aandeel van de fiets en te voet gaan tot 23%. Het aandeel van het stads- en streekvervoer is het hoogst in de afstandsklasse tussen 5 en 30 km. De trein wordt vooral gebruikt voor langere afstanden (>30 km). Voor afstanden groter dan 50 km komen ook andere vervoerswijzen (zoals het vliegtuig) in beeld.

HOOFD VERVOERWIJZE	TOT 2 KM	2,1- 5KM	5,1-15KM	15,1 - 30KM	30,1 – 50KM	> 50KM
Autobestuurder	28,3%	50,6%	58,5%	62,0%	60,9%	50,9%
Autopassagier	9,9%	20,3%	23,0%	22,1%	18,8%	22,6%
Trein	0,0%	0,0%	0,4%	4,0%	11,3%	14,8%
BTM	0,1%	3,4%	6,5%	5,9%	3,1%	1,6%
Fiets	25,0%	16,3%	7,2%	3,1%	2,4%	2,1%
Te voet	34,5%	6,8%	2,1%	0,3%	0,00%	0,3%

Tabel 14: Verdeling van verplaatsingen volgens afstand en hoofdvervoerswijze (100% verticaal) (OVG).

Bij de korte afstandsverplaatsingen (tot 5 km) die als **autobestuurder** of als **autopassagier** worden afgelegd, zijn "winkelen en boodschappen doen" (31%) en "iets of iemand wegbrengen of afhalen" (19%) belangrijke motieven. Slechts 7% van de verplaatsingen zijn woon-werkverplaatsingen. Maar ook om iemand een bezoek te brengen (10%) of voor ontspanning (10%) wordt voor deze afstand de wagen gebruikt.

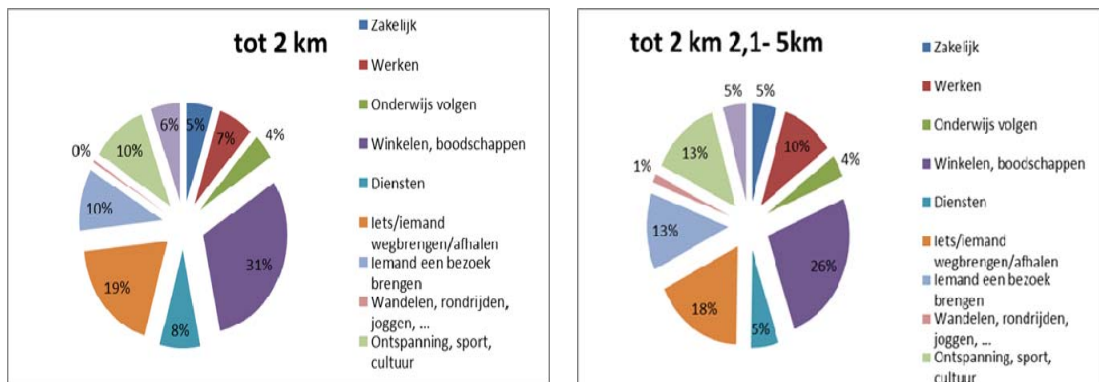


Fig. 5: Verdeling van verplaatsingen als autobestuurder en autopassagier in de afstandsklasse tot 2 km en 2 tot 5 km volgens motief (100% verticaal) (OVG).

In de afstandsklasse tussen de 2 en de 5 km zien we ongeveer een zelfde patroon. Wel is het aandeel van de woon-werkverplaatsingen iets hoger (10%).

Als we nader ingaan op de meer *actieve vormen* van verplaatsen dan zien we dat de *fiets* (als hoofdvervoermiddel) vaak wordt gebruikt voor winkelverplaatsingen. Maar ook voor de verplaatsingen die we *te voet* maken, is dit een belangrijk verplaatsingsmotief.

	Werken	School lopen	Winkelen	Bezoek	Ontspanning sport, cultuur	Wandelen, rondrijden, enz.	Rest
Fiets	13%	13%	27%	12%	14%	5%	16%
Te voet	5%	8%	27%	10%	13%	17%	20%

Tabel 15: Gebruik fiets en te voet gaan gedifferentieerd volgens verplaatsingsmotief (OVG)²⁶.

Voor wat het *tijdstip* van verplaatsen betreft, zien we weinig verschillen tussen de werkweek en het weekend. Wel is het aandeel autopassagiers hoger tijdens het weekend en wordt de trein minder gebruikt. Ook het voertuiggebruik tijdens het piek uur en het dal uur verschilt niet wezenlijk van elkaar. Wel ligt het treingebruik lager tijdens de daluren. Naar motief van verplaatsen toe zien we dat tijdens de ochtendspits bijna twee derde van verplaatsingskilometers woon-werkverplaatsingen of zakelijke verplaatsingen zijn. Ongeveer 9% van de verplaatsingskilometers zijn woon-schoolverplaatsingen. Ongeveer 10% van de verplaatsingskilometers tijdens de ochtendspits houden verband met ontspanning, sport en cultuur. De avondpiek echter is veel meer gediversifieerd naar motief. Het aandeel van de woon-werk- en zakelijke verplaatsingen bedraagt 37%.

Ruimtelijk zien we wel verschillen in het verplaatsingsgedrag. Voor wat de **grootstedelijke gebieden**²⁷ betreft, hebben de cijfers enkel betrekking op Antwerpen en Gent. In deze grootstedelijke gebieden gebeurt de helft van de interne verplaatsingen al op een duurzame manier. Het wagengebruik is beperkt tot 47% van de verplaatsingen, 40% van de verplaatsingen gebeurt met de fiets of te voet. Het stads- en streekvervoer scoort met bijna 9% van de verplaatsingen beduidend beter dan het Vlaamse gemiddeld. Voor de in- en uitgaande verplaatsingen, die mee de verkeersdruk rond de grootstedelijke gebieden bepalen, is het beeld minder rooskleurig. Ruim 80% van deze verplaatsingen gebeuren met de wagen (hetzij als bestuurder of als passagier). Het stads- en streekvervoer is goed voor 6% van de verplaatsingen, de trein voor 5% en de fiets voor 4%.

HOOFDVERVOERWIJZE	INTERNE VERPLAATSINGEN	IN- EN UITGAANDE VERPLAATSINGEN
Autobestuurder	33,8%	59,9%
Autopassagier	13,3%	20,9%
Motorfiets	0,2%	0,9%
Brom/snorfiets	1,3%	0,2%

²⁶ OVG 1 (1994-1995), OVG 2 (2000-2001), OVG 3 (2007-2008), OVG 4.1 (2008-2009), OVG 4.2 (2009-2010)

²⁷ De cijfers voor de grootstedelijke gebieden hebben betrekking op het grootstedelijk gebied van Antwerpen en Gent samen.

Trein	0,2%	5,2%
Lijnbus, tram, metro	8,6%	6,3%
Fiets	16,4%	3,8%
Te voet	25,5%	0,8%

Tabel 16: Verdeling van de interne en de in- en uitgaande verplaatsingen voor de grootstedelijke gebieden (OVG).

Voor de **regionaal stedelijke gebieden** hebben de cijfers betrekking op Aalst, Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout. In deze regionaal stedelijke gebieden ligt, voor wat de daggemiddelden betreft, bij de interne verplaatsingen het gebruik van duurzame vervoermiddelen iets lager dan in de grootstedelijke gebieden. Het autogebruik is er beperkt tot 52% van de interne verplaatsingen. Het aandeel van de fietsverplaatsingen en van de verplaatsingen te voet bedraagt 42%. Het aandeel van het stads- en streekvervoer is beperkt tot 4%. Net zoals bij de grootstedelijke gebieden ligt bij de in- en uitgaande verplaatsingen het aandeel van de wagen terug hoger (83% van deze verplaatsingen). Het aandeel van de fiets en "te voet gaan" loopt terug tot 6% van de verplaatsingen van en naar deze gebieden. Het aandeel van het stads- en streekvervoer bedraagt 5%, dit van de trein 4%.

HOOFDVERVOERWIJZE	INTERNE VERPLAATSINGEN	IN- EN UITGAANDE VERPLAATSINGEN
Autobestuurder	37,1%	58,2%
Autopassagier	14,4%	25,0%
Motorfiets	0,3%	0,4%
Brom/snorfiets	1,0%	0,3%
Trein	0,2%	3,9%
Lijnbus, tram, metro	4,2%	4,6%
Fiets	22,2%	4,9%
Te voet	19,6%	0,9%

Tabel 17: Verdeling van de interne en de in- en uitgaande verplaatsingen voor de regionaal stedelijke gebieden volgens hoofdvervoerwijze (100% verticaal) (OVG).

In de **landelijke gebieden** blijft het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag en per persoon ongeveer gelijk. Wel is de gemiddelde afstand van de verplaatsingen ongeveer 10% langer. De gemiddelde totale verplaatsingstijd is hoger dan het Vlaams gemiddelde.

	LANDELIJKE GEBIEDEN	GEM. VLAANDEREN
Gemiddeld aantal verplaatsingen	3,17	3,14
Gem. afstand van de verplaatsing	14,62	13,30
Totale verplaatsingsafstand per dag	46,09	41,64
Gem. tijdsduur van de verplaatsing	21,31	20,96
Total verplaatsingstijd per dag	67,23	65,46

Tabel 18: Verplaatsingsgedrag van de Vlamingen binnen de landelijke gebieden geschetst aan de hand van vijf kernindicatoren (OVG)²⁸.

²⁸ OVG 1 (1994-1995), OVG 2 (2000-2001), OVG 3 (2007-2008), OVG 4.1 (2008-2009), OVG 4.2 (2009-2010)

Voor het invullen van de verplaatsingsbehoefte valt men ook meer terug op individuele vervoersoplossingen zoals de auto (maar ook de taxi), de bromfiets of fiets. Zowel het autogebruik als het fietsgebruik (niveau verplaatsingen) ligt er hoger dan het Vlaams gemiddelde (zie tabel 4). Het openbaar vervoer gebruik ligt wat lager. Bij mensen voor wie deze individuele vervoersoplossingen geen optie zijn, ontstaat dus mogelijk een verplaatsingsprobleem. Deze groepen zijn dan ook vooral aangewezen op het openbaar vervoersysteem dat in deze gebieden minder sterk is uitgebouwd (zie hoofdstuk 2).

HOOFDVERVOERWIJZE	VERPLAATSINGEN	VERPLAATSINGKILOMETERS
Autobestuurder	50%	51%
Autopassagier	18%	20%
Motorfiets/brom- en snorfiets	1%	1%
Trein	1%	5%
Lijnbus, tram, metro	3%	3%
Fiets	15%	5%
Te voet	10%	1%
Andere + onbekend	2%	15%

Tabel 19: Voertuiggebruik in het landelijk Gebied (OVG)²⁹.

Maar ook onze *fysieke mogelijkheden* zijn van invloed op het verplaatsingsgedrag. Uit een onderzoek in functie van een businessplan voor een gebiedsdekkend, complementair en geïntegreerd Vlaams toegankelijk vervoerssysteem blijkt dat het motief van verplaatsen duidelijk verschilt, zowel op niveau van de functionele als niet-functionele verplaatsingen, voor mensen met een mobiliteitsbeperking. We zien vooral meer verplaatsingen om medische activiteiten en voor dagbestedingsactiviteiten.

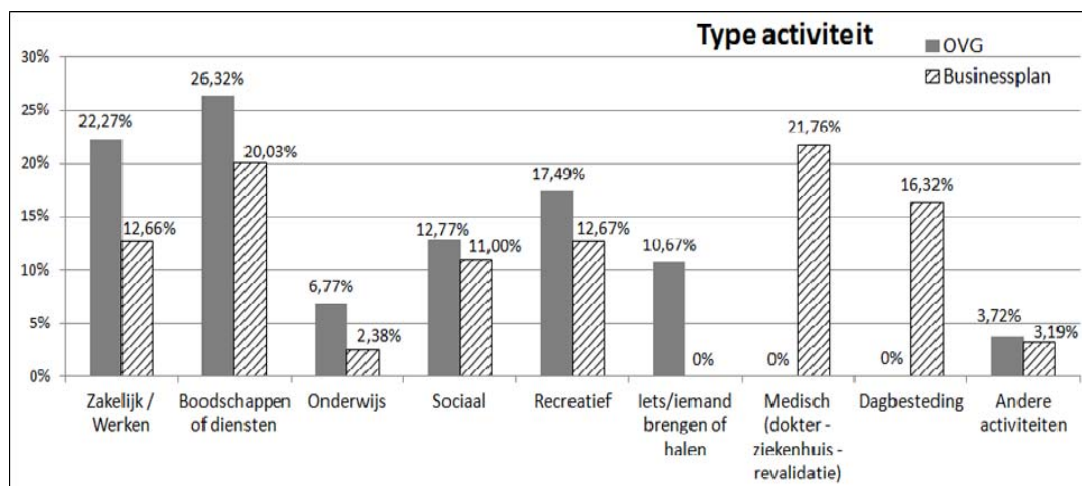


Fig. 6: Verplaatsingsgedrag volgens motief (gegevens businessplan voor een gebiedsdekkend, complementair en geïntegreerd Vlaams toegankelijk vervoerssysteem).

²⁹ OVG 1 (1994-1995), OVG 2 (2000-2001), OVG 3 (2007-2008), OVG 4.1 (2008-2009), OVG 4.2 (2009-2010)

1.1.2 Goederenmobiliteit

Het in beeld brengen van de ontwikkelingen in het goederenvervoer is niet evident. De wijzigingen in de dataregistratie maken dat de verschillende trendreeksen discontinuïteiten bevatten. Ook worden niet alle gepresteerde tonkilometers in beeld gebracht. Bij het spoor ontbreken de gegevens van de private operatoren; bij de binnenvaart is er onderregistratie op de tijgebonden waterwegen. Vaak zijn de gegevens ook enkel beschikbaar voor België.

1.1.2.1 Volume ontwikkeling

De totale goederenmobiliteit (uitgedrukt in tonkm)³⁰ nam in de periode 2000-2010 toe met 25% (gemiddelde groei van 2,2% per jaar). Als gevolg van de economische crisis nam zowel in 2008 als in 2009 de goederenmobiliteit af (resp. 14% en 5%). In 2010 zien we terug een lichte stijging met bijna 1%³¹. Door de economische crisis ligt de groei in de goederenmobiliteit (2000-2010) lager dan in de jaren negentig (+27% met een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,4%).

Het **vrachtvervoer** via de **weg** (aandeel +/- 84% in 2010) nam in de periode 2000-2010 toe met 33% en kende in deze periode een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,9%. De groei in de jaren negentig bedroeg 28% met een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,52%. Als gevolg van de economische crisis valt het wegvervoer in 2008 sterk terug (-17%). Deze daling zet zich in 2009 verder door maar beduidend minder sterk (-1%). In 2010 zien we terug een lichte stijging.

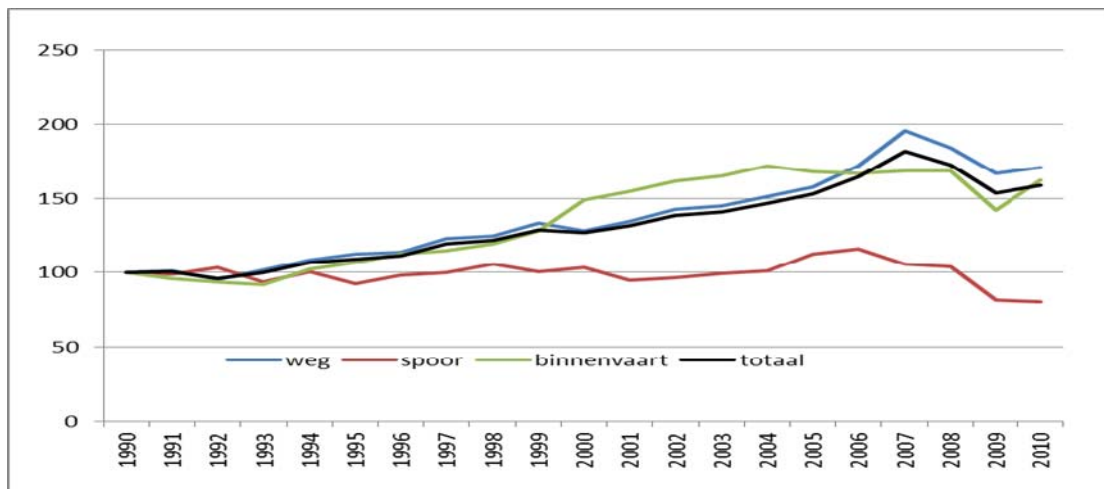


Fig. 7: Relatieve ontwikkelingen van het aantal tonkilometers (index 1990) (Steunpunt Goederenstromen (op basis van FOD MV, NBB, ADSEI, NMBS, EC DG Move, PBV) en Studiedienst van de Vlaamse regering).

Bij de **binnenvaart** werd in de periode 2000-2010³² een groei genoteerd van 9%. De gemiddelde jaarlijkse groei over deze periode bedroeg 1%. Sinds 2005 stagneert de groei

³⁰ Gegevens Steunpunt Goederenstromen, Universiteit Antwerpen

³¹ Indicatorenboek 2010-2011, Steunpunt Goederen- en personenvervoer.

³² Voor de binnenvaart zijn de cijfers van 2007 niet meer vergelijkbaar met de vorige jaren als gevolg van een wijziging in de dataregistratie als gevolg van een Europese Richtlijn. De gegevensinzameling over het vervoer per binnenschip is gebaseerd op de kaderverordening 1365/2006 van het Europees Parlement en de Raad en op de uitvoeringsverordeningen 425/2007 en 1304/2007. Deze wetgeving is van kracht sinds 1 januari 2007. Voordien volgde gegevensinzameling een gelijkaardige maar niet dezelfde methodologie. Daardoor zijn de gegevens vanaf 2007 niet vergelijkbaar met de gegevens van vorige jaren. Enige omzichtigheid bij het interpreteren van de gegevens is dus geboden.

bij de binnenvaart. De redenen hiervoor zijn de achteruitgang van de nijverheid maar ook een aantal tekorten op niveau van de infrastructuur (zie H2) als de concurrentie met het spoor. In de jaren negentig (1990-2000) nam het aantal tonkm gepresteerd door de binnenvaart toe met 49% (gemiddelde jaarlijkse groei van 4,1%). Ook hier zien we als gevolg van de economische crisis in 2009 een daling van de trafiek met 15%. In 2010 neemt de trafiek opnieuw toe met (+14%). Het goederenvervoer via het **spoor**³³ kent, in tegenstelling tot de andere modi, een beperkte groei. In de periode 2000-2010³⁴ zien we een terugval van de trafiek toe met 22% (een gemiddelde jaarlijkse groei van -2,5% per jaar). In de jaren negentig groeide het spoorvervoer met 3%. Ook tussen 2001 en 2006 nam de trafiek toe (+23%).

Het **ondergronds transport**, voornamelijk beperkt tot het vervoer per pijpleidingen, is een apart vervoerssegment dat zich toespitst op het vervoer van grote volumes vloeibare en/of gasvormige producten. Voor het vervoer per pijpleiding komen momenteel slechts een beperkt aantal stoffen in aanmerking. Pijpleidingen worden vooral aangewend voor het transport van grote volumes vloeibare en/of gasvormige producten³⁵. Omwille van het strategisch belang van deze pijpleidingen voor hun eigenaars, is de huidige situatie van de stromen moeilijk in kaart te brengen. We beschikken enkel over gegevens voor wat het aantal tonkm afgelegd via oliepijpleidingen betreft. Op basis van de beschikbare gegevens zien we vooral in de jaren negentig (1990-2000) een sterke toename (+58%).

1.1.2.2 Modale verdeling

Als gevolg van eerder vermelde dataproblemen is een historisch overzicht van de modale verdeling van het goederenvervoer vertekend (discontinuïteit vanaf 2007). Wel is het vrachtvervoer via de weg (aandeel van meer dan 80%) de belangrijkste modus. Het aandeel van de binnenvaart³⁶ schommelt tussen 10% en 11%. Het aandeel van het spoorvervoer in de modale verdeling bedraagt 6 à 7%.

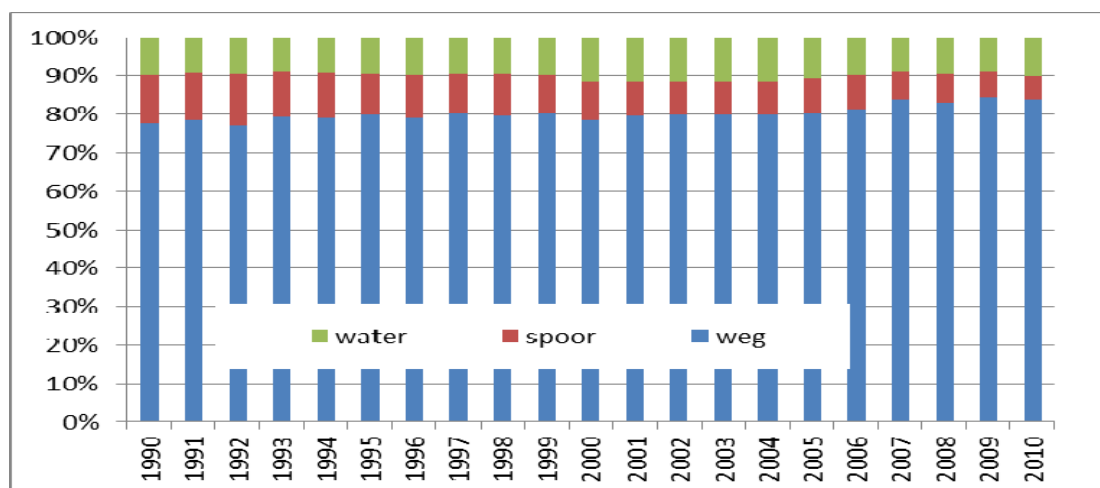


Fig. 8: Modale verdeling (tonkilometers)(Studiedienst van de Vlaamse regering).

³³ Gezien de wijzigingen in dataregistratie wordt de gemiddelde jaarlijkse groei berekend voor de periode 1998-2006.

³⁴ In 2007 wordt het aantal tonkm berekend op basis van het vrachtopvolgingsysteem waardoor de vergelijking met de vorige jaren moeilijk wordt.

³⁵ Pijpleidingentransport in Vlaanderen, Vlaams Instituut voor de Logistiek, 2008

³⁶ Gegevens Steunpunt Goederen- en personenvervoer. In deze cijfers zijn het aantal tonkm afgelegd in de havens en op de tijgebonden waterwegen niet mee in rekening gebracht.

1.1.2.3 Analyse van het vervoersgedrag

Tussen 1999 en 2006 is de **hoeveelheid** goederen (uitgedrukt in **ton**) die werden vervoerd in België met 21% toegenomen (van 591,486 Mio ton in 1999 tot 713,589 Mio ton in 2006)³⁷. Vooral de binnenvaart kende in deze periode een sterke groei (+51%). Het spoorvervoer nam toe met 5%, het wegvervoer met 15%. In 2007 werden 683,269 Mio ton vervoerd, in 2008 was dit 696,343 Mio ton³⁸.

De **afstand** waarover goederen worden vervoerd wordt langer. Dit leiden we af uit het verschil in groei tussen het aantal ton en het aantal tonkm. Tussen 1999 en 2006³⁹ nam de vervoerde tonnage toe met 21% terwijl het aantal tonkilometer in deze periode met 31% toenam. Dit fenomeen doet zich vooral voor bij het binnenlands wegvervoer, waar de toename van het aantal vervoerde goederen 5% bedroeg en van het aantal tonkilometer 25% was. Bij het spoorvervoer neemt het aantal vervoerde ton toe met 5% terwijl het aantal tonkilometer toeneemt met 16%. Bij de binnenvaart⁴⁰ zien we een omgekeerde beweging. Het aantal vervoerde ton neemt toe met 51% terwijl het aantal tonkilometer toeneemt met 39%. De daling van de gemiddelde afstand wijst erop dat de binnenvaart in toenemende mate aanwezig is in het vervoer van goederen over korte afstand.

In het transport van goederen (uitgedrukt in ton) speelt het vrachtvervoer over de weg een belangrijke rol. In 2008⁴¹ werd ongeveer 12% van de goederen vervoerd met lichte vrachtwagens. Het merendeel van de goederen (63%) werd vervoerd met zware vrachtwagens. Het aandeel van het spoor (uitgedrukt in ton) bedroeg 8%. De binnenvaart heeft een aandeel van 17%.

Wel verschilt het aandeel van de verschillende modi in functie van de **vervoersmarkten**. Zo zien we dat bij de binnenlandse transporten (58% van de vervoerde tonnage) het wegtransport het grootste aandeel heeft (85%, waarvan 21% voor de lichte vrachtwagens en 64% voor de zware vrachtwagens). Het aandeel van zowel de binnenvaart als het spoor is beperkt en bedraagt respectievelijk 9% en 6%.

Bij de in- en uitvoer van goederen (goed voor telkens 21% van de vervoerde tonnage) krijgen we een totaal ander beeld. Het wegvervoer blijft wel de belangrijkste modus, maar het aandeel ligt beduidend lager dan bij het binnenlands vervoer. Bij de aanvoer van goederen heeft het wegtransport een aandeel van 55%, bij de uitvoer loopt het aandeel op tot 63%. In het vervoer over langere afstand presteren zowel de binnenvaart als het spoor dus beduidend beter. Bij de aanvoer heeft de binnenvaart een aandeel van 36%; het aandeel van het spoor bedraagt 9%. Bij de uitvoer van goederen bedraagt het aandeel van de binnenvaart 21%. Het spoor heeft een aandeel van 13%.

³⁷ Gegevens Adsei van 1999-2006. Door wijzigingen in de dataregistratie in 2007 zijn de gegevens niet meer vergelijkbaar zijn met deze van 2006.

³⁸ Gegevens slechts tot 2008 beschikbaar – bron gegevens: Federaal planbureau

³⁹ De cijfers van 2007 zijn niet meer vergelijkbaar met de gegevens van vorige jaren door de gewijzigde methode van dataverzameling als gevolg van een nieuwe Europese Verordening.

⁴⁰ Op basis van gegevens Adsei voor 1999 en 2006. Voor wat de Vlaamse binnenvaart betreft neemt het aantal ton toe met 28% en het aantal tonkm met 30%

⁴¹ In 2006 had de binnenvaart een aandeel van 23%, 9% voor het spoor en 68% voor de weg (gegevens Adsei).

Bij de doorvoer van goederen is het wegvervoer dominant met 79% tegenover 18% voor de binnenvaart en 3% voor het spoor.

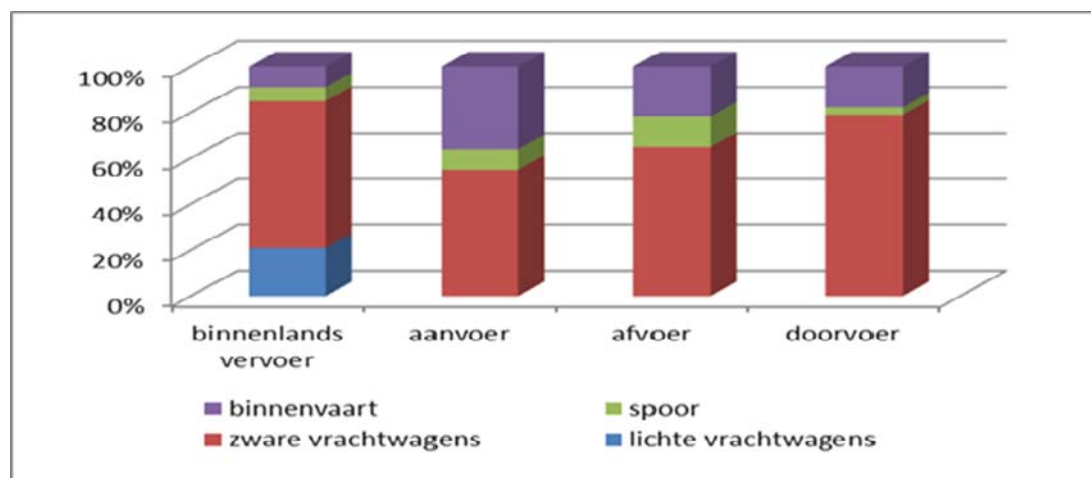


Fig. 9: Aandeel van de modi in het goederenvervoer (in ton - 2008) – (Federaal Planbureau).

De wijze waarop goederen worden vervoerd, is ook afhankelijk van de **aard** van de **goederen**⁴². Zo worden een aantal goederencategorieën⁴³ (goed voor 28% van de te vervoerde goederen) haast uitsluitend via de **weg** vervoerd (aandeel van 90% en hoger). Maar ook in het vervoer van producten van de "landbouw, de jacht en de bosbouw", "vis en visserijproducten" heeft de weg een hoog aandeel van 83%. De **binnenvaart** staat vooral sterk in het vervoeren van goederen behorende tot de productcategorieën "steenkool, bruinkool, ruwe aardolie en aardgas" (aandeel van 62%); "cokes en geraffineerde aardolieproducten" (aandeel van 40%), en "uitrusting en materiaal voor het vervoer van goederen" (aandeel 55%). Ook het vervoer van containers per binnenschip blijft toenemen (zie verder). Het aandeel van het **spoor** in het vervoer van metalen in primaire vorm of producten van metaal bedraagt 31%. In de categorie van de zogenaamde "niet-identificeerbare goederen"⁴⁴ heeft het spoor een aandeel van 40%. Als gevolg van het toenemend gebruik van containers voor het transport van goederen vermindert wel enigszins het belang van de goederensoort op zich.

1.1.3 Verkeers- en vervoersstromen

De mobiliteitsontwikkelingen (zie hoger) resulteren in diverse verkeers- en vervoersstromen die op de verschillende modale netwerken worden vastgesteld. Deze zijn niet uitsluitend gelinkt aan ontwikkelingen die zich binnen Vlaanderen hebben voorgedaan. Mede door zijn

⁴² Door een wijziging in de classificatie van de goederen is het niet mogelijk om een historisch overzicht te geven van de trends die zich hebben voorgedaan.

⁴³Categorieën zijn: "Hout, hout- en kurkwaren (exclusief meubelen); vlechtwerk; pulp, papier en papierwaren; drukwerk en opgenomen media", "Voedings- en genotmiddelen", "Textiel en textielproducten; leder en lederwaren", "Machines, apparaten en werktuigen, n.e.g.; kantoormachines en computers; elektrische machines en apparaten, n.e.g.; radio-, televisie- en telecommunicatieapparatuur; medische apparatuur en instrumenten, precisie- en optische instrumenten; uurwerken", "Transportmiddelen", "Meubelen; overige goederen en producten, n.e.g, verhuisgoederen; niet door reiziger begeleide bagage; voor reparatiedoeleinden vervoerde voertuigen; overige niet voor de markt bestemde goederen, n.e.g" en "Gegroepeerde goederen: diverse soorten goederen die gezamenlijk worden vervoerd".

⁴⁴ goederen die om de een of andere reden niet te identificeren zijn en daarom ook niet in de groepen 01-16 kunnen worden ingedeeld

geografische ligging en de aanwezigheid of nabijheid van een aantal internationale poorten kent Vlaanderen belangrijke aan-/afvoer- en doorvoerstromen.

1.1.3.1 Niet-gemotoriseerd wegverkeer

Concrete cijfers over het aantal fietsers en voetgangers ontbreken in de officiële statistieken. Wel weten we op basis van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG 3) dat ongeveer 20% van de Vlamingen dagelijks fietst. Ongeveer 30% zegt één tot enkele keren per week de fiets te gebruiken. Van deze frequente⁴⁵ fietsers gebruikt 16% van hen uitsluitend de fiets voor de dagelijkse verplaatsingen, 16% combineert de fiets en het openbaar vervoer terwijl de helft (52%) de fiets combineert met de auto. Ongeveer 16% van de fietsers combineert de drie vervoersmodi. Het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per dag en per persoon bedraagt voor de fiets 1,76 km en voor te voet 0,6 km.

1.1.3.2 Gemotoriseerd wegverkeer

Het totaal aantal **voertuigkilometers** is het afgelopen decennium (2000-2010) met 8% gestegen (gemiddelde jaarlijkse groei van 0,775%). Deze groei is beduidend minder sterk dan in de jaren negentig (+26% tussen 1990-2000 met een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,37%).

De laatste tien jaar (2000-2010) nam het aantal voertuigkilometers afgelegd door **personenauto's** slechts in beperkte mate toe (+6% met een gemiddelde jaarlijkse groei van 0,55%) tegenover een groei van 20% in de jaren negentig (gemiddelde jaarlijkse groei van 1,84%). Het aantal voertuigkilometers afgelegd door **vrachtwagens** (of trekkers) nam toe met 1% (gemiddelde jaarlijkse groei van 0,13%). Als gevolg van de economische crisis ligt de groei beduidend lager dan in de jaren negentig (+35%) waar een gemiddelde jaarlijkse groei van 3% genoteerd werd.

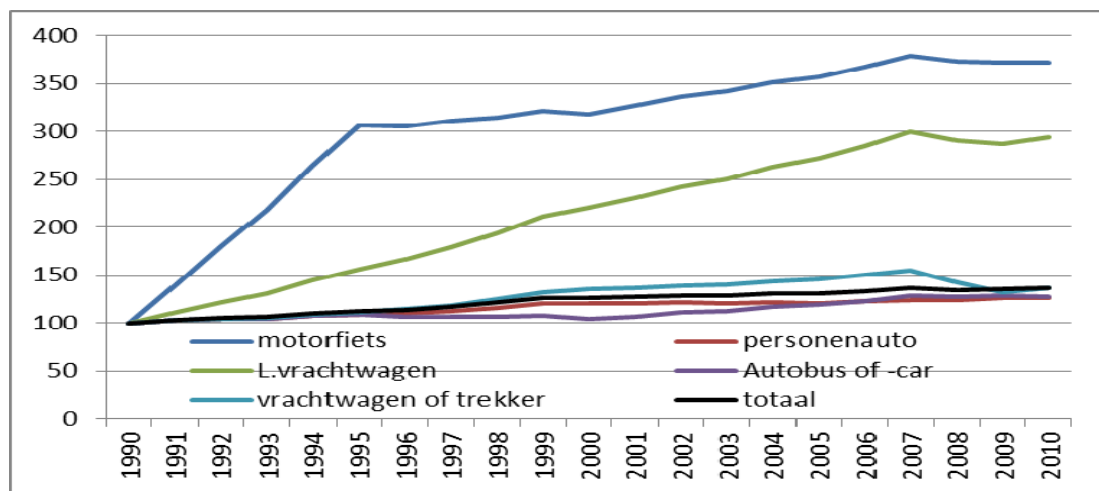


Fig. 10: Voertuigkilometers (index 1990) – (Federaal Planbureau).

Het aantal voertuigkilometer afgelegd met **autobus** en **autocar** kende de laatste tien jaar (2000-2010) een veel sterkere groei (22% met een gemiddelde jaarlijkse groei van 2%) dan in de jaren negentig (+4% met een gemiddelde jaarlijkse groei van 0,4%). Een sterkere groei zien we ook bij de motoren en de lichte vrachtwagens. Zo nam in de periode

⁴⁵ Frequent = één tot een paar keer per week of dagelijks

1990-2000 het aantal voertuigkilometers afgelegd door **motoren** toe met 218% (gemiddelde jaarlijkse groei van 12%). In de periode 2000-2010 zwakte de groei af (+17%) en noteren we een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,6%. Bij de **lichte vrachtwagens** (bestelwagens) nam in de periode 1990 en 2000 het aantal voertuigkilometers toe met 120% (gemiddelde jaarlijkse groei van 8,23%). In de periode tussen 2000 en 2010 nam het aantal voertuigkilometers verder toe (+33%) maar minder sterk (gemiddelde jaarlijkse groei van 2,9%).

De verschillen in groei leiden tot een aantal verschuivingen in de **modale verdeling**. In de totaliteit van de voertuigkilometers valt het aandeel van de personenauto terug van 85% in 1990 (80% in 2000) tot 79% in 2010. Het aandeel van de lichte vrachtwagens nam toe van 5% in 1990 (8% in 2000) tot 10% in 2010. Het aandeel van de zware vrachtwagens (inclusief trekkers) blijft doorheen de jaren stabiel (9%). Het aandeel van zowel de autobus en autocar als de motoren bedraagt, ondanks de sterke groei, 1%.

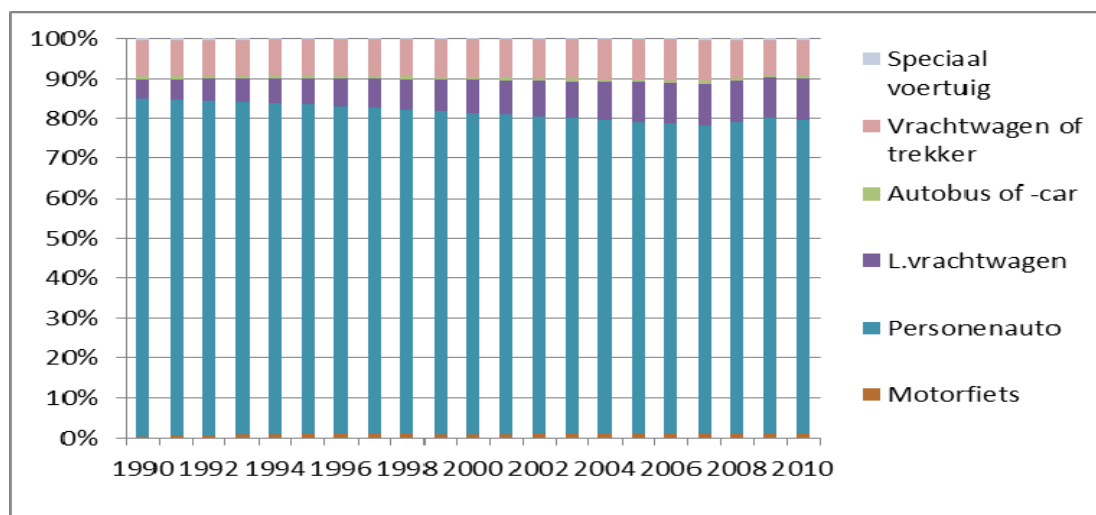


Fig. 11: Modale verdeling voertuigkilometers (Federaal Planbureau).

De laatste tien jaar (2000-2010) nam het aantal **voertuigkilometers** toe zowel op gewestwegen als op gemeentewegen (+8% op wegen beheerd door het Vlaamse Gewest⁴⁶ en +8% op gemeentewegen). Wel zien we een veel sterkere groei op de autosnelwegen⁴⁷ (gemiddelde jaarlijkse groei van 1,31% in de periode 2000-2010 en zelfs van 3,56% in de jaren negentig) dan op de overige gewestwegen (inclusief provinciewegen). Deze kenden een beperkte groei (gemiddelde jaarlijkse groei van 0,26% (2000-2010) en van 1,74% in de periode 1990-2000).

In 2010 werden meer dan drie vierde (78%) van de voertuigkilometers afgelegd op wegen beheerd door het Vlaamse Gewest (39% op autosnelwegen en 39% op de overige gewestwegen). Gemeentewegen nemen 22% van de voertuigkilometers voor hun rekening. In vergelijking met de jaren negentig is deze verhouding nauwelijks veranderd.

⁴⁶ Zijnde autosnelwegen, gewest en provinciewegen

⁴⁷ Voor een deel heeft deze sterkere groei ook te maken van de wijzigingen in de netwerken (o.a. omvorming tot autosnelwegen).

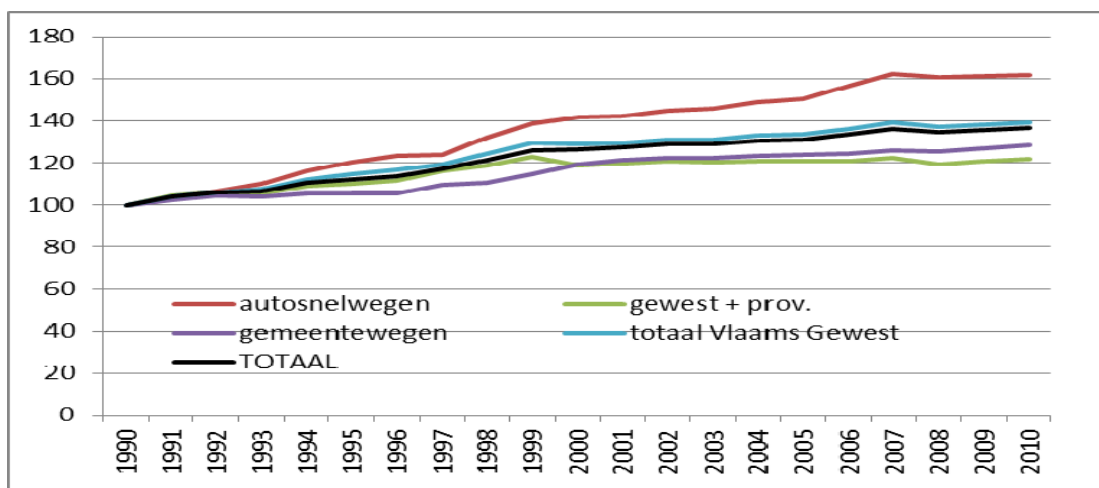


Fig. 12: Voertuigkilometers volgens wegbeheerder (index 1990) – (Federaal Planbureau).

Het gemotoriseerde verkeer of de verkeersdrukke (inclusief vrachtverkeer) is **ruimtelijk** niet gelijkmatig gespreid over Vlaanderen. Uit de verkeerstellingen van het Vlaamse Verkeerscentrum (2009) blijkt dat op het hoofdwegennet het aantal voertuigpassages op bepaalde plaatsen beduidend hoger ligt dan op andere plaatsen. Vooral binnen de Vlaamse Ruit⁴⁸ zien we hoge concentraties die vooral in de omgeving van en op de toegangswegen tot de grootstedelijke gebieden aanleiding geven tot een hoge verzadigingsgraad (zie 2.4.1). Tot de wegvakken met het hoogst aantal voertuigen/dag behoren de ringwegen rond Antwerpen (R1) en Brussel (R0). De oorzaak hiervan is de sterke interferentie van het doorgaand verkeer, het bestemmingsverkeer van en naar deze gebieden maar ook het gebruik ervan voor eerder lokale verplaatsingen. Ook de snelwegen in het kerngebied van Vlaanderen kennen een hoge belasting. Zo behoren de E19 tussen Brussel en Antwerpen, de E40 tussen Brussel en Gent, de E40 tussen Brussel en Leuven, de E17 tussen Antwerpen en Gent (vooral goederen) en de E313 tussen Antwerpen en Ranst tot de meest belaste snelwegen in dit gebied.

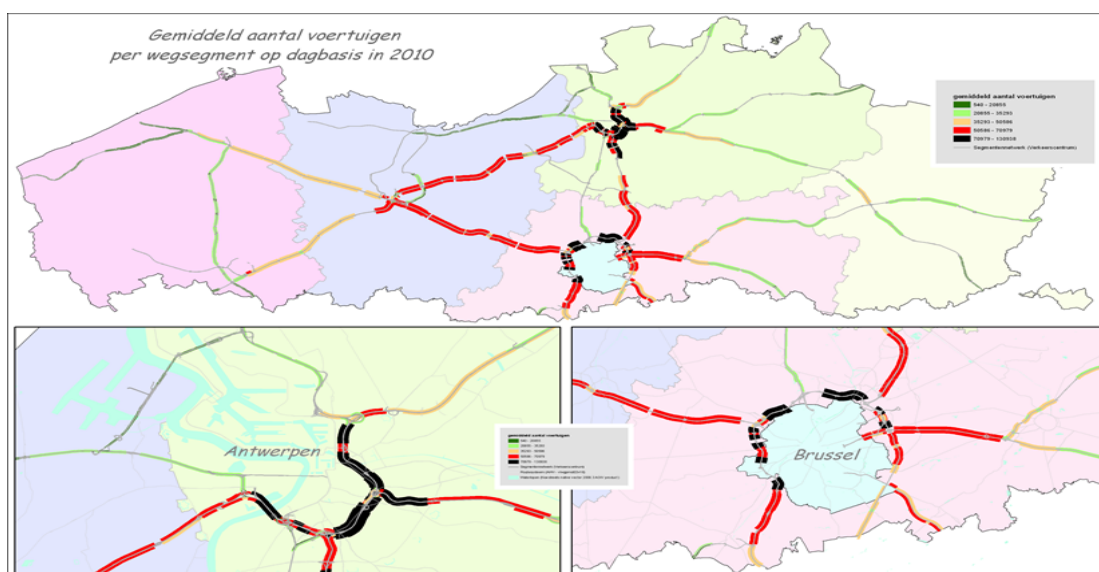


Fig. 13: Gemiddeld aantal voertuigen per wegsegment op dagbasis (gegevens VVC – 2010).

⁴⁸ De Vlaamse ruit is het gebied tussen Gent, Brussel, Antwerpen en Lummen.

Voor wat het **vrachtverkeer** betreft, zien we dat bepaalde wegen (o.a. deze in de omgeving van de zeehavens) een hogere concentratie van vrachtverkeer kennen dan anderen. De grootste vrachtstromen vinden we terug op de verbindingen tussen Nederland (via Antwerpen) en Rijsel en dus op de E19 en de E17. Het aandeel van het vrachtverkeer⁴⁹ varieert er tussen de 15% en de 40%. De drukste wegvakken vinden we terug op de R1 (tussen Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Oost (beide richtingen)) met dagvolumes rond 24.000 vrachtwagens per dag en per richting. Ook de E313 (Antwerpen-Ranst) en de R0 (aansluitingen met de E40) zijn belangrijke assen voor het vrachtverkeer.

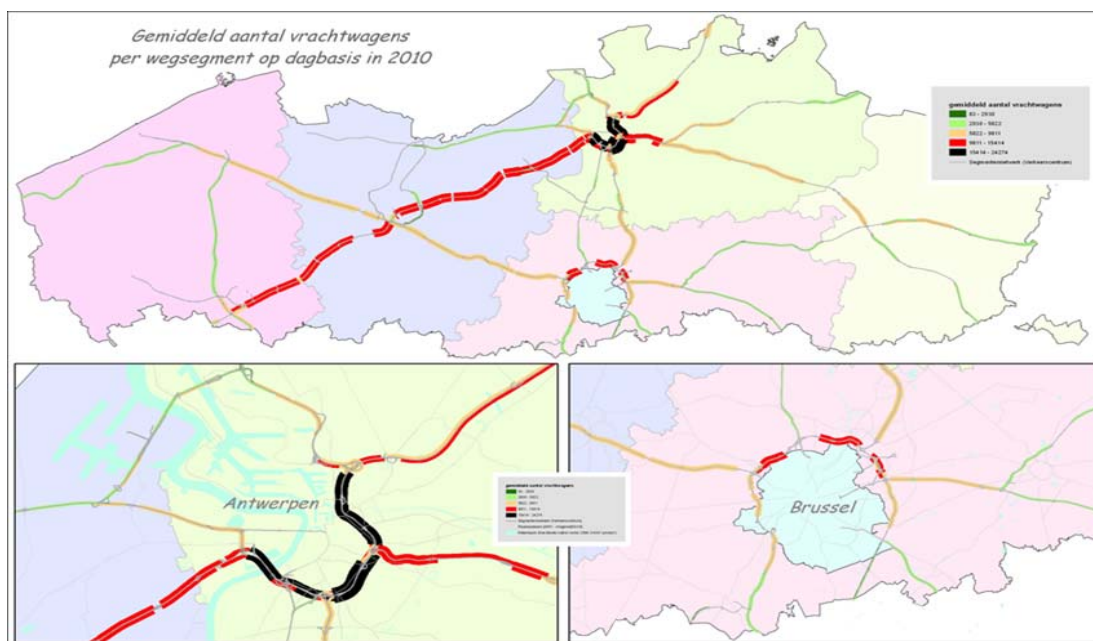


Fig. 14: Gemiddeld aantal vrachtwagens per wegvak op werkdagen in 2010 (Bon: VVC).

Over de mate waarin de verkeersstromen verspreid zijn over het **onderliggend wegennet** zijn minder gegevens beschikbaar.

De wijze waarop het gemotoriseerd verkeer zich in de **tijd**⁵⁰ voordoet, hangt nauw samen met de maatschappelijke organisatie. Op een weekdag wordt het merendeel van de voertuigkilometers nog steeds afgelegd tussen 6 en 22 u met op werkdagen een duidelijke ochtendpiek (7u-9u) en avondpiek (16u-18u) voor het niet-vrachtverkeer. Daarna wordt het minder druk. Het vrachtverkeer bevindt zich (op werkdagen) voornamelijk buiten de pieken van het niet-vrachtverkeer (cf. een piek tussen 6u en 7u, geen avondpiek). De hoogste waarden worden gemeten tussen 9u en 16u. Er wordt weinig of niet uitgeweken naar de nacht. De redenen hiervoor zijn de tijdsvensters waarbinnen goederen dienen geladen of kunnen gelost worden, maar ook de regeling van de rijtijden en de arbeidskost zijn hieraan niet vreemd.

⁴⁹ Het aandeel dat het vrachtverkeer heeft in de totale verkeersstroom is niet alleen afhankelijk van het absoluut aantal vrachtwagens maar ook van de omvang van het personenverkeer. Op enkele wegsegmenten, zoals aan grensovergangen en in het havengebied, ligt het aandeel vrachtverkeer ook hoger dan gemiddeld maar dit is eerder het gevolg van de lage intensiteiten in het personenverkeer dan door het hoge aantal vrachtwagens.

⁵⁰ Studienota 'Quickscan dagverloop verkeersintensiteit Hoofdwegennet Vlaanderen 2012', Vlaams Verkeerscentrum (dossier 13082).

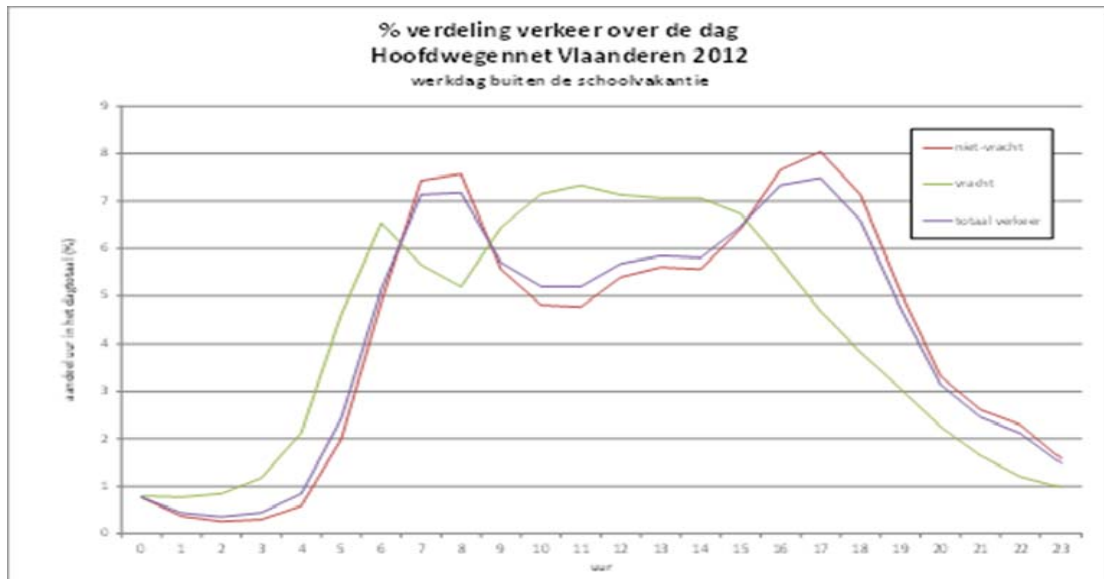


Fig. 15: Procentuele verdeling verkeer over de dag (hoofdwegennet-2012) - (Vlaams Verkeerscentrum).

Tijdens het **weekend** komt het verkeer duidelijk veel later op gang en ontbreekt de ochtendpiek volledig. Voor het niet-vrachtverkeer ligt de avondpiek tussen 17u en 19u maar deze is nauwelijks hoger dan in de periode tussen 11u en 17u. In absolute cijfers is het niet-vrachtverkeer tijdens het weekend (met 18 600 000 voertuigen op alle meetposten samen) niet veel lager dan op een werkdag (22 400 000 voertuigen).

Bij het vrachtverkeer ontbreekt de ochtendpiek tijdens het weekend. Net zoals op werkdagen ontbreekt voor het vrachtverkeer een avondpiek. Tijdens het weekend bevindt het (weinige) vrachtverkeer zich op de weg vooral tussen 9u en 14u. Wel zijn de aantallen vrachtwagens tijdens het weekend beduidend lager dan op werkdagen (950 000 versus 4 400 000 voertuigen).

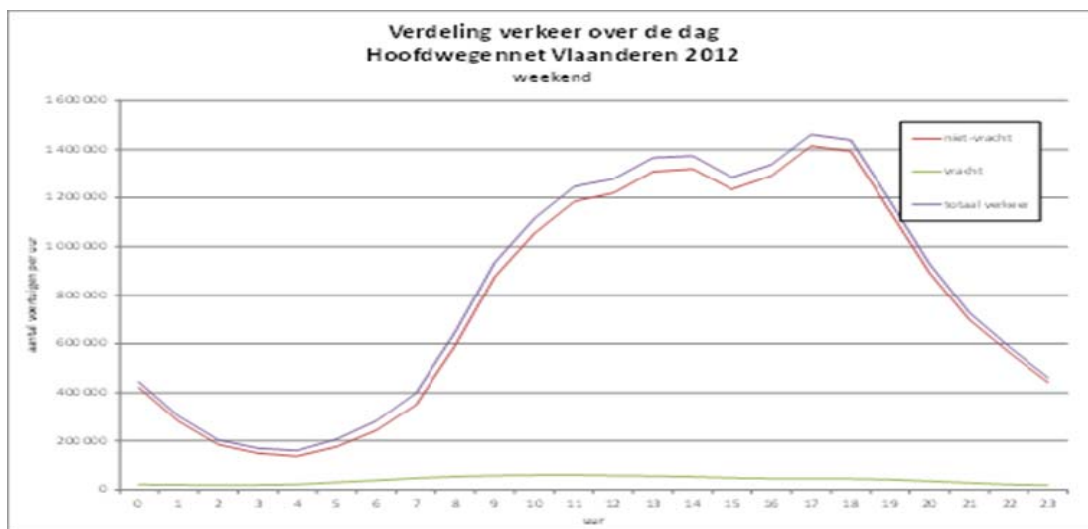


Fig. 16: Verdeling verkeer over de dag tijdens het weekend op het hoofdwegennet (2012) (Vlaams Verkeerscentrum).

Kijken we naar de **herkomst** van het verkeer, dan zien we dat het merendeel van de personenwagens een Belgische nummerplaat heeft. Uit een onderzoek van het Vlaams Verkeerscentrum blijkt dat op het hoofdwegennet⁵¹ 86,3% van de personenwagens een Belgische nummerplaat heeft, op het secundaire wegennet⁵² ligt het aandeel zelfs hoger (94%). Op beide wegennetten komen Nederlanders op de tweede plaats, gevolgd door Duitsers en Fransen.

Voor wat het vrachtverkeer betreft, zien we dat op het hoofdwegennet slechts de helft (51,7%) van de lichte en zware vrachtwagens een Belgische nummerplaat heeft. Het aandeel vrachtwagens met Nederlandse nummerplaat bedraagt 18,6%. Bijna 9% (8,6%) van de vrachtwagens is van Duitse en 4,4% van Franse origine. Op het secundaire wegennet is 75,8% van de lichte en zware vrachtwagens van Belgische oorsprong. 13,5% van de vrachtvoertuigen heeft een Nederlandse nummerplaat, 3,3% komt uit Duitsland en 2,2% uit Frankrijk.

1.1.3.3 Spoorverkeer

De laatste tien jaar (2000-2009) is (in België) het aantal voertuigkilometer afgelegd door **passagierstreinen** toegenomen met 5% (gemiddelde jaarlijkse groei van 0,5%). In de jaren negentig (1990-2000) bedroeg de toename 9% (gemiddelde jaarlijkse groei van bijna 1%). Het aandeel van het **binnenlands reizigersvervoer** is hoog en bedraagt 95% (2009). In de periode 2000-2009 nam het aantal treinkilometers voor het binnenlands vervoer toe met 5%. In de jaren negentig bedroeg de groei 3%.

Het **internationaal vervoer** (aandeel 5% in 2009) kende sinds 1995 een zeer sterke groei. In de periode 1995-2000 zien we bijna een verzevenvoudiging van het aantal treinkilometers. In de periode 2000-2009 blijft het aantal voertuigkilometers nagenoeg stabiel.

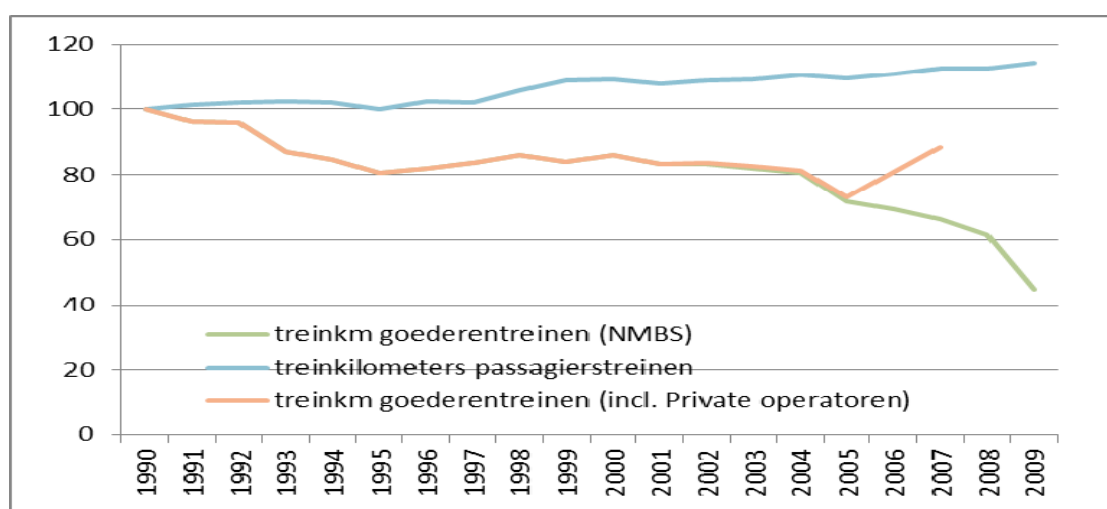


Fig. 17: Evolutie voertuigkilometer personen- en goederentreinen (Federaal Planbureau).

Voor wat het aantal afgelegde voertuigkilometers door **goederentreinen** (cijfers België) betreft, hebben we geen volledig beeld omdat in de officiële statistieken het aandeel van

⁵¹ 20 locaties x 2 rijrichtingen, maandag-vrijdag, 24u per locatie

⁵² 22 locaties x 2 rijrichtingen, maandag-vrijdag, 6-22u

de private operatoren ontbreekt. Daardoor is het beeld enigszins vertekend. Voor wat de NMBS Logistics betreft, daalde in de jaren negentig (1990-2000) het aantal treinkilometers met 14%. Deze daling zette zich in de periode 2000-2009 verder door (-48%). Voor NMBS Logistics (momenteel de belangrijkste aanbieder met ca. 750 treinen per dag) dekken 3 corridors ongeveer 80% van de internationale vervoersstromen af. Deze assen zijn: de as België-NO-Frankrijk-Zwitserland-Italië, de as België-Duitsland- Scandinavië /Polen en de as Rotterdam - België - Ile de France.

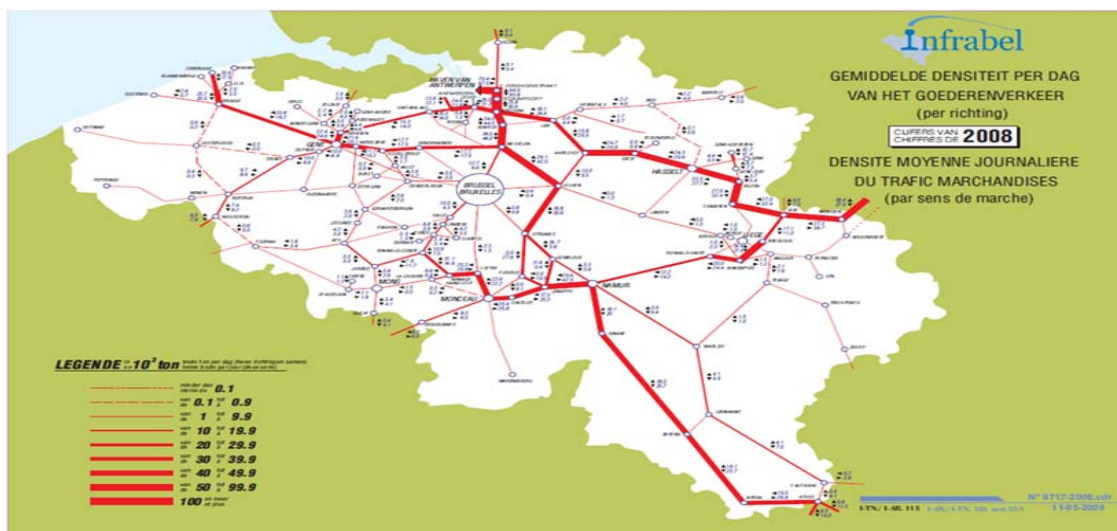


Fig. 18: Dagelijkse intensiteiten goederenverkeer per spoor (Infrabel, 2008).

1.1.3.4 Vervoer over het water

Tussen 2000 en 2006⁵³ nam het aantal vaartuigkilometers (België) toe met 6%. De gemiddelde jaarlijkse groei bedroeg 1%. In de jaren negentig bedroeg de groei van het aantal vaartuigkilometers 3% (gemiddelde jaarlijkse groei van 0,29%).

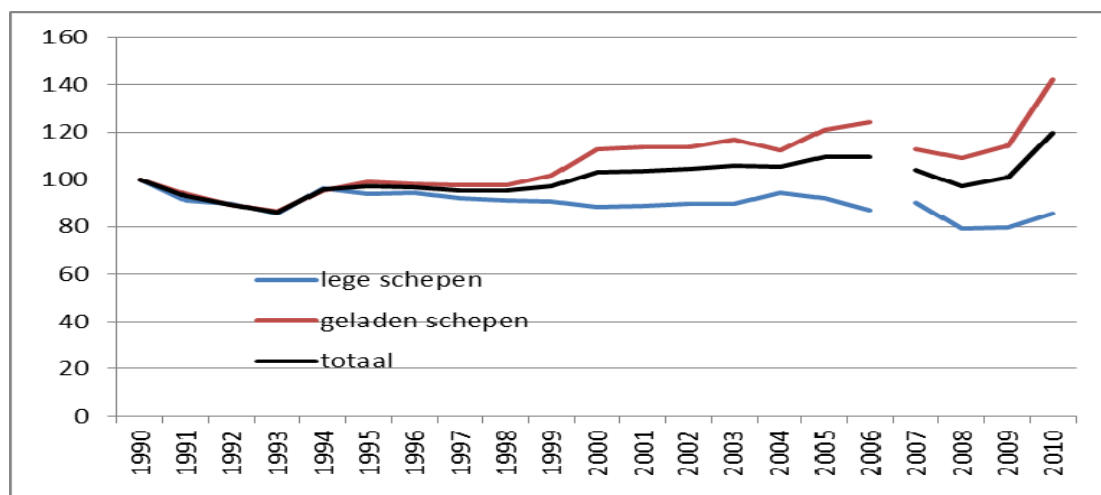


Fig. 19: Vaartuigkilometers en tonkm afgelegd door binnenschepen (Federaal Planbureau).

⁵³ Sinds 2007 zijn de gegevens als gevolg van een wijziging in de dataregistratie niet meer vergelijkbaar met de vorige jaren. De gegevensinzameling over het vervoer per binnenschip is gebaseerd op de kaderverordening 1365/2006 van het Europees Parlement en de Raad en op de uitvoeringsverordeningen 425/2007 en 1304/2007. Deze wetgeving is van kracht sinds 1 januari 2007. Voordien volgde de gegevensinzameling een gelijkaardige maar niet dezelfde methodologie.

Deze beperkte groei van het aantal vaartuigkilometers (in vergelijking met het aantal tonkilometers) was het gevolg van de schaalvergroting bij de schepen, maar ook een verbetering van de beladingsgraad.

De **Schelde-Rijnverbinding**, die de verbinding vormt tussen de haven van Antwerpen en Rotterdam en het Rijnbekken, is één van de kortste maar meest bevaren waterwegen in Vlaanderen. In 2000 bedroeg de vervoerde tonnage 64,3 miljoen ton, in 2010 nam de vervoerde tonnage toe tot 69,8 Mio ton (+15,6%).

Het **Albertkanaal** behoort tot één van de belangrijkste corridors voor de binnenvaart in Vlaanderen⁵⁴ (vanuit de haven van Antwerpen en het Luikse staalbekken). Op tien jaar tijd is de trafiek met 41% toegenomen (van 35,1 miljoen ton in 2000 tot 37,5 miljoen ton in 2010). Het Albertkanaal vormt ook een belangrijke as voor het transport van containers.

De laatste tien jaar is de containeroverslag (via containerterminals) in volle ontwikkeling wat resulteert in meer dan een verviervoudiging van de containeroverslag (+327%) die 80.717 TEU bedroeg in 1999 en 369.664 TEU in 2010. In de containeroverslag heeft de containerterminal van Meerhout (Euroports Meerhout) het grootste aandeel (meer dan 80%) gevolgd door Deurne (Gosselin Container Terminal) met een aandeel van iets meer dan 10%.

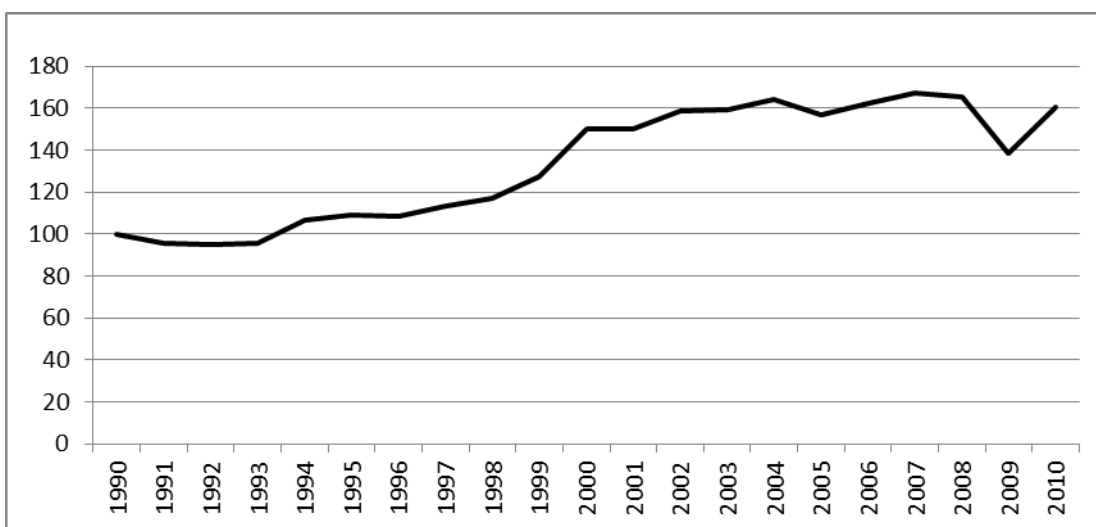


Fig. 20: Vervoerde tonnages (index 1990) - (NV De Scheepvaart).

Verder doen zich op de Vlaamse waterwegen sterke vervoersstromen voor op de **Ringvaart** om **Gent** (18,75 miljoen ton in 2010) die het kanaal Gent-Terneuzen verbindt met het **kanaal Gent-Brugge** (9,67 miljoen ton in 2010), **de Leie** (8,52 miljoen ton in 2010) en de **Boven-Schelde** (9,64 miljoen ton in 2010), en alzo een spil vormt voor het goederenvervoer tussen de havens van Gent en Antwerpen en het Vlaamse hinterland en tot in Wallonië en Noord-Frankrijk. Het **Zeekanaal Brussel-Schelde** vervoerde in 2010 10,67 miljoen ton tussen Antwerpen en Brussel.

⁵⁴ Het Albertkanaal had in 2007 een aandeel van 54% (uitgedrukt in ton) en 61% (uitgedrukt in tonkm), Statistieken 2009, NV De scheepvaart

1.1.3.5 Reizigersritten trein

Bij het spoorvervoer nam het aantal reizigers⁵⁵ de laatste 10 jaar sterk toe (+47% met een gemiddelde jaarlijkse groei van 4%). In absolute cijfers nam het aantal reizigers toe van 151,6 miljoen in 2000 tot 223,2 miljoen in 2010. De toename van het aantal reizigers was beduidend sterker dan in de jaren negentig (+6%) met een gemiddelde jaarlijkse groei van 0,6%.

Het **binnenlands vervoer** is goed voor het merendeel van de reizigersritten (94% in 2010 en 92% in 2000). Tussen 2000 en 2010 nam het aantal reizigersritten toe met 50% (gemiddelde groei van 4,14% per jaar). Deze groei staat sterk in contrast met de ontwikkelingen in de jaren negentig waar het aantal reizigers in het binnenlands vervoer nauwelijks toenam (+4%) en een jaarlijkse groei van 0,43% kende. Het **internationale treinvervoer** nam vooral in de jaren negentig (1990-2000) toe (+35%) en 3% jaarlijkse groei. In de periode 2000-2010 nam het internationaal vervoer verder toe (+14%) maar beduidend minder sterkt (gemiddelde jaarlijkse groei van 1,29%).

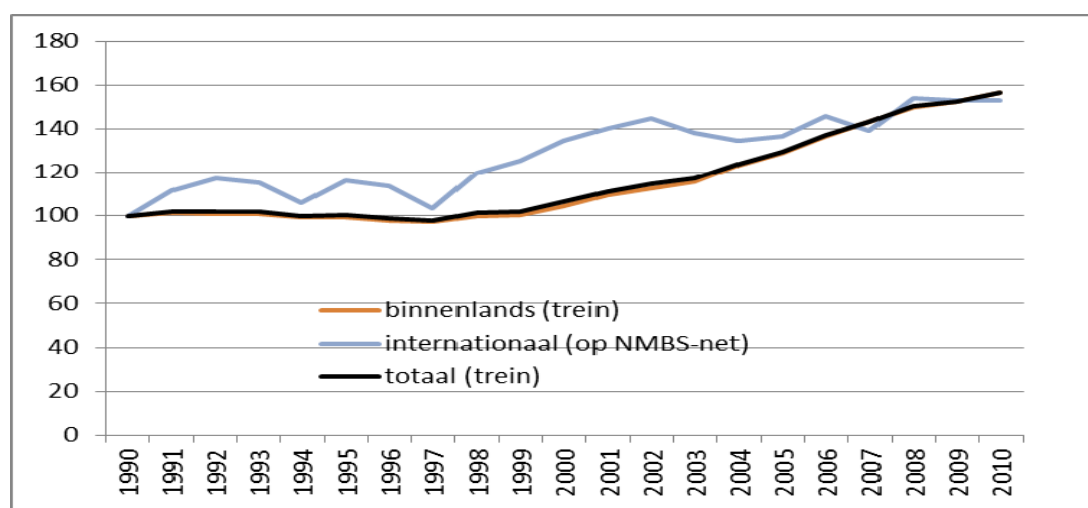


Fig. 21: Treinreizigers (index 1990) - (Federaal Planbureau).

De belangrijkste stations met meer dan 10.000 instappers per dag) zijn:

STATION	WEEKDAG	ZATERDAG	ZONDAG
BRUSSEL-CENTRAAL	72.772	26.073	22.274
BRUSSEL-ZUID	45.104	18.103	14.819
GENT-SINT-PIETERS	44.525	15.100	15.136
BRUSSEL-NOORD	41.169	14.738	13.704
ANTWERPEN-CENTRAAL	31.118	22.259	19.638
LEUVEN	28.435	10.277	7.551
MECHELEN	20.202	7.663	6.509
BRUGGE	17.094	9.945	11.166
KORTRIJK	10.796	4.656	4.944

⁵⁵ Cijfers voor België

Onderstaande stations kennen op dagbasis meer dan 5000 instappers:

STATION	WEEKDAG	ZATERDAG	ZONDAG
ANTWERPEN-BERCHEM	9.594	5.145	5.441
DENDERLEEUV	9.309	2.001	1.689
AALST	7.639	2.191	1.594
SINT-NIKLAAS	6.642	2.554	2.599
HASSELT	5.865	3.446	4.404
DENDERMONDE	5.799	1.380	1.166
VILVOORDE	5.644	1.223	886
ZOTTEGEM	5.446	834	778
BRUSSEL-NATIONAAL-LUCHTHAVEN	5.395	3.754	4.436
GENT-DAMPOORT	5.363	2.283	1.890
OOSTENDE	5.338	3.028	3.107
HALLE	5.057	1.201	988
LOKEREN	5.039	2.192	2.008

Tabel 20: Belangrijkste stations in Vlaanderen en Brussel - (NMBS).

1.1.3.6 Reizigersritten stads- en streekvervoer

Op 10 jaar tijd (2000-2010) is het aantal **reizigersritten**⁵⁶ bij het stads- en streekvervoer (De Lijn) meer dan verdubbeld (+129%) met een gemiddelde jaarlijkse groei van 8,7%. Deze groei is beduidend hoger dan in de jaren negentig (1990-2000) waar het aantal reizigersritten toenam met 14% en een gemiddelde jaarlijkse groei kende van 1,3%. In absolute aantallen nam het aantal reizigersritten toe van 318,4 miljoen in 2000 tot 551 miljoen in 2010. Het aantal reizigersritten nam in alle vijf de provincies sterk toe. De toename was in de periode 1991-2010 het sterkst in de provincie Limburg (+184%) tegenover (+128%) in de provincie Oost-Vlaanderen.

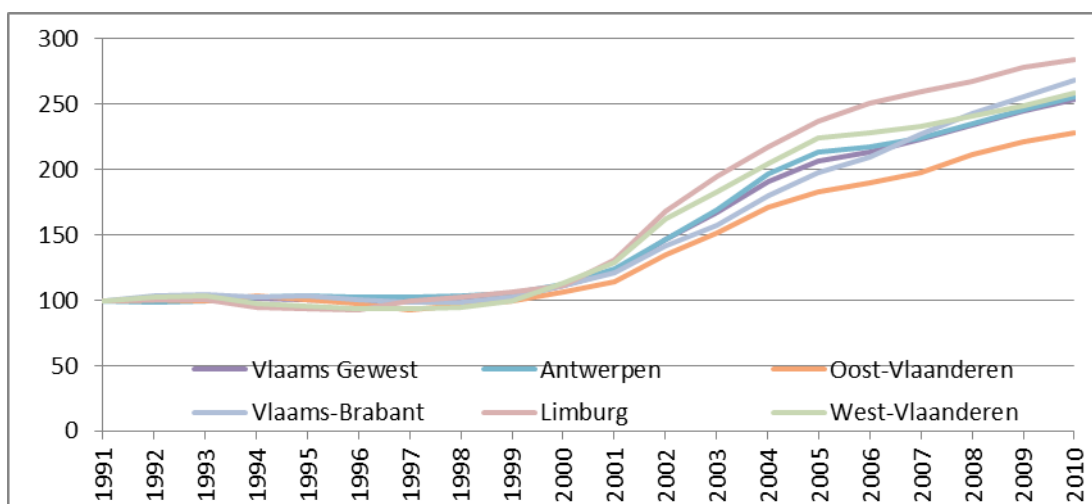


Fig. 22: Reizigersritten bij stads- en streekvervoer - index 1991 (VVM De Lijn).

⁵⁶ Cijfers exclusief het leerlingenvervoer

Het merendeel van de reizigersritten (2010) vindt plaats in de provincie Antwerpen (38%), gevolgd door Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant met elk een aandeel van 21%. Vooral in de provincie Antwerpen en Vlaams-Brabant ligt het aandeel OV gebruikers beduidend hoger dan hun aandeel in de bevolking (dat respectievelijk 28% en 17% bedraagt). Het aandeel van de provincie Limburg bedraagt 9%, dat van de provincie West-Vlaanderen 13%. Deze verhoudingen zijn doorheen de tijd niet noemenswaardig gewijzigd.

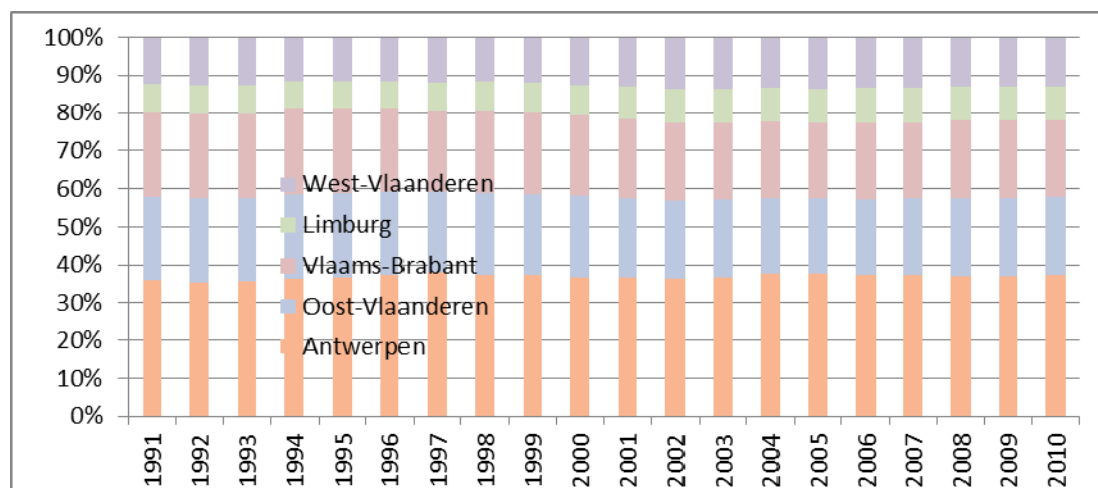


Fig. 23: Reizigersritten bij stads- en streekvervoer per provincie (VVM De Lijn).

1.2 Mobiliteitsontwikkelingen over zee

In dit punt gaan we in op de ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan in het vervoer over zee (meer bepaald in de zeehavens). We gaan hierbij in op zowel de personen- als de goederenmobiliteit, het scheepvaartverkeer als op de impact van deze ontwikkelingen voor het hinterlandverkeer.

1.2.1 Personenmobiliteit

Het passagiersvervoer over zee kent een sterk dalende trend. Vooral in de jaren negentig kende dit vervoerssegment, dat naast de ferry diensten ook de cruises bevat, een sterke daling van het aantal passagiers (-57%). In de periode 2000-2010 neemt het passagiersvervoer verder af (-48%). Wel lijkt de trend zich min of meer te stabiliseren.

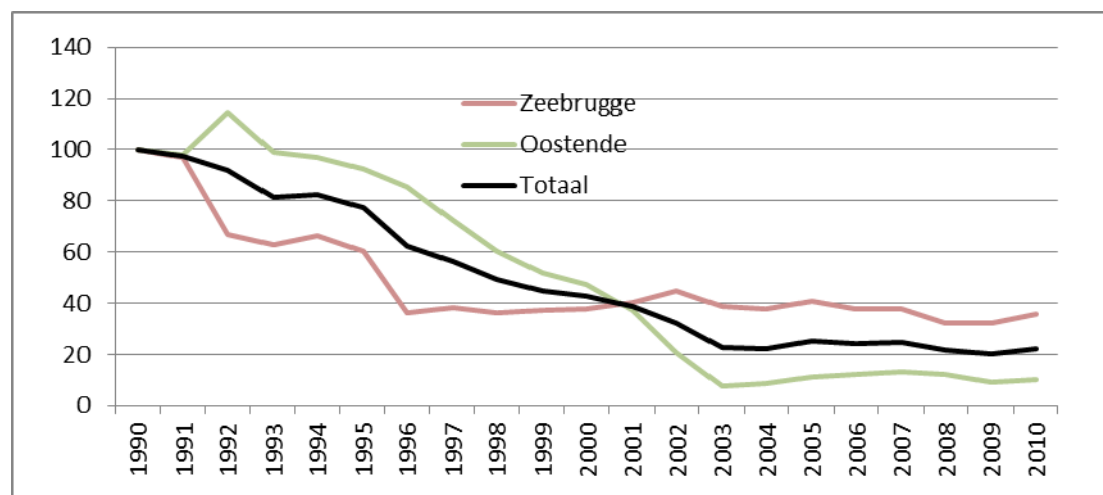


Fig. 24: Ontwikkelingen in het passagiersvervoer – (index 1990) (Vlaamse Havencommissie).

In Vlaanderen (2010) spelen nog enkel de haven van **Zeebrugge** (aandeel 76%) en de haven van **Oostende** (aandeel 23%) een rol van betekenis in het passagiersvervoer over zee. In de jaren negentig (1990-2000) daalde het aantal passagiers er met respectievelijk 52% en 62%. In de periode 2000-2010 zet deze dalende trend zich verder door. In Oostende daalde het aantal passagiers met 79%; in Zeebrugge slechts met 5%.

De redenen voor de daling in het passagiersvervoer over het water is het terugvallen van het aantal ferry-diensten naar de UK maar ook het feit dat voor cross-channel begeleide vracht Roro en Ropax schepen worden ingezet waarop enkel vrachtwagens zijn toegelaten. De laatste jaren zien we wel terug meer ferry-diensten en begeleide vrachtdiensten ontstaan. Voor Oostende speelde ook de beperking van de oude haventoeegang een rol die maakte dat moderne ferry's de haven van Oostende niet konden aanlopen maar ook de concurrentie met Noord Franse havens (die een betere uitgangspositie hebben voor het zuiden van de UK) en Zeebrugge (de bediening van het midden en het Noorden van de UK). Voor de verbinding met Londen ondervindt het passagiersvervoer ook concurrentie van de Eurostar (1994) en van de luchtvaart. Binnen het passagiersvervoer is het cruiseverkeer een groeiend marktsegment. In 2010 deden 66 cruiseschepen de haven van Zeebrugge en 6 cruises de haven van Oostende aan.

1.2.2 Goederenmobiliteit

Het maritieme goederenvervoer nam het laatste decennium (2000-2010) toe met 34% (tot 260 miljoen ton in 2010) en kende in deze periode een gemiddelde jaarlijkse groei van 3%. De gemiddelde jaarlijkse groei was beduidend sterker dan de gemiddelde jaarlijkse groei van 1,9% in de jaren negentig (1990-2000).

Met een aandeel (2010) van 69% is de **haven van Antwerpen** de grootste haven in Vlaanderen. De laatste tien jaar (2000-2010) is deze haven sterk gegroeid (+37% met een gemiddelde jaarlijkse groei van 3,2%). In de jaren negentig kende de haven een groei van 28% en een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,5%. De **haven van Zeebrugge** is, met een aandeel van 19% in de maritieme trafiek, de tweede belangrijkste haven. In de periode 2000-2010 kende deze haven een groei van 40% (gemiddelde jaarlijkse groei van 3,4%). In de jaren negentig bedroeg de groei 17% (gemiddelde jaarlijkse groei van 1,6%).

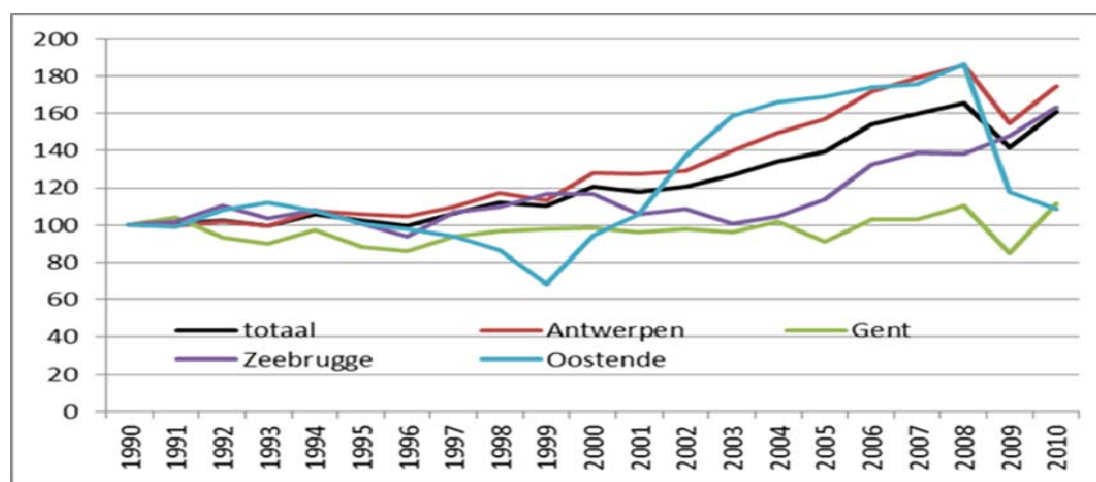


Fig. 25: Ladingen en lossingen in ton – (index 1990) (Vlaamse Havencommissie).

In de **haven van Gent** (aandeel van 11%) nam de trafiek de laatste jaren (2000-2010) toe met 14% (gemiddeld jaarlijkse groei van 1,3%). De **haven van Oostende** (aandeel van 2%) kende de laatste tien jaar (2000-2010) een groei van 15% (gemiddelde jaarlijkse groei van 1,4%) en dit in tegenstelling tot de periode 1990-2000 waar de groei negatief is.

Een belangrijke trend binnen de havens is de groeiende **overslag van containers**. In de jaren negentig (1990-2000) nam het aantal ton toe met 173%. In de periode 2000-2010 zette de groei zich verder door (+130%). Het aandeel van de containertrafiek in de totale trafiek nam hierdoor toe van 13% in 1990 tot 29% in 2000 en 50% in 2010. In 2010 had de haven van Antwerpen een aandeel van 79% in de totale containertrafiek. Het aandeel van de haven van Zeebrugge bedroeg 20% en 1% voor de haven van Gent. In de **haven van Antwerpen** bedraagt het aandeel van de containertrafiek in de totale trafiek van de haven 58% (2010). Dit aandeel is doorheen de jaren systematisch toegenomen (16% in 1990, 34% in 2000). Voor de **haven van Zeebrugge** bedraagt het aandeel van de containertrafiek in de totale trafiek van de haven 53%. Ook hier nam het aandeel van de containeroverslag toe van 13% in 1990 tot 32,7% in 2000. In de **haven van Gent** is het aandeel van de containertrafiek in de totale trafiek beperkt tot 2%. Wel is de containertrafiek er de laatste tien jaar (2000-2010) bijna verviervoudigd.

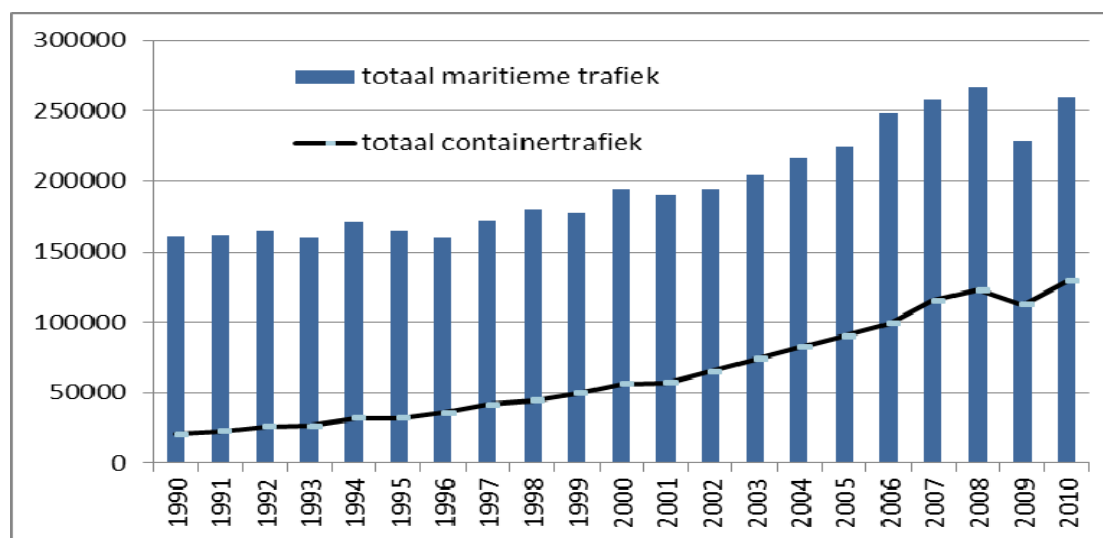


Fig. 26: Ontwikkeling maritieme trafiek en containertrafiek in de zeehavens – (in 1000 ton) (Vlaamse Havencommissie).

Binnen het maritiem transport heeft **shortsea shipping** (SSS) een aandeel van 50%⁵⁷. Tussen 2000 en 2010 is de tonnage verscheept via shortsea shipping met 37% toegenomen (van 98,5 miljoen ton in 2000 tot 135 miljoen ton in 2010). Met een aandeel (2010) van 62% is de haven van Antwerpen de belangrijkste haven voor het shortseavervoer, gevolgd door de haven van Brugge-Zeebrugge (22%), Gent (12%) en Oostende (4%).

⁵⁷ Bron: Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen

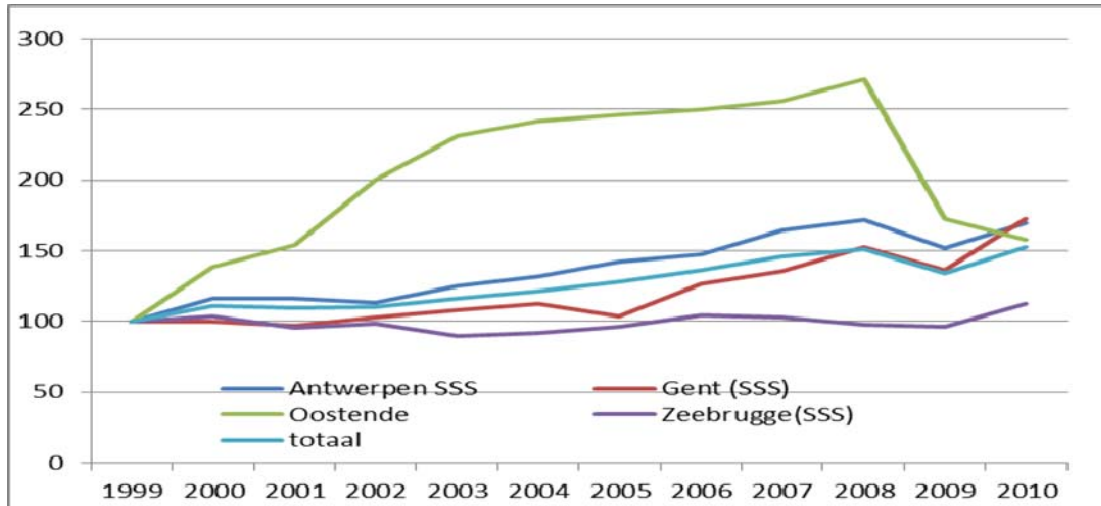


Fig. 27: Evolutie shortsea shipping (index 1990) – (Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen).

In de **haven van Antwerpen** kende de shortsea shipping trafiek sinds 1999 een sterke toename (+70%). Het aandeel ervan in de totale trafiek van deze haven nam toe van 43% in 1999 tot 47% in 2010. In de **haven van Zeebrugge** loopt het aandeel SSS in de totale maritieme trafiek terug van 78% in 2000 tot 60% in 2010. In de **haven van Gent** is door de sterke toename van SSS het aandeel ervan toegenomen van 38% in 2000 tot 58% in 2010. In **haven van Oostende** bestaat de volledige maritieme trafiek uit shortseavervoer.

1.2.3 Maritiem verkeer

De sterke groei van het maritiem vervoer vertaalde zich niet door in een gelijkaardige toename van het aantal zeeschepen dat een haven binnenloopt. In absolute cijfers ontvangt de **haven van Antwerpen** de helft van het aantal zeeschepen dat een Vlaamse haven aandoet. In de periode 1990-2010 is het aantal binnenkomende zeeschepen nagenoeg constant gebleven. Ten opzicht van 1990 ontving de **haven van Zeebrugge** in 2010 ongeveer 22% minder zeeschepen.

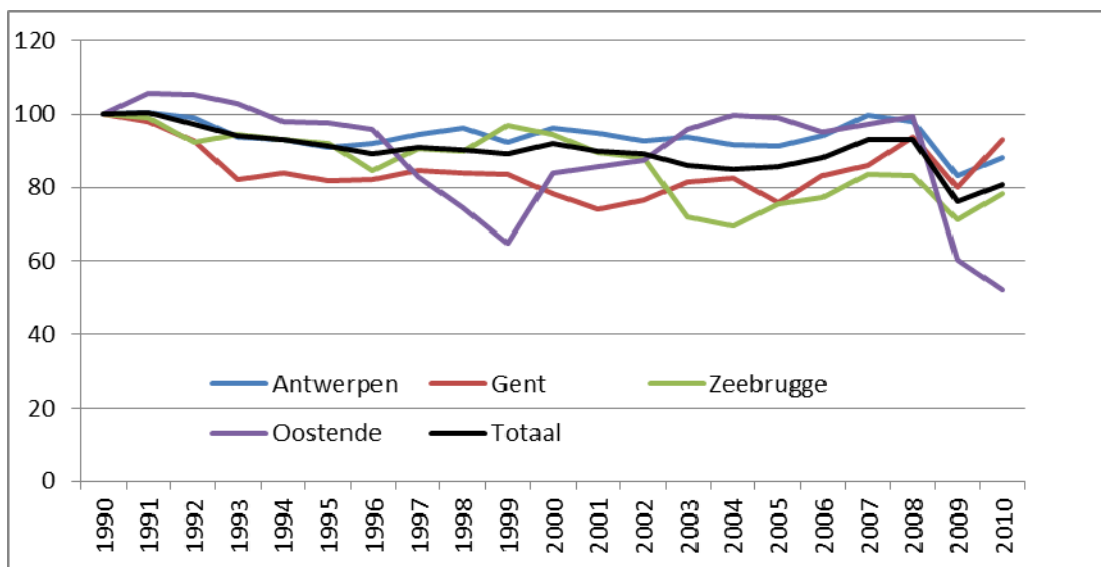


Fig. 28: Zeeschepen per haven op jaarbasis – index 1990 (Vlaamse Havencommissie).

Het aantal aanlopende zeeschepen dat de **haven van Gent** aandoet blijft nagenoeg stabiel. Het aantal zeeschepen dat de **haven van Oostende** kent een sterk fluctuerend verloop.

De reden voor de beperkte groei in het maritiem verkeer (ten opzichte van de maritieme trafiek) is de schaalvergroting die op niveau van de zeevaart heeft plaatsgevonden. De gemiddelde bruto tonnage die per zeeschip in de zeehavens vervoerd wordt, is sinds 1990 verdrievoudigd. Voor wat de **haven van Antwerpen** betreft, nam de gemiddelde bruto tonnenmaat in de periode (1990-2010) toe met een factor 2,3. Voor de **haven van Zeebrugge** zien we een verviervoudiging van gemiddelde bruto tonnenmaat. In de **haven van Gent** nam de bruto tonnenmaat van de schepen toe een factor 1,5. In de **haven van Oostende** zien we een toename van de bruto tonnenmaat met een factor 1,6.

1.2.4 Hinterlandverkeer

De ontwikkelingen in de havens hebben een invloed op de verkeers- en vervoersstromen naar en van deze gebieden. Omdat hierin ook de wijze waarop goederen aan- en afgevoerd worden een belangrijke rol speelt, gaan we in dit punt hierop nader in. Tussen de verschillende havens treden grote verschillen op. Deze verschillen in modale verdeling in de hinterlandontsluiting van de havens houden verband met zowel de aard van de goederen die worden verscheept, de herkomst en bestemming ervan als met de beschikbare ontsluitingsinfrastructuur.

In de **haven van Antwerpen** heeft de binnenvaart in de totale maritieme trafiek een belangrijk aandeel (31% in 2010). Pijpleidingen hebben een aandeel van 25%. Het aandeel van het wegtransport bedraagt 23% terwijl het spoor een aandeel heeft van 6%. 15% is transshipment. Voor wat de containertrafiek betreft is 30% transshipment, 39% wordt vervoerd via de weg, 7% via het spoor en 24% via de binnenvaart. Kijken we enkel naar de aanvoer van en de afvoer naar het achterland (exclusief transshipment en pijpleidingen) dan heeft de binnenvaart zelfs een aandeel van 51%, de weg heeft een aandeel van 39%. Het aandeel van het spoor bedraagt 10%.

In de **haven van Zeebrugge** (2010) domineert bij de aan- en afvoer van de goederen het wegvervoer (aandeel van 63%). Het spoor heeft een aandeel van 19%. Pijpleidingen hebben een aandeel van 12%. Het aandeel van de binnenvaart is beperkt (1%). Het gebrek aan een volwaardige binnenvaartverbinding wordt de laatste jaren (voor de containervaart) deels opgevangen door het inzetten van estuaire schepen waarvan het aandeel 5% bedraagt.

In de **haven van Gent** gebeurt het vervoer naar het achterland voornamelijk via de binnenvaart (45%) en via de weg (46%). Het spoor heeft slechts een aandeel van 9%⁵⁸.

In de **haven van Oostende** domineert het wegtransport (98%). De eigenheid van de trafieksoorten die de haven van Oostende behandelt (dominantie van de roll-on-roll of

⁵⁸ Onderzoek Universiteit Antwerpen in opdracht van het Havenbedrijf Gent, 2011

trafiek) maar ook het ontbreken van specifieke overlaadsystemen maakt het momenteel moeilijk om meer trafiek via alternatieve modi te gaan vervoeren.

	Antwerpen	Zeebrugge	Gent	Oostende
Pijpleidingen	25%	12%		
wegtransport	23%	63%	46%	98%
Spoor	6%	19%	9%	
Binnenvaart	31%	1%	45%	2%
Transhipment	15%			

Tabel 21: Modale verdeling zeehavens (2010) – (jaarverslagen zeehavens).

1.3 Mobiliteitsontwikkelingen in de lucht

Het luchtvervoer speelt een belangrijke rol in het segment van het lange afstandsverkeer. Ook hier gaan we achtereenvolgens in op de ontwikkelingen in de personen- en de goederenmobiliteit, het luchtverkeer en de impact hiervan voor de organisatie van het hinterlandverkeer.

1.3.1 Personenmobiliteit

Het luchtvaartverkeer kende vooral in de jaren negentig een sterke groei. Tussen 1990 en 2000 nam het aantal passagiers met 150% toe (gemiddelde jaarlijkse groei van 9,6%). Voor Vlaanderen blijft de luchthaven van Zaventem de belangrijkste luchthaven met een aandeel van 97%. Het aantal vervoerde passagiers nam in de jaren negentig toe met gemiddeld 9,8% per jaar. In de periode 2001 en 2002 zien we een sterke terugval van het aantal passagiers, vooral in het overzees verkeer. Tal van externe ontwikkelingen (waaronder de aanslagen van 11 september 2001, het faillissement van home carrier SABENA in 2001, de SARS epidemie in 2002, de oorlog in Irak in 2003, enz.) liggen aan de basis van deze terugval. Sinds 2003 neemt het luchtvaartverkeer in Zaventem weer toe. Wel is de gemiddelde jaarlijkse groei (tussen 2002 en 2008) meer dan de helft lager (4,2% per jaar) dan in de jaren negentig. Sinds de opkomst van de lage kostenmaatschappijen wint ook de luchthaven van Charleroi aan belang. Sinds 2000 zien we hier een sterke toename van het aantal passagiers.

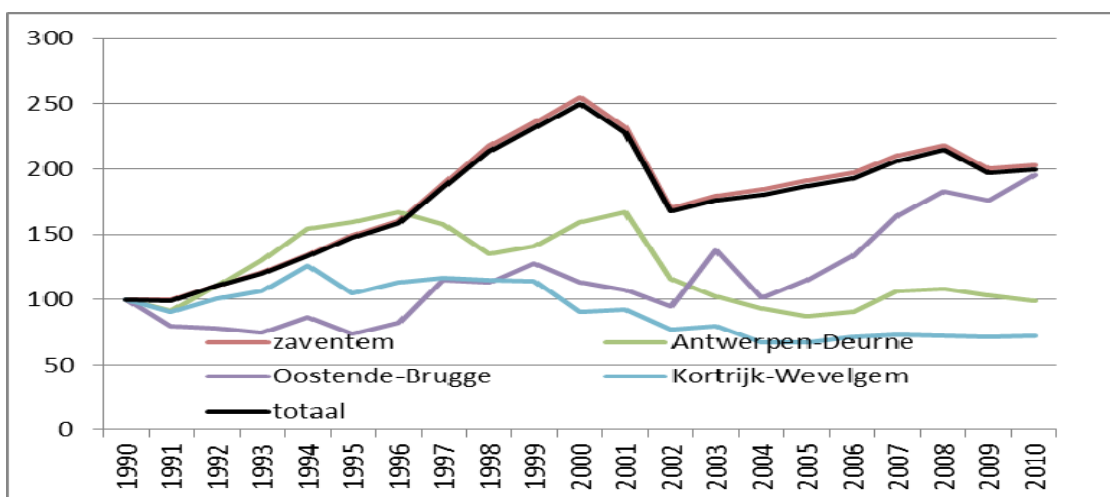


Fig. 29: Groei van het passagiersvervoer via de lucht - index 1990) (Studiedienst Vlaamse Regering).

Vlaanderen telt nog drie regionale luchthavens. Het aandeel van luchthavens van Oostende-Brugge, Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem is beperkt tot een gezamenlijk aandeel van 3% (2010). De luchthaven van Antwerpen profileert zich hierbij vooral als intra-Europese regionale zakenluchthaven. Op de luchthaven van Oostende - Brugge nam het aantal passagiers de laatste tien jaar sterk toe (+62%) doordat touroperators steeds meer vakantiegangers via deze regionale luchthaven vervoeren. De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem tracht zich te ontwikkelen als regionale zakenluchthaven.

1.3.2 Goederenmobiliteit

In het vervoer van goederen via de lucht zijn in Vlaanderen twee luchthavens belangrijk, met name de luchthaven van Zaventem en deze van Oostende - Brugge.

Met een aandeel (2010) van 87% is de **luchthaven van Zaventem** de belangrijkste luchthaven. In de jaren negentig kende de luchtcargo een sterke groei (gemiddeld 8,9% per jaar). De laatste tien jaar (2000-2010) noteren een negatieve groei van 3,3% gemiddeld per jaar en dit als gevolg van de terugval van de trafiek in 2001 en 2002, het gedeeltelijk verplaatsen van de activiteiten van het transportbedrijf DHL naar Duitsland maar ook de economische crisis die tot een daling in de trafiek. In 2010 hernam de trafiek (+6% ten opzichte van 2009). In de tussenperiode (2003-2007) zien we een sterke toename van de trafiek waarbij de gemiddelde jaarlijkse groei (9,3%) zelfs 0,6%punt hoger lag dan in de jaren negentig.

De trafiekcijfers op de **luchthaven Oostende-Brugge** vertonen een stijgende trend maar fluctueren sterk. Een belangrijk aandeel van de goederen wordt vervoerd via de luchthaven van Luik (Bierset). Deze luchthaven zag haar aandeel in het goederenvervoer (cijfers voor België) de laatste tien toenemen van 26% in 2000 tot 54% in 2010.

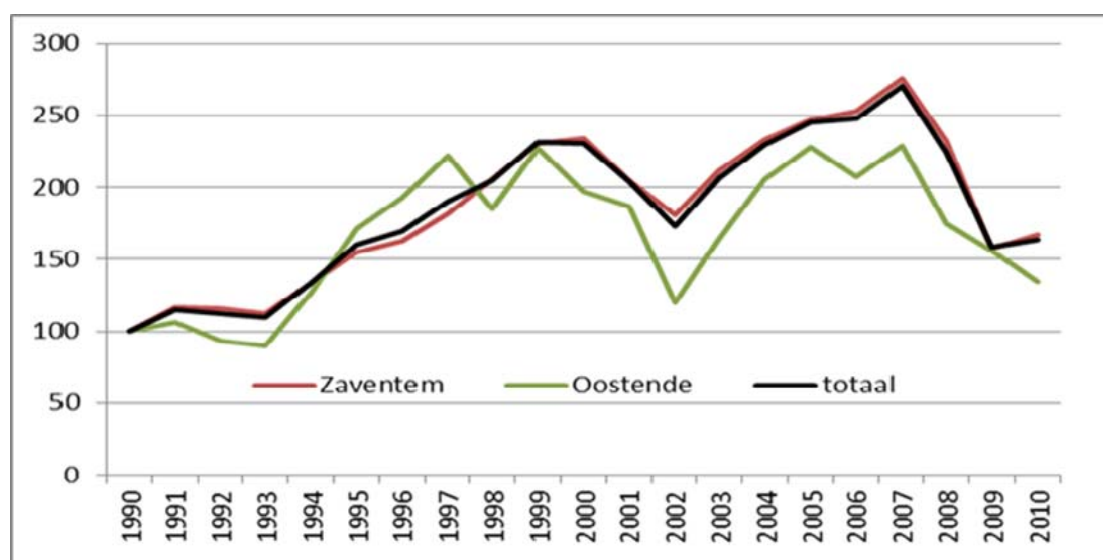


Fig. 30: Ontwikkelingen in het goederenvervoer via de lucht - (index 1990) (Studiedienst Vlaamse Regering).

1.3.3 Luchtverkeer

In de jaren negentig (1990-2000) nam op de luchthaven van **Zaventem** het aantal vliegtuigbewegingen toe met 72%. De laatste tien jaar daalde het aantal vliegtuigbewegingen met 30% mede als gevolg van lagere trafiekcijfers (zie hoger) maar ook door de schaalvergroting op niveau van de vliegtuigen. Deze zorgde ervoor dat de toename van het passagiersvervoer en van het goederenvervoer niet resulteerde in een gelijkaardige groei van het aantal vliegtuigbewegingen.

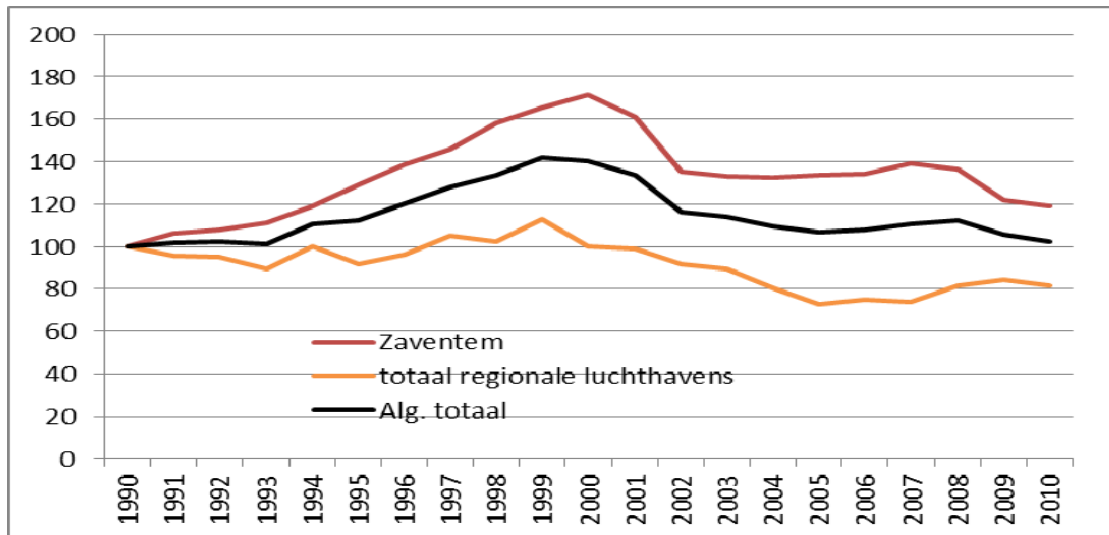


Fig. 31: Vliegtuigbewegingen in de Vlaamse luchthavens - (index 1990) (Studiedienst Vlaamse Regering).

Het overzeese verkeer herstelde zich sneller dan het Europese verkeer en lag in 2010 al hoger dan in 2000. Deze forse groei was vooral het gevolg van het succes van nieuwe lange afstandsvluchten. Bij het Europese verkeer verloopt het herstel trager en lag in 2010 het aantal passagiers nog onder het niveau van 2000. Wel blijven in absolute aantallen passagiers van en naar de Europese bestemmingen het merendeel uitmaken van de passagiersaantallen in Zaventem. In de jaren negentig schommelde hun aandeel rond de 80%. De laatste jaren zien we wel dat het aandeel van passagiers met een overzeese bestemming toeneemt tot 25% in 2010.

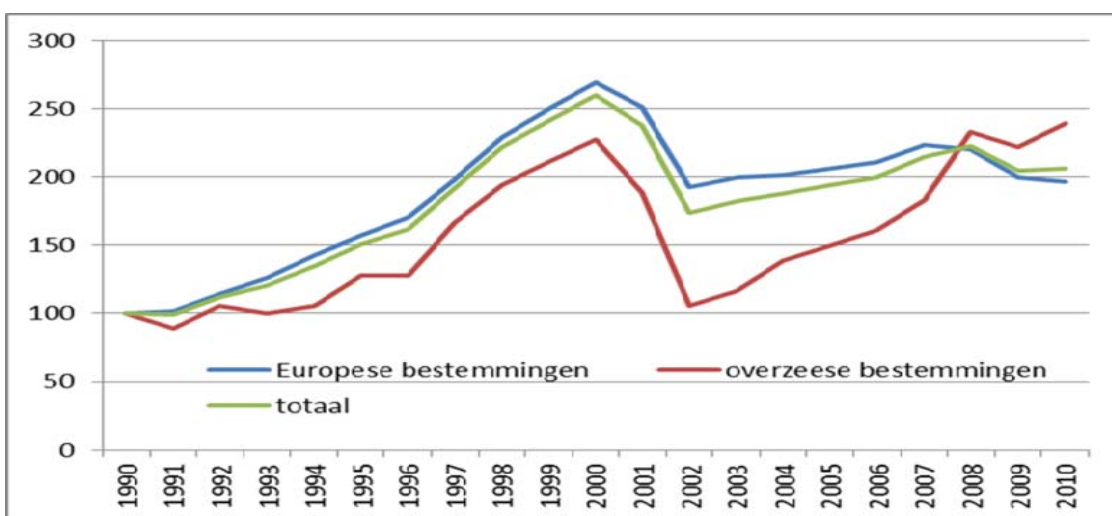


Fig. 32: Groei van het passagiersvervoer via de luchthaven van Zaventem gedifferentieerd naar bestemming - index 1990) (BRUTRENDS 2010 e.a.).

Op de *regionale luchthavens* (zie figuur 31) daalt sinds 1999 het aantal bewegingen. De laatste jaren (vanaf 2005) neemt het aantal vliegbewegingen toe als gevolg van een toename van o.a. het aantal chartervluchten.

1.3.4 Hinterlandverkeer

Ook voor wat de luchthavens betreft heeft de wijze waarop reizigers zich van en naar de luchthaven verplaatsen en de goederen worden aan- en afgevoerd heeft een impact op de verkeers- en vervoersstromen naar deze knooppunten. Voor wat de *luchthaven van Zaventem* betreft gebeurt de helft van de personenverplaatsingen van en naar het luchthaventerrein door passagiers, de andere helft zijn verplaatsingen door werknemers.

Modal split	2000	2005	2008	2009	2010	2020
trein	16,3%	16,4%	18,0%	18,1%	18,7%	30,0%
bus	2,0%	5,0%	6,0%	6,8%	6,8%	7,0%
Touperator/ hotel shuttle	4,6%	4,0%	4,0%	5,1%	4,7%	4,0%
taxi	19,0%	19,0%	22,0%	19,7%	16,4%	19,0%
Huurauto's	5,0%	4,0%	2,5%	4,0%	2,5%	3,5%
private auto's	49,0%	48,0%	47,5%	45,7%	49,7%	36,0%
Overige	4,1%	3,6%	0,0%	0,6%	1,2%	0,5%

Tabel 22: Modale verdeling luchthaven Zaventem en doelstellingen 2020.

Het merendeel van de verplaatsingen gebeurde in 2010 nog steeds met privé vervoer (private auto's, huurauto's of taxi's). Wel is in de periode 2000-2010 het aandeel van zowel de trein als de bus toegenomen met +/-2%.

Het aantal geparkeerde wagens (2010) bedraagt ongeveer 2 miljoen. Ongeveer 0,5 miljoen passagiers komen met de taxi naar de luchthaven, 3,1 miljoen passagiers maken gebruik van de trein (2009) en ongeveer 2,6 miljoen reizigers maken gebruik van de bus. De aan- en afvoer van goederen gebeurt uitsluitend via de weg.

Bij de *regionale luchthavens* gebeurt het merendeel van de verplaatsingen met de wagen. Ook voor goederen verloopt de aan- en afvoer van goederen in hoofdzaak via de weg. Dit heeft in hoofdzaak te maken met de autogerichte ontsluitingsmogelijkheden van de regionale luchthavens (geen van de regionale luchthavens is aangesloten op het spoor), evenals met hun specifieke profielen inzake vervoersaanbod.

1.4 Evaluatie

Bij de evaluatie van de mobiliteitsontwikkelingen uit het verleden is het niet de bedoeling om het gevoerde beleid te beoordelen maar wel om uit de vastgestelde ontwikkelingen een aantal conclusies te trekken die relevant zijn voor de opmaak van het toekomstige beleidsplan (zie richtinggevend deel).

1.4.1 Personenmobiliteit

De personenmobiliteit (over land) is de laatste tien jaar (2000-2010) verder toegenomen. Wel zien we een vertraging van de gemiddelde jaarlijkse mobiliteitsgroei (uitgedrukt in

personenkilometers) in vergelijking met de jaren negentig. Ook de groei van het aantal voertuigkilometers (personenauto's) vertraagt en valt terug van een gemiddelde groei van 1,8% per jaar (1990-2000) tot 0,6% per jaar (2000-2010). Over de mechanismen die aan de basis liggen van zowel de mobiliteitsgroei als de afvlakking ervan zijn geen gegevens beschikbaar⁵⁹. Wel groeit de mobiliteit (uitgedrukt in personenkilometers), met een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,26%, nog steeds sterker dan de bevolking. Deze nam in de periode 2000-2010 met gemiddeld 0,51% per jaar toe. Een van de belangrijkste onzekerheden naar de toekomst toe is dan ook de vraag of de afvlakking van de personenmobiliteit die de laatste tien jaar werd waargenomen binnen de verschillende vervoerssegmenten zich al dan niet verder zal doorzetten in de toekomst of, zelfs kan omgebogen worden in een daling. Uit een studie van de OESO⁶⁰ blijkt immers dat deze afvlakking van de groei niet uniek is voor Vlaanderen maar zich voordoet in tal van landen die een sterk ontwikkelde economie hebben.

Een evaluatie⁶¹ van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2003) leert ons echter dat het beheersen van de mobiliteitsgroei geen evidentie is. Zo werd in het duurzaam scenario een nulgroei voor het autoverkeer als doelstelling vooropgesteld. Uit de verschillende cijfers blijkt dat de mobiliteitsontwikkeling minder sterk is geweest dan trendmatig was voorspeld, zowel voor wat de totale ontwikkeling van de personenkilometers betreft als voor wat de personenkilometers afgelegd met de auto betreft. De ambities echter om tot een nulgroei te komen bij het autoverkeer werden niet gehaald. Vooreerst heeft dit te maken met de ruimtelijke en maatschappelijke organisatie (en de inertie ervan) maar ook de wijze waarop het transportsysteem werd uitgebouwd (in termen van beschikbaarheid, kostprijs, enz.). Maar ook andere en meer persoonsgebonden elementen zoals fysieke mogelijkheden en persoonlijke voorkeuren spelen mee een rol in de voertuigkeuze. De complexiteit en de samenhang tussen al deze factoren maakt dat de mogelijkheden om het voertuiggebruik aan te sturen vaak beleidsmatig worden overschat.

Toch betekent dit niet dat er geen beleidssturing mogelijk is. Op niveau van de modale verdeling zien we een lichte verschuiving ten voordele van de collectieve systemen. Een Europese benchmark studie naar duurzame mobiele steden⁶² laat zien dat door middel van een doorgedreven en coherent mobiliteits- maar ook ruimtelijk beleid er nog vooruitgang mogelijk is. Ook zien we dat, voornamelijk in steden, er zich een maatschappelijke dynamiek voltrekt die het potentieel heeft om de omschakeling naar een duurzaam verplaatsingsgedrag te ondersteunen. In de mobiliteitssector uit zich dit in een toegenomen aandacht voor gedeelde mobiliteit en een algemene maatschappelijke waarde verschuiving van bezit naar gebruik. Deze trend wordt bovendien gefaciliteerd door diverse technologische ontwikkelingen.

⁵⁹ In Nederland blijkt dat de helft van de groei die daar wordt vastgesteld kan verklaard worden door de toename van het aantal werkende (waaronder de verhoogde arbeidsparticipatie van de vrouw), 20% wordt verklaard door de bevolkingsgroei en 30% door de toename van de woon-werk afstanden die op hun beurt beïnvloed worden door het inkomen, het autobezit en de kosten van het autogebruik maar ook de schaalvergroting op de woningmarkt en de arbeidsmarkt (Mobiliteitsbalans 2009, Kennisinstituut voor Mobiliteit).

⁶⁰ Recent trends in Car usage in advanced economies, slower Growth ahead? OECD (2013).

⁶¹ Zie toelichting Vlaams Parlement (mei 2008).

⁶² Duurzame Mobiele Steden, TRITEL & Traject, in opdracht van Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2010.

Ook bij het personenvervoer over het water en in de lucht zien een vertraging van de groei in de periode 2000-2010 ten opzichte van deze in de jaren negentig. De ontwikkelingen binnen deze vervoerssegmenten worden echter sterk beïnvloed door ontwikkelingen die zich op internationaal niveau voordoen. Zeker voor de luchtvaart is het minder evident om in de toekomst uit te gaan van een verdere afvlakking van de groei.

1.4.2 Goederenmobiliteit

In tegenstelling tot de personenmobiliteit kende het goederenvervoer over land de laatste tien jaar een veel sterkere groei (gemiddeld 2,2% per jaar). Ook hier was de groei de laatste tien jaar minder sterk dan in de jaren negentig. De reden hiervoor was de sterke terugval van de goederenmobiliteit als gevolg van de economische crisis.

De ontwikkeling van de goederenmobiliteit hangt nauw samen met de economische ontwikkeling. Deze sterke binding tussen de economische groei en de goederenmobiliteit is niet uitzonderlijk voor Vlaanderen. Ook op Europees niveau zien we deze relatie. De sterke binding tussen de economische groei en de mobiliteitsontwikkeling doet dan ook vragen rijzen bij de mogelijkheden om de goederenmobiliteit te ontkoppelen van de economische groei. Het doorbreken van deze samenhang vormde de afgelopen tien jaar het onderwerp van tal van onderzoeken op Europees niveau. In het Witboek Transport⁶³ wordt deze piste door de Europese Commissie⁶⁴ verlaten. Er wordt duidelijk gesteld dat het beperken van de mobiliteit (ook in het personenvervoer) geen optie is. De focus komt te liggen op het beperken van de negatieve effecten van de mobiliteit en het verder aansturen van de vervoerswijzekeuze. In vergelijking met het vorige witboek worden er geen globale doelstellingen meer geformuleerd. Het accent ligt eerder op specifieke vervoerssegmenten.

Dat het beïnvloeden van de moduskeuze van vervoerders/verladers niet evidentie is blijkt ook uit de historische gegevens. Het is lange termijn proces waarop verschillende drijvende krachten, zoals de ruimtelijke ordening, pas op langere termijn hun impact laten voelen. Doorheen de tijd zien we nauwelijks enige wijzigingen. In Vlaanderen wordt als een belangrijke verklaringsfactor voor het hoge aandeel van het wegtransport het feit aangehaald dat de belangrijkste handelspartners van België/Vlaanderen gelegen zijn binnen de Europese Unie⁶⁵. Zo is 71,8 procent van de invoer afkomstig uit de Europese unie (vooral Duitsland, Nederland en Frankrijk). De uitvoer gaat voor driekwart (75,5%) naar de Europese Unie, waarvan een kwart naar Nederland, ca. 20% naar Duitsland en 14% naar Frankrijk. Ongeveer 10% van de in- en uitvoer gebeurt met Azië. Dit heeft tot gevolg dat de afstanden die door de goederen moeten overbrugd worden relatief beperkt blijven. Vaak speelt dit in het voordeel van het wegvoer dat in de meeste gevallen voor kortere afstanden wordt gebruikt⁶⁶. Opmerkelijk hierbij is wel het feit dat dit nu net de EU-landen zijn die beschikken over een degelijk ontwikkeld water- en spoorwegennet dat verbonden is met het Vlaamse water- en spoorwegennet. Wel vertoont het Vlaamse

⁶³ Witboek: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem – SEC(2011)359

⁶⁴ European Commission (2011), Impact Assessment: Accompanying document to the white paper – roadmap to a single European transport area – towards a competitive and resource efficient transport system. Commission staff working paper {COM (2011) 144}, pp. 95-100.

⁶⁵ Indicatorenboek "duurzaam goederenvervoer in Vlaanderen", steunpunt goederenstromen, 2008

⁶⁶ Indicatorenboek "duurzaam goederenvervoer in Vlaanderen", steunpunt goederenstromen, 2008

waterwegennet nog een aantal infrastructurele tekorten (zie hoofdstuk 2). Dit duidt erop dat er voor de moduskeuze van de verladers/vervoerders andere elementen minstens zo belangrijk zijn dan de beschikbaarheid van de netwerken.

Gezien de complexiteit en de diversiteit van de elementen die een rol spelen is het beïnvloeden van de moduskeuze geen evidentie. Ook uit een evaluatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen (2003) blijkt dat het beïnvloeden van de modale verdeling geen evidentie is. De ambities om te komen tot een modale verdeling waarbij het aandeel van de weg nog slechts 69% bedraagt (en waarbij het aandeel van de binnenvaart en het spoor is toegenomen tot respectievelijk 17% en 14%) zijn ver van behaald.

Voor wat de ontwikkelingen op vlak van de zeevaart en de luchtvaart betreft, zien we doorheen de jaren een nauwe samenhang tussen de ontwikkeling van de (maritieme) trafiek, de groei van het BBP en de ontwikkeling van de buitenlandse handel. Zo steeg in België tussen 2002 en 2010 de uitvoer met een derde (35%) en de invoer zelfs met 45%. Naar de toekomst toe lijkt het momenteel weinig waarschijnlijk dat deze algemene trend tot globalisering zal wijzigen door de invoering van allerlei belemmeringen op de internationale bewegingen van kapitaal, goederen, diensten en ideeën.