



ir. Adreas Tirez
Guest Speaker

Privé of collectief vervoer: de
zin van investeringen in
openbaar
vervoer in een veranderende
wereld

Andreas Tirez
Economieblog.be

Overzicht

- Inleiding
- Kosten auto - trein
- Wie betaalt wat?
- Overheidsinvesteringen infrastructuur
- Toekomst
- Conclusie

Over mezelf

- Economieblog.be - *opinions are cheap, facts are expensive*
- Columnist De Tijd: (bijna) steeds gebaseerd op data
- Kernlid Liberales, een niet-professionele, liberale denkgroep: gelijke kansen, liberale democratie, rol van overheid
- Fervent en content treingebruiker...

Over gebruik van data

- Enkel wat opinies spuien, niet gehinderd door feiten, brengt ons geen millimeter verder. Anderzijds is het gebruik van gegevens in het publieke debat niet het einde van de discussie, veeleer het begin ervan
- Disclaimer: ook deze presentatie, ondersteund met data, is uitnodiging om de geponeerde stellingen te ontkrachten

Waarom investeren in OV?

- Openbaar vervoer (OV) heeft hoge vaste kosten, maar (zeer) lage marginale kosten: 1 extra reiziger verhoogt kost nauwelijks
 - OV heeft lage externe kosten, zoals emissies en files [= kosten die je veroorzaakt maar niet betaalt]
 - Verwachting: lagere totale maatschappelijke kost van OV per reizigerskilometer
- Vraag: klopt dit? => berekening voor trein

Kosten trein

- Cijfers 2013 - NMBS groep
 - Totale kosten 4,5 miljard €, waarvan +/- 95% voor personenvervoer
 - Aantal reizigerskilometer:
 - 9,9 miljard binnenland
 - 1 miljard buitenland
- 0,391 €/reizigerskm
- Assumptie: geen externe kosten

Kosten auto

- Totale kost auto => studie Transport & Mobility Leuven (TML) uit 2010
- Opdrachtgever: VMM
- Totale kost: privé + externe kosten, zoals emissies, congestie
- Infrastructuurkost in studie TML: 0 → zelf kostprijs schatten
- Benuttingsgraad 1,2 personen/auto

Kosten auto vs. trein

- Resultaat: totale kostprijs per reizigerskilometer: auto is 33-36% goedkoper dan trein!

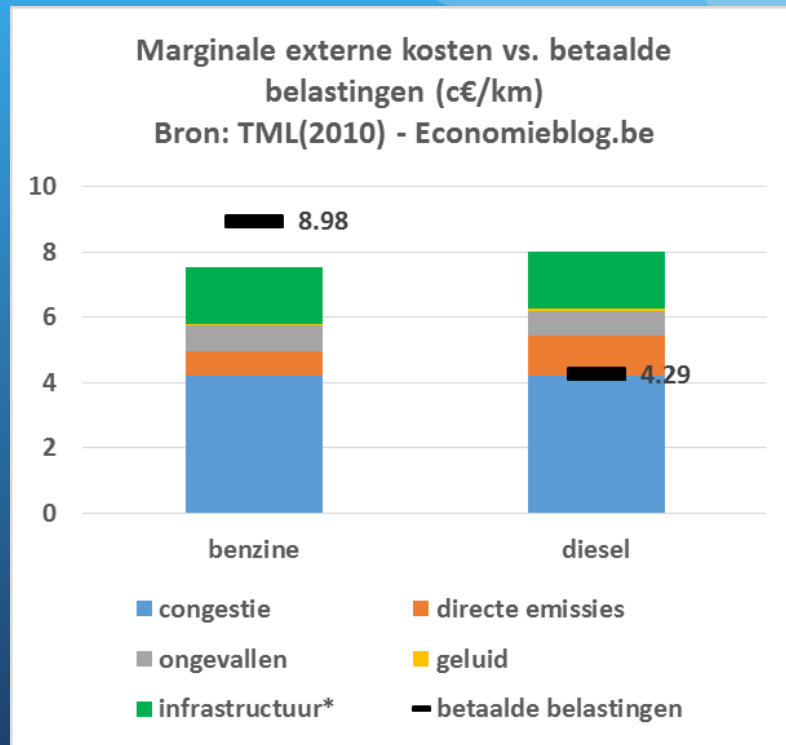
maatschappelijke kost autovervoer (€/km)			
		benzine	diesel
per autokm	<i>nettokost</i>	0.199	0.179
	<i>MEK (TML)</i>	0.075	0.080
	<i>infrastructuur</i>	0.017	0.017
	totale kost	0.291	0.276
per reizigerskm (1.2p/auto)		0.243	0.230
per reizigerskm - prijzen 2013		0.262	0.249
kost t.o.v. Trein (%)		-33.0%	-36.5%

Kosten auto vs trein

- Conclusie: zelfs rekening houdend met « externe kosten » voor auto is totale kost trein hoger dan voor privé vervoer
- Lage benuttingsgraad (1,2 p/voertuig) => hogere benuttingsgraad => totale kosten nog lager per reizigerskilometer

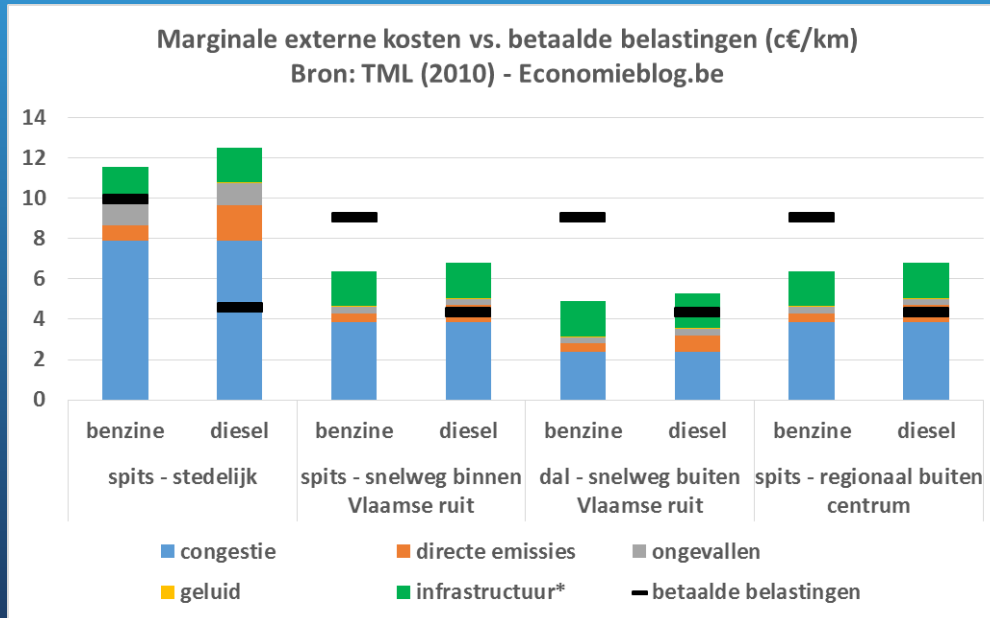
Wie betaalt wat?

- Benzinerijder betaalt teveel, dieselrijder te weinig
- Filekosten veruit grootste externe kost



Wie betaalt wat?

- Belastingen niet gedifferentieerd op plaats en tijd => prijsprikkel niet correct

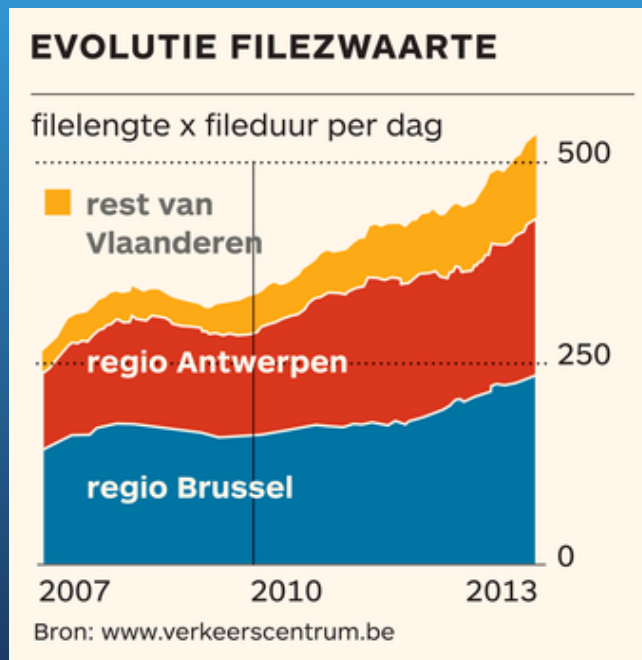


Wie betaalt wat?

- Gebruiker privé-vervoer betaalt verkeerd: « externe kosten » zijn plaats- en tijdsgebonden
 - Om « externe kosten » correct te laten betalen => intelligent rekeningrijden (of congestietaks)
- ⇒ Is rechtvaardig (« vervuiler betaalt »)
- ⇒ Is efficiënt: betere benutting van infrastructuur, files (grotendeels) weg

Rekeningrijden onvermijdelijk

- Filekost weegt door en blijft stijgen (column Tijd)



Kostprijs files

- 1 à 2% van BBP (studie OESO)
- Belgisch BBP = 400 miljard euro => 4 à 8 miljard euro
- Opbrengst overheid: 50% van BBP = 2 à 4 miljard euro

Wie betaalt wat?

- Treingebruiker betaalt « negatieve belastingen » = ontvangt subsidies => betaalt niet alle kosten
- Subsidies:
 - Exploitatie: 1,5 miljard euro
 - Infrastructuur: 0,76 - 2 miljard euro (zie infra)
- Globale kostendeckingsgraad +/- 25% (beter dan DeLijn)
=> 75% gesubsidieerd

Investerings overheid Trein

- Meerjarenplan NMBS Groep: 26 miljard euro voor 2013-2025 => 2 miljard euro per jaar
- 11 miljard reizigerskilometer per jaar

→ 183 € per 1000 reizigerskm

Investerings overheid auto

- Assumpties
 - Gemeentewegen: ook nodig voor trein/bus
 - Gewest- en snelwegen: enkel voor auto/moto/bus
 - Kilometer op gewest- en snelwegen: 110 mia reizigerskm (auto/moto/bus)
 - Geschatte kosten: 1,2 miljard euro (onderhoud, infrastructuur, personeel, provincies)
- 11 euro per 1000 reizigerskilometer

Investerings overheid

- Vergelijking Trein - Auto (column Tijd)

GESCHATTE INVESTERINGEN DOOR OVERHEID IN TYPE VERVOER

in euro per 1.000 reizigers-km



Bron: Economieblog.be

Investerings overheid

- Auto: nog veel privé-kosten (vb aankoop wagen)
 - Maar:
 - Totale kosten toch lager (zie supra)
 - Privé-kosten: beslis je zelf ⇔ trein: geen keuze
- Trein: overheid kiest grotendeels voor burger
- Auto: burger kiest grotendeels zelf

Waarom OV subsidiëren als auto alle externe kosten betaalt?

Waarom trein subsidiëren?

- Totale kosten trein niet lager dan auto
- Mogelijkheid om « externe kosten » auto correct te laten betalen via intelligent rekeningrijden
 - Indien rekeningrijden ingevoerd wordt
 - Argument luchtvervuiling/files verdwijnt
 - Geen reden om trein nog te subsidiëren

Waarom trein subsidiëren?

- Gemiddelde kost trein kan misleidend zijn
- Kosten trein lager voor drukke lijnen (vb. tussen centrumsteden)
 - ⇒ lagere kosten voor filegevoelige trajecten
 - ⇒ trein alternatief voor autovervoer op drukke lijnen, zeker met rekeningrijden voor auto's
 - ⇒ lagere kosten, hogere bereidheid tot betalen => geen (of minder) nood aan subsidies

Waarom trein subsidiëren?

- Maatschappelijke functie trein: toegang tot mobiliteit
 - Afschaffen subsidies trein maakt 2,25 à 3,5 miljard euro vrij (per jaar!)
- sociale compensaties mogelijk (mobiliteitscheques, hogere uitkeringen, lagere belastingen op lage lonen)

Toekomst: zelfrijdende auto

- Google, Tesla, Mercedes, BMW, ...: werken aan zelfrijdende auto
- 2020 - 2025: realistisch
- « Go for zero »: van 750 doden per jaar naar 0
- Uber/Taxi zonder chauffeur (mobiele app) + intelligent rekeningrijden => autodelen (in de spits) wordt de norm

Toekomst: zelfrijdende auto

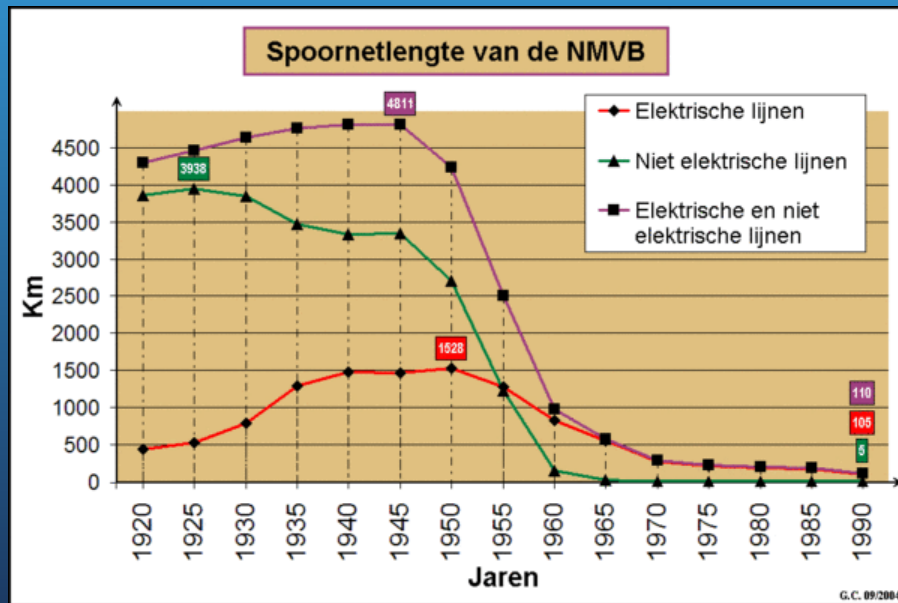
- Kan de auto de trein vervangen in de spits?
- Back of the envelop - Brussel (grootste pendelstad trein - cijfers oa VUB):
 - Aantal pendelaars per dag: 350,000
 - 17% trein (hoogste in België) => 60k treinpendelaars
 - 63% met auto => 220k autopendelaars
 - Benuttingsgraad in spits: 1,12 => 197k auto's
 - Aantal vrije plaatsen auto: 567k
 - Voor elke treinpendelaar: 9,5 vrije zitplaatsen in auto
 - 1 op 3,7 auto's moet 1 treinpendelaar meenemen

Toekomst: zelfrijdende auto

- Hoe treinpendelaars in auto? Intelligent rekeningrijden + stoppen treinsubsidies
- [Ook zonder zelfrijdende auto kan dit al]
- Met zelfrijdende auto: collectief openbaar vervoer => geïndividualiseerd openbaar vervoer

Verre toekomst?

- Asfalteren van treinsporen: gek idee? => zie evolutie (buurt)spoorwegen door opkomst auto (Bron: Wikipedia)



Conclusie

- Totale kosten auto lager dan trein
 - Benzinerijder betaalt genoeg, diesel te weinig, maar beiden niet correct op tijd/plaats
- intelligent rekeningrijden nodig
- Als autogebruiker wel correct betaalt => waarom dan trein nog subsidiëren?
 - Auto kan treinpendelaar makkelijk absorberen
 - Zelfrijdende auto + rekeningrijden => geïndividualiseerd openbaar vervoer

Conclusie

- Inkomsten overheid
 - Files weg => BBP +2% = +8 miljard euro => +4 miljard belastingen
 - Stoppen treinsubsidies 2,25 à 3,5 miljard euro
 - Intelligent rekeningrijden: benzinerijder betaalt minder, dieselrijder betaalt meer: weinig impact
- totaal: overheidbudget verbetert met 6 à 7,5 miljard (1,5% à 2% BBP): dit is gigantisch

Vragen?

« Externe kosten »

- Is concept « externe kosten » aanvaardbaar?
 - Betalen voor luchtvervuiling/ongevallen
= monetariseren van gezondheid/levens
 - Expliciteren van impliciete keuzes
 - Verbod = oneindige kost (of boetekost)
- Kan je externe kosten correct meten?
 - Studie TML 2010 update van externe kosten van vroegere
(met als resultaat veel lagere filekost)

Columns over mobiliteit

- “Zonder zelfrijdende auto geen visie op mobiliteit”, 4 september 2014, De Tijd
- “Congestietaks voor alle voertuigen wordt onvermijdelijk”, 26 maart 2015, De Tijd
- “De trein is gemiddeld duurder dan auto: is er echt geen alternatief?”, 29 mei 2015, De Morgen
- “Overheid gokt te zwaar op de trein”, 4 juni 2015, De Tijd