



Kosten files echt 5 miljard euro per jaar (en salariswagens nog eens 4 miljard euro)?

Volgens minister van Ontwikkelingssamenwerking Caroline Gennez (Vooruit) bedraagt het jaarlijkse prijskaartje van de files in België 5 miljard euro en dat van de salariswagens nog eens 4 miljard euro. Dat eerste cijfer klopt grotendeels, maar de kosten van salariswagens blijken minder eenduidig. Aangezien filevorming wordt meegerekend in de kosten van salariswagens kan je beide niet zomaar bij elkaar optellen.

Thibault Coigniez, Daan Nicolay

© 13:12

In het kort

Wat? Volgens Caroline Gennez kosten de files in België jaarlijks 5 miljard euro en de salariswagens nog eens 4 miljard.

Maar? De kosten voor files bedroegen in 2023 inderdaad 5 miljard euro. De kostprijs van salariswagens is minder eenduidig, maar zit wel in de grootteorde van 4 miljard. In die kosten wordt echter ook filevorming door salariswagens meegerekend, waardoor de kosten van files en salariswagens deels overlappen en niet zomaar opgeteld kunnen worden.

Deze factcheck werd uitgewerkt in het kader van de [factcheckmarathon van de Lage Landen](#).

In een interview met [De Tijd](#) (hier gearchiveerd) op 28 mei vertelde Caroline Gennez, minister voor Ontwikkelingssamenwerking van Vooruit, dat "veel mensen in de file staan met een salariswagen, omdat die nu eenmaal op hun oprit staat. De files kosten ons 5 miljard euro per jaar en de bedrijfswagens nog eens 4 miljard euro." Ook Nadia Naji, covoorzitter van Groen, haalde op 31 mei in Terzake aan dat de files ons "miljarden kosten" ([minuut 10](#)).

Voor de berekening van de filekosten verwijst Rebecca Castermans, de woordvoerder van Gennez, naar het [Belgian Mobility Dashboard](#), een initiatief van het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) en de Automobiefederatie Febiac. Het brengt [met data](#) de belangrijkste mobiliteitsaspecten van ons land in kaart. Volgens hun rapport brachten de files in 2023 inderdaad [5,1 miljard euro](#) aan kosten met zich mee.

Filekosten rond de 4 à 5 miljard euro

"Dat cijfer is aannemelijk", bevestigt ook [Sven Maerivoet](#), onderzoeker aan de denktank Transport & Mobility Leuven, die ook meewerkte aan het dashboard. Volgens Maerivoet zorgen verkeersopstoppingen voor tijdverlies, extra brandstofverbruik en extra uitstoot. Die kosten worden omgezet in monetaire waarden.

Aan de hand van ruwe cijfers laat Maerivoet zien hoe de filekosten berekend worden. Hij vermenigvuldigt het aantal gereden uren (2 miljard) met de kosten van een uur file (20 euro) en het percentage file-uren (10%). Met als resultaat hier een bedrag van 4 miljard euro.

Ook [Thierry Vanelslander](#), professor aan het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen, maakt de berekening. Hij maakt een verschil in filekosten tussen dal- en piekuren en tussen week- en weekenddagen. Hij komt uit op zo'n 2,5 miljard euro per jaar voor België, maar erkent dat vanwege de ruwheid van gegevens, dit ook kan oplopen tot 4 miljard euro.

Mobiliteitsexpert [Kris Peeters](#) wil die benadering wel een beetje nuanceren. Zo constateert hij dat file-uren niet per se verloren werkuren zijn: "Als je een uur te laat komt op je werk, is de kans groot dat je ook wat langer moet doorwerken." Volgens Peeters houden bedrijven op voorhand al rekening met de kosten van structurele files tijdens de ochtend- en avondspits: "Vooral de onverwachte files veroorzaken veel economische schade", besluit Peeters.

Wat met salariswagens?

Voor de kostprijs van salariswagens benadrukt [Christophe Heyndrickx](#), collega van Maerivoet bij Transport en Mobility Leuven, het onderscheid tussen de nettosubsidie en de welvaartskost. De nettosubsidie gaat over misgelopen fiscale inkomsten door het gunststelsel. Het tweede, de welvaartskost, wordt berekend omdat salariswagens het autogebruik stimuleren en dat leidt tot hogere uitstoot en filevorming.

Voor de kostprijs van salariswagens verwijst Castermans naar 2 rapporten: één van [de Europese Commissie](#) dat met cijfers uit 2008 uitkomt op 4,1 miljard euro misgelopen fiscale inkomsten en één van [de OESO](#) dat met cijfers uit 2012 uitkomt op 2 miljard misgelopen fiscale inkomsten.

"Afhankelijk van wat je in rekening brengt, variëren de schattingen tussen 2 tot ruim 4 miljard euro. Alleen de misgelopen fiscale inkomsten bedragen 2 miljard. Maar als je ook de welvaartskosten meetelt – de impact op volksgezondheid en milieu bijvoorbeeld –, kom je uit op meer dan 4 miljard", aldus Castermans.

Misgelopen inkomsten

"De kost van salariswagens is inderdaad aanzienlijk, maar het cijfer van Caroline Gennez lijkt me iets te overdreven", aldus Heyndrickx. Hij haalt drie iets recentere studies aan die schattingen maken over misgelopen fiscale inkomsten door salariswagens. De studies nemen wel niet altijd dezelfde zaken in rekening waardoor de uitkomst telkens verschilt.

Kort samengevat: Een eerste studie van het Federaal Planbureau komt met al wat oudere cijfers uit 2012 uit. Die komt uit op 1,5 miljard euro fiscale kosten. Maar die studie houdt volgens Heyndrickx wel geen rekening met misgelopen socialezekerheidsbijdragen.

Een tweede studie, eentje van de Europese Commissie uit 2017, neemt die misgelopen socialezekerheidsbijdragen wel op. Ze gebruikt dezelfde cijfers als de OESO-studie, maar telt daar dus nog 1,75 miljard euro bij die zou verloren gaan aan socialezekerheidsbijdragen door het salariswagensysteem. Die studie komt uit op 3,75 miljard euro misgelopen inkomsten.

“Wij houden het op 2 miljard euro, gebaseerd op onze eigen studie”, besluit Heyndrickx, over de derde studie in het rijtje, eentje van Transport & Mobility Leuven uit 2019 in opdracht van Greenpeace.

4 miljard klopt ongeveer

Zoals eerder gesteld maken we voor de kost van bedrijfswagen de som van de nettosubsidiekost (de cijfers van hierboven) met de welvaartskosten.

Die welvaartskosten bedroegen volgens een paper van het Planbureau uit 2016 0,23% van het Bruto Binnenlands Product, wat toen 905 miljoen euro was. Christophe Heyndrickx paste dat percentage toe op het bbp van 2022. Zo komt hij uit op een welvaartskost van 1,3 miljard euro.

Bedragen mogen niet zomaar opgeteld worden

Als je de welvaartskost dus optelt met de bedragen genoemd in de 3 studies over de misgelopen fiscale kosten, dan kom je inderdaad in de grootorde uit van 4 miljard euro. Dat bedrag zit wel aan de bovengrens van de schattingen, het zou dus ook iets lager kunnen zijn.

Heyndrickx merkt wel nog op dat “de meeste welvaartskosten ook al binnen de 5 miljard euro filekosten vallen. Je mag die twee zaken dus niet zomaar optellen”. In de paper van het Planbureau uit 2016 blijkt inderdaad dat de 69 procent van de welvaartskosten die zij berekenen voor salariswagens komt uit toegenomen files. Die mogen dus niet nog eens bij de al berekende filekosten geteld worden.

Conclusie

- Caroline Gennez (Vooruit) zegt dat de files in België jaarlijks 5 miljard euro kosten en de salariswagens nog eens 4 miljard.
- De kosten van files kwamen volgens het Belgian Mobility Dashboard in 2023 uit op 5 miljard euro.
- Afhankelijk van de gebruikte studies kan het systeem van de salariswagens een maatschappelijk prijskaartje tot 4 miljard euro hebben. Dat is wel de bovengrens van de kostenschattingen.
- In de kosten van salariswagens zijn de kosten van filevorming door die wagens al mee opgenomen. Je mag de salariswagenkosten dus niet zomaar optellen bij de algemene filekosten, want die overlappen.
- We beoordelen deze uitspraak om al die redenen dan ook als **ongenuanceerd**.
- ***Deze factcheck kwam tot stand in het kader van de factcheckmarathon van de Lage Landen. Partners zijn: factcheck.vlaanderen, VRT NWS, Knack, RTBF, KRO-NCRV Pointer, Het Algemeen Dagblad en deCheckers.***

