

De kosten van verkeerscongestie in België

Het aanpakken van de verkeerscongestie vormt één van de belangrijke uitdagingen voor de gezamenlijke overheden in ons land. We stellen immers vast dat de huidige transportfiscaliteit, gekenmerkt door vlakke autotaksen en hoge subsidies aan salariswagens en openbaar vervoer, niet meer is aangepast aan de realiteit.

Het Federaal Planbureau heeft een fundamentele hervorming doorgerekend. Deze introduceert een slimme kilometerheffing die het fiscaal systeem perfect doet aansluiten bij de externe congestie- en milieukosten.

Een verouderde transportfiscaliteit

De huidige transportfiscaliteit bestaat grotendeels uit vlakke (steeds en overal dezelfde, onafhankelijk van waar en wanneer men maatschappelijke kosten genereert) heffingen zoals accijnzen en de jaarlijkse verkeersbelasting. Alleen voor vrachtwagens bestaat er een bescheiden vorm van geografische differentiatie in de huidige kilometerheffing. Daarnaast worden er ruime subsidies toegekend aan openbaar vervoer en aan verschillende vormen van pendelverkeer.

Dit staat in contrast met de realiteit die gekenmerkt is door een concentratie van de belangrijkste externe, maatschappelijke kosten van het verkeer in de spits en rond de grote agglomeraties. Vooral de kosten van congestie zijn sterk gedifferentieerd in tijd en ruimte.

Ter illustratie confronteren we de externe congestie- en milieukosten voor bepaalde tijdstippen en zones met de huidige transportbelastingen op personenwagens. We doen dit voor de agglomeraties Brussel en Antwerpen in de spits en voor snelwegen buiten de agglomeraties in de dalperiode.

Tabel 1- Externe congestie- en milieukosten versus huidige transportbelastingen (personenwagens)
Eurocent per voertuigkm

	Externe kosten	Transportbelastingen	Verskil
Brussel – spits	101	6	95
Antwerpen – Snelwegen/spits	66	6	60
Buiten de agglomeraties – snelwegen/dal	5	6	-1

Terwijl tijdens de spits in de beide agglomeraties de externe kosten de belastingen ruimschoots overstijgen, betaalt een automobilist op de snelwegen in de dalperiode buiten de agglomeraties net *teveel* aan belastingen – tenminste vanuit congestie- en milieustandpunt.

De winsten van een fundamentele hervorming

We ontwikkelen een maatstaf van de congestiekosten, gedefinieerd als de welvaartswinsten van een fiscaal systeem dat externe kosten en fiscaliteit perfect op elkaar afstemt. Dit wordt geïmplementeerd door een

slimme kilometerheffing samen met het afbouwen van de bestaande subsidies aan openbaar vervoer, pendelsubsidies en salariswagens.

De onderstaande tabel vat de belangrijkste verkeers- en welvaartseffecten samen. Het nieuwe evenwicht na hervorming bestaat uit snellere reistijden, minder gebruik van openbaar vervoer en meer actieve verplaatsingen (te voet en met de fiets). Het aantal kilometers met de wagen blijft nagenoeg constant: correcte beprijzing heeft dus eerder te maken met beter spreiden dan afbouwen van autogebruik.

Tabel 2 - Impact op verkeer, emissies en welvaart (2024)

<i>Impact op verkeer (% verandering ten opzichte van het basisscenario)</i>	
pkm wagen	-0,3%
pkm openbaar vervoer	-48,0%
pkm Actieve modi	+34,7%
tkm goederenvervoer	+1,2%
Snelheid in agglomeraties op hoofdverkeerswegen	+25,7%
<i>Impact op emissies (% verandering ten opzichte van het basisscenario)</i>	
CO ₂ – emissies	-1,9%
NO _x – emissies	-2,4%
PM _{2,5} – emissies	-5,6%
<i>Impact op welvaart (miljoen euro2019)</i>	
Tijdwinst – passagiers	984,3
Waarvan pendel- en zakelijk verkeer	691,3
Tijdwinst – vracht	287,3
Efficiëntiewinst	903,0
Milieubaten	113,5
Totale welvaart	2297,1

De welvaartswinst bedraagt 2,3 miljard, waarvan 1,3 miljard tijdwinsten voor personenvervoer en vrachtverkeer en 100 miljoen aan milieubaten. Verder zijn er 900 miljoen baten, vooral omwille van verlaagde subsidies allerhande.

Een dergelijke ingrijpende hervorming, met in het bijzonder een sterke daling van subsidies aan openbaar vervoer, roept ongetwijfeld vragen op over de politieke en maatschappelijke haalbaarheid van dit beleid.

Wat we niet in rekening brachten

Deze studie focust op een enge definitie van congestiekosten. We berekenen immers alleen maar de kosten van verloren tijd op de baan. Er zijn echter andere effecten van congestie denkbaar. Zo geven files ook aanleiding tot agendakosten: leveringen die te laat aankomen of afspraken die afgelast worden.

Ook weten we dat bedrijven winnen bij de nabijheid van andere bedrijven. Deze zogenaamde agglomeratie-effecten hebben positieve impact op de productiviteit en dus op lonen. Congestie werkt zulke voordelen echter tegen. Vooral Brussel en Antwerpen zouden hieronder te lijden hebben.

Verder kunnen we maar beperkte differentiatie naar tijd van een slimme kilometerheffing modelleren. Een verregaande differentiatie op dat vlak kan gepaard gaan met een volledig verdwijnen van de files, zonder dat de totale kost voor de gebruiker hoeft op te lopen.

Gezien deze overwegingen, beschouwen we onze schattingen dus als een ondergrens.

We stellen dus vast dat er verschillende instrumenten denkbaar zijn die de mobiliteit in de juiste richting kunnen sturen.

Referentie: Hoornaert, B. en Van Steenberghe, A. (2019), 'De totale kost van verkeerscongestie in België', WP 9-19

Het Working Paper kan worden geraadpleegd en gedownload op www.plan.be.

Voor meer informatie:

Bruno Hoornaert, 02/507.73.34, bho@plan.be

Alex Van Steenberghe, 02/507.73.25, avs@plan.be

