

INDICATOR: ENERGIEVERBRUIK VAN DE TRANSPORTSECTOR

THEMA: ENERGIE EN KLIMAATVERANDERINGEN

1 BELANG VAN DE INDICATOR EN ELEMENTEN VOOR INTERPRETATIE

Vraag achter de indicator:

Hoe evolueert het jaarlijks energieverbruik van de verschillende sectoren (huisvesting, secundaire en tertiaire sector, transport)?

Hoe groot is het jaarlijks energieverbruik van de transportsector?

Hoe evolueren de brandstofprijzen en het aantal afgelegde kilometers in het Brussels Gewest?

Context van de indicator:

Onze huidige samenleving maakt in aanzienlijke mate gebruik van energie om te functioneren: verwarming, koeling, verlichting, werking van apparatuur, industriële processen, verplaatsingen, ...

Volgens de beschikbare gegevens is de transportsector de derde grootste energieverbruiker in het Brussels Gewest, na de huisvesting en de tertiaire sector.

Op dit ogenblik vormt fossiele energie (aardolie, gas, ...) onze belangrijkste bron van energie, zo ook de gebruikte brandstoffen in de transportsector. We hebben het dan over energiedragers die eindig zijn en waarvan de verbranding een impact heeft op het milieu: uitstoot van verontreinigende stoffen zoals CO₂ (belangrijkste broeikasgas), NO_x, SO₂, fijn stof,

Door het energieverbruik te beperken, kunnen we tegelijk een positieve bijdrage leveren aan de initiatieven die erop gericht zijn om de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen na te leven (het Protocol van Kyoto of de andere communautaire en internationale verbintenissen die wij hiertoe hebben onderschreven). Dit geldt ook voor de emissies van verontreinigende stoffen in de lucht en de verschillende internationale verbintenissen in verband hiermee (Protocol van Göteborg, NEC-richtlijn 2001/81/EC en diens herziening 2016/2284/EC, ...) en in verband met de luchtkwaliteit (richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, ...).

Te bereiken kwantitatieve doelstellingen:

Energieverbruik ligt aan de basis van de uitstoot van verontreinigende stoffen die onderworpen is aan kwantitatieve doelstellingen. Zo stelt de NEC-richtlijn (National Emission Ceilings - 2001/81/EC) nav het Protocol van Göteborg (1999) nationale emissieplafonds voor de totale emissies van enkele luchtverontreinigende stoffen (SO₂, NO_x, NH₃, NMVOS) vanaf 2010. De herziening van de NEC-richtlijn (2016/2284/EC) voorziet nieuwe grenswaarden (ook voor PM_{2.5}) voor 2020 en 2030 ten opzichte van 2005. De vermindering van broeikasgassen (CO₂, CH₄, N₂O en enkele fluorverbindingen) wordt geregeld in het Protocol van Kyoto alsook een erop volgend Europees Energie- en klimaatpakket en –beleid en het Pact van de Burgemeesters.

De energie-emissies zelf zijn niet onderworpen aan een kwantitatieve doelstelling.

Richtlijn 2012/27/EU betreffende energie-efficiëntie heeft als einddoel een stijging met 20% van de energie-efficiëntie tegen 2020. Voor elk land werden indicatieve streefcijfers voor het energieverbruik omschreven.



Vanuit kwalitatief oogpunt wordt, globaal, een beperking van het energieverbruik vooropgesteld ... maar met respect voor een optimale werkingskwaliteit van de Brusselse economie en een optimale levenskwaliteit voor de bewoners.

Vanuit milieuoogpunt zal de impact voornamelijk afhangen van de totale hoeveelheid verbruikte energie alsook de productiewijze van die energie (d.w.z. van de gebruikte technologie voor het produceren ervan).

2 METHODOLOGISCHE GRONDSLAGEN

Definities:

Er worden drie variabelen in aanmerking genomen:

- het jaarlijks energieverbruik van de transportsector
- de evolutie van de afstanden die over de weg worden afgelegd in het Brussels Gewest
- de evolutie van de gemiddelde jaarlijkse maximumprijzen van de brandstoffen

Eenheid:

- Voor het energieverbruik: MWh
- Voor de over de weg afgelegde afstanden: miljard voertuigkilometer
- Voor de brandstofprijzen: euro/liter (incl. btw)

Berekeningswijze en aangewende gegevens:

De belangrijkste bron van gegevens in verband met het gewestelijk energieverbruik, in dit geval van het vervoer over de weg, is de Brusselse energiebalans die sinds 1990 jaarlijks wordt opgesteld op verzoek van Leefmilieu Brussel.

De energiebalans beschrijft de energiehoeveelheden die worden ingevoerd, geproduceerd, getransformeerd en verbruikt in het Gewest in de loop van een gegeven jaar.

Er vond een herziening van de methodologie plaats, en dit vanaf de berekening van de energiebalans van 2015, die een impact kan hebben op de resultaten vanaf dan.

Opmerking: In tegenstelling tot andere indicatoren die verband houden met het energieverbruik, wordt er op het verbruik van de transportsector geen klimaatcorrectie toegepast, omdat de correlatie tussen beide gering tot onbestaande wordt geacht.

Andere gebruikte gegevens: over de weg afgelegde afstanden en brandstofprijzen. Deze gegevens zijn rechtstreeks beschikbaar bij de federale instanties.

Bron van de aangewende gegevens:

- Energieverbruik: Leefmilieu Brussel, energiebalansen
- Over de weg afgelegde afstanden: FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie, "Afgelegde afstanden in het verkeer", Beschikbaar op: https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/mobiliteit_cijfers/kilometers_door_belgische_voertuigen
- Brandstofprijzen: FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie, "Gemiddeld officieel tarief aardolieproducten laatste 8 jaar", Beschikbaar op: <https://bestat.statbel.fgov.be/bestat/crosstable.xhtml?view=484b00b2-4cf2-40b0-89ee-696a30aa4fa5>

Aanbevolen periodiciteit voor het bijwerken van de indicator:

Jaarlijks

3 COMMENTAAR AANGAANDE DE METHODOLOGIE OF DE INTERPRETATIE VAN DE INDICATOR

Beperking van de indicator en gebruiksvoorzorgen:



In de energiebalans worden de cijfers over het verbruik van het vervoer over de weg opgesteld op basis van de verkoop van brandstoffen op Belgisch niveau. Momenteel bestaat er geen betrouwbare verdeelsleutel van die informatie op gewestelijk niveau.

Aanvullende of alternatieve indicatoren ("ideale" indicator):

Energie-intensiteitsindicator.

Aan de hand van de beschikbare gegevens over het vervoer in het Brussels Gewest is het niet gemakkelijk om een intensiteitsindicator op te stellen. Voor wat het vervoer over de weg betreft (dat het leeuwenaandeel vertegenwoordigt, want goed voor 92 % van het verbruik van de sector in 2015), zijn de gegevens over het afgelegde aantal kilometers schattingen, gerealiseerd in een specifieke eenheid. De gegevens in verband met het in het BHG ingeschreven wagenpark, worden van hun kant sterk beïnvloed door de bedrijfswagens van de ondernemingen die hun maatschappelijke zetel in Brussel hebben (maar waarvan de exploitatiesite soms buiten het Gewest gelegen is); de gegevens over de brandstofverkoop worden beïnvloed door de aankopen die worden verricht door personen die buiten het Gewest wonen (bv. pendelaars). Een intensiteitsberekening die een exploitatiebaar en representatief resultaat voor het Gewest oplevert, behoort op dit ogenblik bijgevolg niet tot de mogelijkheden.

4 VERBANDEN MET ANDERE INDICATOREN OF GEGEVENS (UIT HET RAPPORT OVER DE STAAT VAN HET BRUSSELS LEEFMILIEU)

Indicatoren voor "Energie en klimaatveranderingen"

- Totaal energieverbruik van het Gewest
- Globale energie-intensiteit
- Energie-intensiteit van de huisvesting
- Energie-intensiteit van de industrie
- Energie-intensiteit van de tertiaire sector
- Emissies van broeikasgassen

"Lucht"-indicatoren:

- Emissies van verzurende stoffen
- Emissies van ozonprecursoren
- Emissie van primaire PM10

5 VOORNAAMSTE INSTELLINGEN BETROKKEN BIJ DE ONTWIKKELING VAN GELIJKAARDIGE INDICATOREN (EUROPA, BELGIË, ANDERE INDIEN RELEVANT)

Vlaams Gewest:

VMM, Milieurapport (MIRA) Vlaanderen:

- Totaal energiegebruik door transport

Beschikbaar op:

<https://www.milieurapport.be/sectoren/transport/brongebruik/energiegebruik>

Waals Gewest:

SPW DGRNE, Etat de l'environnement wallon:

1/ Rapport sur l'état de l'environnement wallon 2017, Analyse sectorielle des modes de production et de consommation, Transport, chapitre 4, p. 79, 2017.

Beschikbaar op:

<http://etat.environnement.wallonie.be/files/Publications/REEW2016/DGRNE-16-16716-REEW%202016-si-051217-prod2%20-%20basse%20r%c3%a9solution.pdf>

2/ Indicateurs clef de l'Environnement wallon, 2014, Deel 8: Eco-efficiency,

- "Eco-efficiency du secteur du transport", fiche 8.4

Beschikbaar op:

http://etat.environnement.wallonie.be/files/Publications/ICEW2014-1_v2.pdf

Europese Unie:



EEA :

Final energy consumption by mode of transport (IND-113/TERM 001)

Beschikbaar op :

<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-final-energy-consumption-by-mode/assessment-8>

6 BIBLIOGRAFISCHE REFERENTIES (METHODOLOGIE, INTERPRETATIE)

- Voor de Brusselse energiebalans voor 2015 werd enkel een synthese opgesteld :
 - Leefmilieu Brussel, december 2017. "Energiebalans van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 2015 – samenvattende nota. 25pp. Beschikbaar op:
http://document.leefmilieu.brussels/opac_css/electfile/BEN2015_NOTE_SYNTHESE_NL_v3.pdf.pdf
- LEEFMILIEU BRUSSEL, juli 2015, Factsheet ENERGIE n° "1. Energiebalans van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (jaar 2015)", 17 pp. Beschikbaar op :
http://document.leefmilieu.brussels/doc_num.php?explnum_id=5388

7 DEKKING IN RUIMTE EN TIJD

Beschikbare periode:

1990 - 2015

Geografische dekking van de gegevens:

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Datum waarop de indicator voor het laatst werd bijgewerkt: december 2017

Datum waarop deze methodologische fiche voor het laatst werd bijgewerkt: september 2018

