

Hoe ver kan het aanmoedigen van carpoolen de verkeerscongestie terugdringen?

Door een combinatie van “stok” maatregelen (een veralgemeende kilometerheffing) en “wortel” maatregelen (het ondersteunen van carpooling) zou de bezettingsgraad van auto's in België kunnen toenemen van 1,44 tot 1,5. Deze relatief beperkte toename vloeit vooral voort uit het relatief klein aandeel van verplaatsingen waarvoor een toename van de bezettingsgraad een realistische optie is, en uit sommige ongemakken die gepaard gaan met de organisatie van carpooling. Toch kan deze combinatie van maatregelen leiden tot een merkbare verbetering van de verkeerssituatie op de plaatsen en tijdstippen waar de congestie het hoogste is.

Welke beleidsmaatregelen zijn er om carpooling te bevorderen?

Om in te spelen op de toenemende verkeerscongestie en vervuulende uitstoot streven beleidsmakers ernaar het totale autoverkeer te verminderen. Eén manier om bij te dragen aan deze doelstelling bestaat erin om de gemiddelde bezettingsgraad van auto's, dit is de verhouding tussen de vervoersvraag (reizigerskilometers) en de afgelegde voertuigkilometers, te verhogen¹. In België mikt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op een stijging van de bezettingsgraad van auto's van 1,3 naar 1,35 door carpooling te promoten, terwijl het Waals Gewest streeft naar een optrekking van de bezettingsgraad van 1,3 naar 1,8.

De meeste maatregelen die in het Belgische geïntegreerde energie- en klimaatplan worden voorgesteld, hebben met elkaar gemeen dat ze bedoeld zijn om carpooling aan te moedigen ('wortel'-maatregelen) veeleer dan alleenrijden te ontraden ('stok'-maatregelen).

Meestal verwijzen dergelijke 'wortel'-maatregelen naar rijstroken op de snelweg die zijn voorbehouden voor auto's met meer dan één inzittende, of naar de aanleg van carpoolparkings in de buurt van snelwegen. Het is echter ook mogelijk om pendelaars die samen reizen te subsidiëren, of om overheidssteun te verlenen voor apps die het matchen van carpoolers gemakkelijker maken.

Een kilometerheffing is dan weer een typisch voorbeeld van een 'stok'-maatregel: ook al is die niet specifiek gericht op het bevorderen van carpooling, toch zorgt zo een maatregel

ervoor dat de kosten van de heffing dankzij carpooling over een groter aantal reizigers worden verdeeld. Daarnaast bestaan er ook gerichte maatregelen, zoals HOT-rijstroken, waarbij HOT staat voor 'High Occupancy Toll'. Dit zijn rijstroken die voertuigen met meer dan één inzittende (of andere vrijgestelde voertuigen) gratis mogen gebruiken, terwijl alle andere voertuigen daarvoor een vergoeding moeten betalen.

Wat leren we uit een analyse voor België?

Wat is de impact van dergelijke maatregelen in België?

Uit een analyse op basis van PLANET, het Belgische nationale transportvraagmodel, blijkt dat een bezettingsgraad van 1,5 kan worden verkregen door een combinatie van 'wortel'- en 'stok'-maatregelen: een kilometerheffing van 4 eurocent gecombineerd met steunmaatregelen voor carpooling die de variabele kosten van carpooling² naar het werk met bijna 50 % verlagen. We ramen dat een dergelijke beleidsmix om en bij de 2 miljard euro aan extra overheidsinkomsten per jaar zou opleveren.

Zuiver aanmoedigende 'wortel'-regelingen die tot vergelijkbare resultaten leiden in termen van bezettingsgraad, zouden de overheidsbegroting ongeveer 1 miljard euro netto op jaarbasis kosten.

Ook al is dit een verbetering ten opzichte van de huidige situatie (namelijk een nationale gemiddelde bezettingsgraad van 1,44), toch blijft een bezettingsgraad van 1,5 onder de hogervermelde gewestelijke beleidsdoelstellingen in België

¹ Een andere manier die hieraan kan bijdragen is het aanmoedigen van telewerk. De impact van deze specifieke maatregel werd recent geanalyseerd door het Federaal Planbureau (zie https://www.plan.be/uploaded/documents/202011191356220.WP_2006_12245.pdf).

² Dit verwijst naar de brandstofkosten per reizigerskilometer maar ook naar de opportuniteitskosten van de tijd die aan carpooling wordt besteed.

steken. Dat betekent dat er nog andere maatregelen nodig zullen zijn om de vooropgestelde doelen te halen.

Hoe kunnen deze resultaten worden verklaard?

Er zijn verschillende onderling samenhangende oorzaken die de eerder beperkte verhoging van de bezettingsgraad van auto's kunnen verklaren.

Een eerste reden leiden we af uit tabel 1, die de verwachte jaarlijkse verplaatsingen in België in 2025 (uitgedrukt in reizigerskilometers) opsplijt volgens het motief van de verplaatsing en de vervoerswijze. Verrassend is misschien wel dat de meeste verplaatsingen niet voor werkgerelateerde doeleinden (woon-werkverkeer, zakenreizen) worden gemaakt. Ongeveer 60 % van de verplaatsingen in België wordt ondernomen voor 'andere' doeleinden (bijv. winkelen, vrije tijd, familiebezoek, gaan wandelen).

Het potentieel voor meer carpooling voor die doeleinden is duidelijk beperkter: de bezettingsgraad voor gezinsgebonden verplaatsingen is bijvoorbeeld intrinsiek aan die verplaatsingen.

Tabel 1 - Aandeel in totaal aantal reizigerskilometers

Percentages per vervoerswijze (kolom) en motief van de verplaatsing (en rijen)

Motief	Totaal per motief	bus	car-pooling	auto solo	metro	motor	wandelen en fietsen	trein	tram
Zakelijk	7,1	0,1	0,9	5,9	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0
Andere	60,8	2,3	29,8	21,8	0,4	0,4	3,3	2	0,8
School en studenten	5,5	1,3	1,5	0,3	0	0	0,4	1,7	0,1
Werk	26,6	0,7	2,1	20,0	0,1	0,3	0,4	2,9	0,1
Totaal per vervoerswijze	100,0	4,4	34,3	48,0	0,5	0,9	4,1	6,6	1,1

Bron: PLANET

Ten tweede blijkt uit tabel 1 ook dat carpooling minder dan 10 % van het aantal reizigerskilometers voor werkgerelateerde verplaatsingen uitmaakt. Dat is echter niet te wijten aan een kostennadeel van carpooling in vergelijking met andere vervoerswijzen, verre van.

Dat blijkt duidelijk wanneer we uitgaan van de 'gegeneraliseerde reiskosten', dit is de som van de monetaire reiskosten en de opportuniteitskosten van de tijd die aan het reizen wordt besteed. Tabel 2 geeft een overzicht van de gegeneraliseerde en monetaire kosten voor alle werkgerelateerde verplaatsingen (dit zijn opnieuw de verwachte kosten voor 2025).

Alleen reizen met de trein vertoont lagere gegeneraliseerde kosten dan carpooling. Met andere woorden, als alleen de

gegeneraliseerde kosten van belang zouden zijn voor reizigers, zouden we een zeer hoog modaal aandeel verwachten voor carpooling.

Samen met de statistieken over de modale aandelen impliceren deze cijfers dat carpooling, in de ogen van gebruikers, een aantal intrinsieke nadelen heeft die niet in de gegeneraliseerde kosten worden meegenomen.

Tabel 2 - Kosten voor werkgerelateerde verplaatsingen

EUR per pkm

Kostentype	Periode	wandelen en fietsen	motor	auto solo	car-pooling	trein	bus	tram	metro
Gegeneraliseerde kosten	Daluren	0,69	0,71	0,57	0,34	0,31	0,36	0,64	0,71
Monetaire kosten	Daluren	0,00	0,56	0,08	0,03	0,03	0,01	0,02	0,01
Gegeneraliseerde kosten	Spitsuren	0,73	0,78	0,62	0,39	0,33	0,42	0,79	0,85
Monetaire kosten	Spitsuren	0,00	0,56	0,08	0,03	0,03	0,01	0,02	0,01

Bron: PLANET

Die nadelen liggen behoorlijk voor de hand: reizigers moeten hun werk- en vrijetijdsplanning afstemmen met andere reizigers, ze moeten de omweg maken naar een carpoolparking, de kans bestaat dat hun auto op de carpoolparking wordt gevandaliseerd of gestolen, ze lopen het risico dat andere reizigers vertraging hebben enz. Dat verklaart waarom het potentieel van zuiver aanmoedigende 'wortel'-maatregelen om carpoolen te bevorderen vrij beperkt is, tenzij er flink wat middelen worden ingezet om die nadelen te compenseren.

Gemiddelden zeggen niet alles ...

Ook al blijft het totale effect van de onderzochte maatregelen om carpooling te bevorderen beperkt, toch mogen we niet vergeten dat verkeerscongestie zich vaak concentreert in de tijd en in de ruimte. In zones waar de congestie zeer hoog is, kan zelfs een beperkte toename in carpooling een niet te verwaarlozen lokaal effect hebben.

In het grootstedelijk gebied rond Brussel bijvoorbeeld, leidt een combinatie van 'wortel'- en 'stok'-maatregelen tot een daling van het autoverkeer met 13 % tijdens de spitsuren en een stijging van de gemiddelde snelheid met 27 % (vanaf een huidige gemiddelde snelheid van ongeveer 60 km/uur). In de omgeving rond Antwerpen daalt het autoverkeer met 20 % tijdens de spitsuren en neemt de snelheid met 18 % toe (eveneens vanaf ongeveer 60 km/uur).

Ter vergelijking, de resultaten voor België zijn: een daling van het autoverkeer tijdens de spitsuren met ongeveer 16 % en een stijging van de gemiddelde snelheid met 7 % (vanaf een huidige gemiddelde snelheid van ongeveer 68 km/uur). Buiten de spitsuren ligt de gemiddelde snelheid rond de 80 km/uur, zou het autoverkeer met ongeveer 14 % dalen en de snelheid met ongeveer 2,5 % toenemen.

In een notendop ...

Carpooling voor woon-werkverkeer kan inderdaad worden aangemoedigd met 'wortel'-maatregelen, maar wel tegen een hoge prijs (voor de overheidsfinanciën). Een 'stok'-maatregel zoals een kilometerheffing heeft als belangrijkste voordeel dat die ook een meer algemene verschuiving aanmoedigt van het rijden met de auto naar het openbaar vervoer en naar actieve vervoerswijzen: carpooling is immers slechts één mogelijk alternatief voor alleenrijden. De combinatie van 'wortel'- en 'stok'-maatregelen verzoent de sterke aansprekende effecten van een kilometerheffing met maatregelen die carpooling aantrekkelijker maken en dus de pil verzachten. Bovendien resulteert de combinatie van 'wortel'- en 'stok'-maatregelen in netto overheidsinkomsten.

Ook al blijft de impact van de hier onderzochte maatregelen onder de huidige beleidsdoelstellingen, toch zijn de lokale gevolgen voor de verkeerscongestie allesbehalve verwaarloosbaar.

Er wordt op gewezen dat deze analyse niet bedoeld is om een specifiek actieprogramma voor te stellen, maar wel om de impact van de verschillende maatregelen voor het bevorderen van carpooling toe te lichten. De waarden van de gekozen parameters om de studie uit te voeren, zijn illustratief.