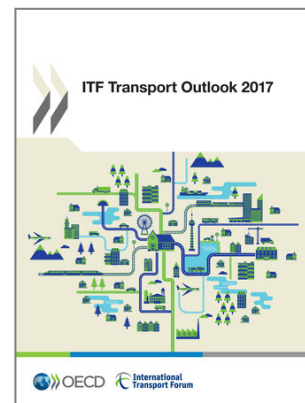


OECD *Multilingual Summaries* ITF Transport Outlook 2017

Summary in Dutch



Read the full book on: [10.1787/9789282108000-en](https://doi.org/10.1787/9789282108000-en)

Transportvooruitzichten ITF 2017

Samenvatting in het Nederlands

Achtergrond

De "Transportvooruitzichten van het ITF" bevatten een overzicht van recente trends en de vooruitzichten op de korte termijn voor de transportsector wereldwijd. Ze bevatten tevens prognoses voor de vervoersvraag tot 2050 voor vracht- (maritiem, lucht- en oppervlaktevervoer) en personenvervoer (auto, trein en vliegtuig), alsmede gerelateerde CO₂-emissies, bij verschillende beleidsscenario's.

Er wordt specifiek gekeken naar hoe de belangrijkste beleids-, economische en technologische veranderingen sinds 2015, tezamen met andere internationale ontwikkelingen, zoals de doelstellingen van de VN op het gebied van duurzame ontwikkeling, vorm geven aan de toekomst van de mobiliteit. Met betrekking tot de toegankelijkheid in stedelijke gebieden wordt bijzondere aandacht geschonken aan rol van duurzame vervoerssystemen die gelijke toegang bieden voor iedereen.

Bevindingen

Ondanks dat in het basisscenario in de vooruitzichten wordt uitgegaan van aanzienlijke technische vooruitgang, kunnen de CO₂-emissies uit het vervoer kunnen in 2050 met 60% zijn gestegen. Het basisscenario, dat is gebaseerd op de handelsprognoses van de OESO, gaat uit van een drievoudige toename van het internationaal vrachtvervoer, en als geen aanvullende maatregelen worden genomen kunnen de CO₂-emissies uit het wereldwijd vrachtvervoer met 160% stijgen. Dit is vooral het gevolg van de groei van het wegvervoer, in het bijzonder over korte afstanden en in gebieden met een tekort aan spoorwegverbindingen, zoals in Zuidoost-Azië. Optimalisatie van routes en het gezamenlijk gebruik van trucks en magazijnen door bedrijven zou een hogere bezettingsgraad en minder leeg varende schepen mogelijk maken. Dergelijke verbeteringen van de efficiëntie zouden de CO₂-emissies van trucks met een derde kunnen verminderen.

Het aantal luchtreizigers zal sterk blijven groeien doordat steden over de hele wereld beter bereikbaar worden per vliegtuig. In de komende 15 jaar zal het aantal luchtreizigers jaarlijks 3% tot 6% kunnen groeien, met de snelste groei van bijna 10% op routes binnen Azië. CO₂-emissies uit de internationale luchtvaart zouden tussen 2015 en 2030 met ongeveer 56% kunnen toenemen, zelfs bij sterk verbeterde brandstofefficiëntie. Geliberaliseerde overeenkomsten voor luchtdiensten en meer goedkope intraregionale vluchten zullen leiden tot uitbreidingen van het netwerk en lagere prijzen, en daardoor de groei aanjagen. Steden over de hele wereld worden toegankelijker naarmate de reistijden korter worden. Sterke regionale verschillen in toegankelijkheid per vliegtuig blijven bestaan, maar dit kan worden verholpen door investering in regionale luchthavens en betere weg- en treinverbindingen tussen luchthavens en steden.

Het basisscenario gaat uit van een verdubbeling van de gemotoriseerde mobiliteit in stedelijke gebieden tussen 2015 en 2050, met een stijging met 41% tot 2030 en met 94% tot 2050. Het aandeel van particuliere auto's in ontwikkelingsregio's zal sterk toenemen en in ontwikkelde economieën slechts licht

dalen. In de alternatieve beleidsscenario's waar het openbaar vervoer wordt gesubsidieerd, zal het aantal gemotoriseerde reizigerskilometers vergelijkbare niveaus bereiken, maar zal aan meer dan 50% van de totale vraag worden voldaan door bussen en openbaar vervoer.

Beleidsinzichten

De klimaatovereenkomst van Parijs uit 2016 moet tot concrete maatregelen voor de transportsector leiden.

Er zal een breed scala van beleidsinitiatieven en maatregelen moeten worden geïmplementeerd om de CO₂-uitstoot van de transportsector op het niveau van 2015 te houden. Alle beleidsinstrumenten zullen moeten worden aangewend: voorkomen van onnodige vervoersvraag, omschakelen naar duurzame vervoersopties en verbeteren van de efficiëntie. Marktgebaseerde mechanismen, zoals de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vastgestelde compensatieregeling, zijn eveneens nodig. Het is volgens het Internationaal Energieagentschap nog mogelijk om de opwarming van de aarde tot 2 graden Celsius boven het pre-industriële niveau te beperken, maar niet tot de 1,5 graden zoals werd beoogd in de overeenkomst van Parijs.

Beleidsmaatregelen zullen flexibel moeten zijn om storende innovaties in de transportsector te beheersen.

Technologische innovaties zoals elektrische mobiliteit, autonome voertuigen of nieuwe gedeelde mobiliteitsoplossingen zullen mobiliteitspatronen, in het bijzonder in stedelijke gebieden, radicaal veranderen. Sommige van deze innovaties bieden mogelijkheden om de CO₂-footprint van het vervoer drastisch te verlagen en de inclusieve en redelijke toegang te verbeteren. In de sector vrachtvervoer zouden autonome trucks kunnen zorgen voor een drastisch concurrentievoordeel vergeleken met andere vormen van wegvervoer. In beleidsmaatregelen en planning moet rekening worden gehouden met deze veranderingen om te voorkomen dat dure infrastructuur snel obsoleet wordt of dat koolstofintensieve of onredelijke ontwikkelingstrajecten niet kunnen worden gewijzigd.

Om de CO₂-uitstoot uit stedelijke mobiliteit te kunnen verminderen is meer nodig dan betere voertuigen en brandstoftechnologie alleen.

Technologische vooruitgang op zichzelf is niet genoeg om de CO₂-uitstoot in stedelijke gebieden te verminderen. Gedragsveranderende beleidsmaatregelen zoals brandstofaccijnzen, lage vervoerskosten of beleidsregels voor landgebruik die stedelijke wildgroei beperken zijn nodig om de vereiste extra beperking van het CO₂-niveau mogelijk te maken. Lagere CO₂-emissies uit stedelijke mobiliteit kunnen een positief bijverschijnsel zijn van beleidsmaatregelen die gericht zijn op lokale luchtvervuilers en verkeersopstoppingen die in veel steden behoren tot de meest urgente problemen.

Gerichte beleidsmaatregelen kunnen ervoor zorgen dat de benodigde transportinfrastructuur voor toegang in stedelijke gebieden kan worden gereduceerd.

Een van de doelstellingen van de VN voor duurzame ontwikkeling is om redelijke toegang te bieden tot werkgelegenheid en diensten. In veel steden betekent de flexibiliteit van particuliere auto's dat ze betere toegankelijkheid (gemeten als het aantal mogelijkheden dat realiseerbaar is binnen een bepaalde tijd) bieden dan het openbaar vervoer, zelf nadat rekening is gehouden met verkeersopstoppingen. Het openbaar vervoer biedt niettemin de mogelijkheid van inclusieve toegang tot mogelijkheden mits het toegankelijk is voor alle reizigers en de dekking goed wordt gepland. Compacte steden maken openbaarvervoerssystemen efficiënter en gerichte beleidsregels voor landgebruik kunnen bijdragen aan verbeterde toegang.

Regeringen moeten planningsinstrumenten ontwikkelen voor aanpassing aan onzekere factoren die het gevolg zijn van veranderde consumptie-, productie- en distributiepatronen.

Flexibele planningsprocedures die zijn gebaseerd op een strategische visie voor de lange termijn helpen om de aanpassing aan onzekere factoren in verband met veranderende patronen in globale vraag, productie en vaarroutes te verbeteren. Timing is van cruciaal belang voor goede planning van de infrastructuur en voor geleidelijke invoer van de capaciteit om de ongelijkheid van investeringen in infrastructuur, bijvoorbeeld in havens, glad te strijken. Dergelijke plannen behoren de richting te bepalen voor toekomstige ontwikkeling, investeringen te prioriteren en potentiële toekomstige bottlenecks te

identificeren. Ze kunnen bovendien de basis vormen voor de reservering van grond, bijvoorbeeld voor toekomstige aanleg van havens en corridors.

© OECD

Deze samenvatting is geen officiële OESO-vertaling.

Reproductie van deze samenvatting is toegestaan, mits het OESO-copyright en de titel van de oorspronkelijke publicatie worden vermeld.

Meertalige samenvattingen zijn vertaalde uittreksels van OESO-publicaties die oorspronkelijk in het Engels en Frans zijn gepubliceerd.



[Read the complete English version on OECD iLibrary!](#)

© OECD (2017), *ITF Transport Outlook 2017*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/9789282108000-en