

KATHOLIEKE UNIVERSITEIT LEUVEN

ONDERZOEKSEENHEID
CENTRUM VOOR ECONOMISCHE STUDIËN

LEUVENSE ECONOMISCHE STANDPUNTEN
2010/128

**WAAROM DE OOSTERWEELVERBINDING EEN
ECONOMISCH ONVERANTWOORD PROJECT IS**

Stef Proost (K.U.Leuven)
Saskia Van der Loo (K.U.Leuven)

Maart 2010

D/2010/2020/26

Verantwoordelijke uitgever: Professor André Decoster
Faculteit Economie en Bedrijfswetenschappen

De “Leuvense Economische Standpunten” worden opgevat als een vrije wetenschappelijke tribune waarin de stafleden van de Faculteit Economie en Bedrijfswetenschappen opiniërende studies en essays publiceren. De opzet bestaat erin om op bevattelijke wijze een reeks van inzichtsverhelderende en beleidsoriënterende economische standpunten te brengen. Onze beweeglijke wereld heeft hieraan wel behoefte.

Dergelijke reeks zal uiteraard verschillende opinies en denkstromingen brengen. Leuvense Economische Standpunten zullen alleen de visie van de auteur vertolken. Zij kunnen dus niet doorgaan als de visie van een instelling.

U kan een elektronische versie van de LES terugvinden op de website van de faculteit:
www.econ.kuleuven.be/onderzoek.htm.

Reacties op de Leuvense Economische Standpunten zijn altijd welkom bij
Karla.VanderWeyden@econ.kuleuven.be

1. INLEIDING

De Vlaamse regering hoopt “zeer binnenkort” een akkoord te bereiken rond een Oosterweel – bis plan, een derde Schelde verbinding rond Antwerpen. Het zou hiermee tegemoet komen aan de kritiek op en verwerping van het huidige voorstel van de Oosterweelverbinding in een referendum in Antwerpen in oktober 2009. Ondertussen is er een gans ander plan voorgesteld door een Antwerpse groep, het zogenaamde Meccano plan dat infrastructuurwerken voorstelt in een ruimer gebied rond Antwerpen om ondermeer een gedeelte van de Antwerpse Ring te ontlasten.

In dit standpunt nemen we terug de Oosterweelverbinding onder de loep met een meer gedetailleerd model dan in een vorig Leuvens Economisch Standpunt (De Borger & Proost, 2009). We berekenen voor 8 alternatieve combinaties van tolheffing en investeringen voor de drie tunnels (Liefkenshoektunnel, Oosterweel en Kennedy) de globaal economische baat. We gebruiken hiervoor een traditioneel Kosten-Baten rekenschema dat in de meeste landen een standaardvereiste is eer men tot een grote overheidsinvestering overgaat. Het beste alternatief is dan dat alternatief met de grootste verbetering van Baten min Kosten in vergelijking met een referentiesituatie. Het doel is om uiteindelijk te komen tot betere keuzes door een open debat over de alternatieven.

Het belangrijkste besluit uit onze analyse is dat de tolscenario's die zich richten op het optimaal gebruik van de bestaande capaciteit systematisch veel beter presteren dan de scenario's die de bouw van de Oosterweelbrug of tunnel inhouden. Bijna alle scenario's die de bouw van nieuwe capaciteit bevatten hebben een negatief Baten – Kosten resultaat in vergelijking met de referentiesituatie waar er geen nieuwe brug wordt gebouwd en er niets veranderd wordt aan de tolsituatie. De aanpassingen aan de tracé's en design van de Oosterweelbrug die voor een politieke meerderheid moeten zorgen, zijn dan ook irrelevant want het gaat om kanttekeningen bij een economisch onrendabel project.

In paragraaf 2 gaan we kort in op de argumentatie die tot hiertoe gebruikt is voor de Oosterweelverbinding door een deel van de politieke wereld. In paragraaf 3 belichten we kort de ons gebruikte methode. In paragraaf 4 stellen we de resultaten van de scenario's zonder Oosterweel voor. In paragraaf 5 analyseren we de resultaten van de scenario's met Oosterweelbrug. Vervolgens maken we een vergelijking met de besluitvorming in enkele andere grote dossiers en besluiten we.

2. DE ARGUMENTATIE VOOR DE OOSTERWEELVERBINDING

We hebben met belangstelling de argumentatie en antwoorden op een eerdere studie rond de Oosterweelverbinding gevolgd (De Borger & Proost, 2009). In deze studie werd een zeer vereenvoudigd narekenbaar economisch model gebruikt om aan te tonen dat bouwen van nieuwe wegcapaciteit met een tol erop en het bestaand alternatief onbeprijsd te houden, transporteconomisch niet te verantwoorden valt. Het resultaat van die studie was dan ook ten eerste dat alle scenario's met beprijzing van zowel Kennedytunnel als Oosterweelverbinding veel beter presteren dan scenario's waar enkel de Oosterweel beprijst is en ten tweede dat de betere beprijzing ervoor zorgt dat men de extra Oosterweelcapaciteit voorlopig niet echt nodig heeft.

We hadden ons aan een inhoudelijk debat verwacht maar een deel van de pers heeft de studie niet willen publiceren en de autoriteiten hadden er geen boodschap aan. De belangrijkste opmerkingen waren dat er genoeg studies bestonden over de Oosterweelverbinding en dat men in de Vlaamse Regering nu eenmaal beslist had een extra Scheldeverbinding te bouwen en de Kennedytunnel tolvrij te houden.

Er zijn inderdaad verschillende MER studies uitgevoerd maar er is slechts één Kosten-Baten analyse gemaakt waarin enkel één scenario wordt bekeken, namelijk het scenario waarin de Kennedy tolvrij blijft en vrachtvervoer verboden wordt in de Kennedy. De "second opinion" uit 2009 over de tunnelvariante van de Oosterweel stelt in haar inleiding dat de evaluatie van de tolheffing in de Kennedy tunnel niet tot de opdracht behoorde. Ook het niet bouwen van de Oosterweelverbinding werd niet bekeken. Second opinions vragen en de alternatieven beperken, maakt dat men goede oplossingen over het hoofd kan zien.

Een Vlaamse Regering moet natuurlijk heel wat compromissen sluiten maar wanneer over zeer grote infrastructuur beslist wordt tijdens een weekje hard vergaderen, is het risico groot dat er compromissen uit de bus komen die economisch moeilijk te verantwoorden zijn. Een goed politicus moet dan de moed hebben om op zijn mening terug te komen en het geld beter te besteden of de beslissing te laten afhangen van nader onderzoek.

3. DE BEREKENINGSMETHODE

Wat wordt er in een Kosten-Baten analyse meegenomen? Het antwoord is eenvoudig: alle kosten en baten voor de economie in zijn geheel. Elke overheidsbeslissing, hetzij een transportinvestering, hetzij een tolheffing, zorgt voor een waaier van effecten. Deze effecten treffen in eerste instantie de directe gebruikers van het wegennet maar uiteindelijk ook de rest van de Vlaamse en Europese economie.

Bij een transportinvestering zijn er effecten voor drie categorieën van betrokkenen: de gebruikers van transportinfrastructuur, de andere individuen die belastingen betalen en tenslotte de slachtoffers van externe effecten. Bij een transportinvestering zijn de belangrijkste effecten een kostenvermindering voor de directe gebruikers van de investeringen en voor de gebruikers van andere routes die ontlast worden. Bij een tolverhoging gaan de meeste gebruikers van de geprijsde weg erop achteruit omdat zij extra moeten betalen en dit niet volledig wordt gecompenseerd door de tijdswinst die het resultaat is van minder gebruikers en dus minder files. Alle andere Vlamingen zijn ook direct betrokken bij transportinvesteringen en tolheffing. Zij dragen via belastinggeld de kostprijs van de investeringen en genieten ook mee van de tolheffing via de opbrengsten van de tol. Deze tolopbrengsten laten toe om minder belastinggeld te moeten inzetten voor de betrokken investering, andere belastingen te verminderen of andere investeringsprojecten uit te voeren. Een derde categorie betrokkenen zijn de slachtoffers van de milieu-effecten en andere mogelijk externe effecten.

Eigen aan transportprojecten is het waarderen van reistijdverbeteringen. Tijdsverlies door files krijgt een waarde toegekend en wanneer de totale kostprijs van een rit (som van de monetaire kosten en de tijdskosten) lager wordt, gaat de weggebruiker erop vooruit.

De berekeningen die we hier voorstellen zijn gebaseerd op eerste resultaten van een nieuwe transportmodeloefening (Van der Loo, Proost, 2010)¹. Deze modeloefening maakt gebruik van gegevens uit verschillende BAM publicaties en van telresultaten afkomstig van het Vlaams Verkeerscentrum. Deze resultaten en gegevens werden aangevuld om het MOLINO-II kostenbaten model te voeden (de Palma, Proost, van der Loo, 2010). In vergelijking met het narekenbaar pedagogisch model met 2 links van het vroegere Leuvens Economisch Standpunt (de Borger & Proost, 2009) zijn er vier verbeteringen doorgevoerd.

Ten eerste wordt er een meer volledig (maar nog altijd zeer sterk vereenvoudigd) transport netwerk van de Antwerpse regio gebruikt. Belangrijke verbeteringen zijn het expliciet toevoegen van de Liefkenshoektunnel als alternatief zodat daarvoor ook tolalternatieven

¹ Dankzij financiering van het Steunpunt Fiscaliteit en Begroting Vlaanderen.

onderzocht kunnen worden. Daarnaast is ook het verkeer op de Ring dat de Schelde niet over moet, mee opgenomen omdat dit verkeer ook een belangrijk stuk van het probleem vormt. Tenslotte is voor het havenverkeer ook expliciet een spooralternatief voorzien in het model.

Ten tweede zijn er in plaats van slechts één categorie van gebruikers nu twee soorten van autogebruikers voorzien (woon-werkverkeer en ander verkeer) en drie soorten van vrachtverkeer (havengebonden verkeer, ander lokaal verkeer en transitverkeer). Deze categorieën hebben een verschillende tijdswaarde en flexibiliteit wat zich uit in een verschil in gedrag. Dit laat ook toe het effect van verschillende tol en investeringsscenario's te berekenen op de kostprijs van de verschillende soorten vervoer en dus ook op de welvaart van de verschillende groepen.

Ten derde wordt het verkeer zowel in de spits als in de dalperiode gemodelleerd en is het totaal volume verkeer prijsgevoelig. Dit betekent dat een heffing in de spits op een bepaalde weg ervoor zal zorgen dat het volume verkeer in de spits daalt en dat er een gedeelte verschoven wordt naar de dalperiode. Een prijsgevoelige vraag betekent ook dat een verhoging van de capaciteit de tijdskost vermindert en dus extra verkeer aantrekt.

Ten vierde wordt in plaats van één representatief jaar dat geëxtrapoleerd wordt, de periode 2007 tot 2030 geanalyseerd. In de periode 2007 tot 2030 kan het verkeer natuurlijk nog behoorlijk stijgen en dit is niet onbelangrijk in de appreciatie van de juiste timing van de investeringen.

4. DE ALTERNATIEVEN

Alle alternatieven worden vergeleken met één referentiescenario. Dit basisscenario bevat geen nieuwe Oosterweelverbinding, behoudt de bestaande tolheffing in de Liefkenshoektunnel en bevat geen tolheffing in de Kennedytunnel.

We bekijken 8 alternatieven. Vier daarvan zijn varianten zonder Oosterweelverbinding, vier bevatten de Oosterweelverbinding. Ze worden beknopt samengevat in Tabel 1 en 2.

Alle onderzochte alternatieven gaan in hetzelfde jaar in: 2015. Op dat ogenblik zou er in theorie een Oosterweelverbinding kunnen zijn en tegen dan kan men ook tolsystemen implementeren. De effecten van de beleidsmaatregelen worden geschat voor de periode 2007-2030². Er worden ook geen transactiekosten geteld voor de tolsystemen. De reden is dat door de Vlaamse overheid naar een intelligente slimme kilometerheffing wordt

² Een nieuwe brug gaat natuurlijk langer mee dan 2030. Daarom wordt niet de volledige investeringskost meegeteld.

gestreefd tegen 2013. Het heeft geen zin daar een oubollig tolsysteem bovenop te plaatsen. De tol die we gebruiken is een eenvoudige tol die wel kan variëren tussen piek en dal³.

Tabel 1: Onderzochte alternatieven zonder Oosterweel

Naam	Referentie	A1	A2	A3	A4
Oosterweel	nee	nee	nee	nee	nee
Tol (vracht+personen)	LFK*	LFK*	nergens	LFK*	LFK KEN Vracht + personen
Extra Kmheffing op vrachtwagens				ja	
Vrachtwagen verbod in Kennedy	nee	ja	nee	nee	nee

Legende: LFK= Liefkenshoektunnel; KEN = Kennedy tunnel;

OWV = Oosterweelverbinding; RekR= vlakke kilometerheffing voor vrachtwagens

* huidige tolniveau's worden verder gezet

In het referentiescenario wordt de huidige tolheffing in de Liefkenshoektunnel behouden en wordt er geen Oosterweel gebouwd.

In de scenario's zonder Oosterweelverbinding (Tabel 1) wordt geprobeerd om de bestaande capaciteit beter te gebruiken. We testen hiervoor drie soorten van maatregelen uit. Een eerste ingreep is vrachtwagens te verbieden in de Kennedytunnel en ze te verplichten de betalende Liefkenshoektunnel te nemen waarbij de tol er onveranderd blijft (scenario A1). Een tweede maatregel (scenario A2) is de Liefkenshoektunnel⁴ tolvrij te maken en de vrachtwagens niet te verbieden in de Kennedytunnel. Een derde maatregel is een kilometerheffing op vrachtwagens die de kostprijs per voertuigkilometer verhoogt met 25% voor alle vrachtverkeer rond Antwerpen waarbij de tol op de Liefkenshoektunnel wordt behouden op het initiële niveau (scenario A3). Een laatste soort van scenario zonder Oosterweelverbinding is het heffen van een tol voor vrachtwagens en voor

³ Men kan op termijn overgaan van een eenvoudige tol naar een fijnafgestemde tol zoals in De Borger & Proost (2009). Een fijnafgestemde tol is performanter en brengt ook meer inkomsten op. Het hier gebruikte model is echter te geaggregeerd om deze opties uit te werken.

⁴ De Liefkenshoektunnel was initieel een privé-initiatief dat zichzelf ging terugbetalen. Omdat de Vlaamse overheid niet de beloofde wegaansluitingen bouwde werd de tunnel weinig gebruikt en werd de Vlaamse overheid verplicht de tunnel over te nemen. De tunnel werd nadien voor een aantal jaren terug aan een bankconsortium verhuurd. Uiteindelijk zou de Vlaamse overheid wel op korte termijn terug de volledige controle van het gebruik en de tolheffing van de tunnel kunnen overnemen.

personenwagens zowel op de Liefkenshoektunnel als op de Kennedytunnel. Hierbij wordt een lagere tol geheven dan op de huidige Liefkenshoektunnel.

Tabel 2: Onderzochte alternatieven met Oosterweel

Naam	Referentie	B0	B1	B2	B3
Oosterweel	nee	ja	ja	ja	ja
Toll (vracht + personen)	LFK*	LFK*	LFK* OWV**	LFK* OWV**	LFK OWV KEN
Vrachtwagen verbod in Kennedy	nee	nee	nee	ja	nee

* huidige tolniveau's worden verder gezet ** geplande Oosterweeltol wordt toegepast

Met een Oosterweelverbinding worden eveneens 4 scenario's uitgetest. Ten eerste enkel de (bestaande) tol in de Liefkenshoektunnel (scenario B0). Ten tweede een tolheffing in de Liefkenshoektunnel en in de nieuwe Oosterweeltunnel (scenario B1) . Het derde scenario (B3) voegt daar een vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel aan toe. Dit derde scenario is het BAM scenario. In het vierde scenario (B4) wordt op het gebruik van de drie tunnels, dus ook op de Kennedytunnel, tol geheven.

Onze selectie van alternatieven is niet volledig, alleen zijn dit de enige die we met de beschikbare informatie kunnen analyseren. Het kan best zijn dat er andere kleine en grote infrastructuurprojecten, zoals diegene uit het "MECCANO" project (Forum 2020), betere oplossingen bieden. Dit is de moeite waard om verder te onderzoeken. We sluiten ook niet uit dat andere maatregelen van verkeerstechnische en planologische aard een deel van het probleem kunnen oplossen maar dit soort van ingrepen kunnen we met dit model op macro schaal niet beoordelen.

5. WAT IS ER MOGELIJK ZONDER OOSTERWEELVERBINDING?

De Liefkenshoektunnel wordt nu onderbenut omdat hij, t.o.v de Kennedytunnel, niet zo goed gelegen is voor een deel van het verkeer en omdat er, ook in tegenstelling tot de Kennedytunnel, wel een tol wordt geheven.

Een eerste optie om dit alternatief beter te gebruiken, is eenvoudigweg alle vrachtwagens te verplichten om de Liefkenshoektunnel te nemen en ze dus uit de Kennedytunnel te weren. **Dit is scenario A1.** Een zelfde idee zit in het BAM-Oosterweelvoorstel waar vrachtwagens ook niet langer de Kennedytunnel mogen gebruiken. Voor vrachtwagens is dit een grote kostenverhoging omdat dit voor sommige trajecten (bv. van West-Antwerpen naar Zuid-Antwerpen) een hele omweg met zich meebrengt. Daarenboven moeten de vrachtwagens die vroeger de Kennedytunnel gebruikten nu ook tol betalen. Het resultaat van dit verbod op vrachtwagens is complex.

Ten eerste vermindert het totale volume vrachtverkeer op een aantal bestemmingen. Een aantal vervoersprestaties verdwijnen uit de Antwerpse regio. Ten tweede stapt een gedeelte van het havengebonden vrachtvervoer over op het spoor. Ten derde genieten de initiële autogebruikers nu van een vermindering van de files. Ten vierde worden de baten van de initiële autogebruikers ten dele teniet gedaan door dat het vlottere verkeer in de Kennedytunnel en een gedeelte van de Ring nieuwe autogebruikers aantrekt.

Zoals uit Tabel 3 blijkt is het totale resultaat voor de Vlaamse economie positief. We berekenen dit door de som te nemen van vijf componenten: (i) baat voor personenwagens, (ii) kost voor vrachtwagens, (iii) de belastinginkomsten (iv) de tolinkomsten en (v) de externe kosten behalve congestie.

De eerste component (de baat voor de personenwagens) bestaat uit de kostenvermindering voor bestaande verplaatsingen plus de netto baat van de nieuwe verplaatsingen die er bij komen. Dit is hier (scenario A1 in tabel 3) een baat van 39 miljoen € (verdisconteerde som⁵ aan 4% reële interest over de periode 2015-2030). Ten tweede is er de hogervermelde extra kost voor het vrachtvervoer. Hier maken we een onderscheid tussen het lokaal vervoer, het transit vervoer en het havengebonden transport. Voor elk van deze soorten vrachtvervoer, bekijken we de meerkost, na de aanpassing van route, modus, tijdstip en volume die deze categorie van verkeer zal maken. In totaal is er een verdisconteerde

⁵ Baten en Kosten vallen in verschillende jaren. Om deze te kunnen vergelijken wordt rekening gehouden met een discontovoet of interestvoet. Dit is nodig omdat een baat van 1 € nu, ook na correctie voor inflatie, meer waard is dan 1 € volgend jaar omdat een € nu bijv. 4% interest kan opbrengen tegen volgend jaar. Om nu alternatieven te vergelijken die een verschillende stroom aan baten en kosten over de tijd meebrengen worden de toekomstige sommen gedeeld door de samengestelde interest $(1+0.04)^t$ en vervolgens opgeteld. Op deze manier zijn alle bedragen in de toekomst terug gebracht naar eenzelfde dimensie: € met koopkracht van 2009. Deze gecorrigeerde som wordt een verdisconteerde som genoemd.

meerkost van $(358+85+142) = 585$ miljoen € voor het vrachtverkeer. De derde post zijn de tolontvangsten van de LFK die bijna verdubbelen (minder auto's maar meer vrachtwagens), dit is dan een baat van 742 miljoen €. De vierde post zijn de belastingen die Vlaamse en centrale overheid innen op verkeer. Hier vermindert de belastingsinkomst met 72 miljoen € en dit is dus een verlies voor de Vlaamse (Belgische) economie. De vijfde post zijn de externe kosten andere dan congestie⁶ (milieu en ongevallen): omdat het volume verkeer daalt, dalen ook de externe kosten met 202 miljoen €. Uiteindelijk is de netto baat positief: +327 miljoen €. Deze netto baat is de ongewogen som van de vijf componenten. Indien men, vanuit eng Vlaams standpunt redeneert, telt men de extra kosten voor transit niet mee en bekomt men zelfs nog een hogere netto baat.

Tabel 3: Effecten van de alternatieven zonder Oosterweel

Naam	Referentie	A1	A2	A3	A4
Oosterweel	Nee	nee	nee	nee	nee
Tol (vracht+personen)	LFK	LFK	nergens	LFK	LFK KEN Vracht + personen
Extra Kmheffing op vrachtwagens				ja	
Vrachtwagen verbod in Kennedy	Nee	ja	nee	nee	nee

Baat (+) t.o.v. de referentiesituatie in Miljoen Euro*

Auto's		40	240	8	80
Vrachtverkeer lokaal		-358	260	-184	100
Vrachtverkeer transit		-85	70	-20	32
Vrachtverkeer haven		-142	460	-66	306
Tolinkomsten	796	+742	-466	+110	+40
Externe kosten	-3460	+202	+90	+68	+130
Belastingsink.	1900	-72	-36	+250	-56
WELVAART		+327	+618	+166	+632

* in miljoen € gecumuleerd en verdisconteerd over de periode 2007-2030

⁶ Congestie wordt hier niet bij de externe kosten gerekend aangezien er al rekening gehouden wordt met de verandering in congestie bij de waardering van tijdswinsten.

Bekijken we nu **alternatief A2**. De Liefkenshoektunnel is de facto eigendom geworden van de Vlaamse overheid. Een optie is dan ook om de tolheffing te laten vallen. Dit heeft transporteconomisch twee voordelen: ten eerste worden zowel de Kennedy- als de Liefkenshoektunnel efficiënter ingezet. Ten tweede kan men een verbod voor vrachtwagens in de Kennedytunnel vermijden. Dit verbod is weinig efficiënt omdat de Kennedytunnel nu eenmaal de kortste route is voor sommige vrachtwagens. Het nadeel van dit alternatief zonder tol is dat het gebruik van de bottlenecks te goedkoop blijft en er heel wat extra verkeer wordt aangetrokken. Algemeen gezien is dit een maatregel die qua welvaart voor Vlaanderen goed scoort. Er is een voordeel voor het personenvervoer dat meer gebruik maakt van de Liefkenshoektunnel (nu gratis) en dat ook geniet van minder congestie in de Kennedytunnel en op de Ring. Ook het vrachtvervoer geniet van het wegvallen van de tol en van de verminderde congestie. Dit compenseert volledig het verlies aan tolinkomsten en zorgt voor een welvaartswinst die groter is dan bij het alternatief waar de tolheffing behouden bleef en de Kennedy verboden was voor vrachtwagens. Er is een netto baat van 618 miljoen €

In het **derde alternatief (A3)** wordt er rekening gehouden met een “niet – intelligente” kilometerheffing die erop neerkomt dat de monetaire kost van een vrachtwagenkilometer op autostrades over het hele grondgebied zou stijgen met ongeveer 25%⁷. Dit in combinatie met de huidige tolheffing op de Liefkenshoektunnel. Dit scenario ontmoedigt alle vrachtverkeer op de weg maar is niet specifiek gericht op de plaatsen met de meeste congestie en deze maatregel scoort daarom minder goed: een baat van 166 miljoen €

In een **laatste scenario zonder Oosterweel (A4)** proberen we een beter gebruik van de bestaande wegcapaciteit te bekomen, niet door de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken maar door alle vracht en personenverkeer een congestieheffing te laten betalen op de Liefkenshoektunnel én op de Kennedytunnel. De tol op de Liefkenshoektunnel wordt wel verlaagd om hem beter te laten aansluiten bij de congestiekosten en een evenwichtige tolheffing met de Kennedytunnel⁸ te bekomen. Dit scenario presteert het best. Normaal is het instellen van een intelligente kilometerheffing voor vrachtwagens en later personenwagens, een prioriteit voor de Vlaamse overheid. Het lijkt dan ook aangewezen om geen aparte tolsystemen te gaan installeren voor de Kennedytunnel maar dit te

⁷ Dit komt overeen met de hoogste kilometerheffing voorzien in de TML studie voor het Vlaamse steunpunt Fiskaliteit en Begroting (De Ceuster et al., 2009). Een “intelligente” kilometerheffing is een heffing die plaats en tijdsafhankelijk is en dus de prijs opdrijft waar en wanneer er meer congestie is.

⁸ Er zijn veel tolcombinaties die ongeveer hetzelfde welvaartsresultaat geven, hier is verder onderzoek nodig naar de opbrengstvereisten en de optimalisatie naar periode (piek, dal, fijn geregelde tol) en soort voertuig.

integreren in de intelligente kilometerheffing die er kan komen rond 2015. In totaal brengt dit scenario een netto baat mee van 632 miljoen €

Opmerkelijk in dit scenario is dat, ondanks het opleggen van een tol op de drie tunnels, zowel personen- als vrachtovervoer er beter van worden: de baat voor beide soorten van vervoer is positief.

Samengevat kan er ook zonder Oosterweelbrug heel wat gebeuren om congestie aan te pakken rond Antwerpen. Een eerste korte termijn optie die goed scoort is de Liefkenshoektunnel in grote mate tolvrij te maken zodat het meer verkeer wegtrekt van de Kennedytunnel. Dit is een maatregel die snel soelaas kan bieden. Het voordeel is voor alle weggebruikers, het nadeel is voor de begroting die tolinkomsten laat liggen. Een tweede maatregel op langere termijn is een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens en personenwagens die extra tol aanreken voor het gebruik van de twee Schelde-verbindingen. Deze maatregel is minder populair omdat het alle verkeer wat duurder (en vlotter) maakt maar scoort economisch goed en kan ook heel wat overheidsinkomsten meebrengen.

6. ALTERNATIEVEN MET OOSTERWEEL

In de scenario's met Oosterweelverbinding (B0 tot B4) is er rekening gehouden met de laagste kostenschattning voor de investeringen: 1083 miljoen € (BAM, 2004). Andere bronnen spreken al van investeringskosten die het dubbele of meer zou bedragen om aan een aantal extra vereisten te kunnen voldoen. Omdat we slechts de periode tot 2030 analyseren en de Oosterweel dan nog heel wat jaren verder kan, kennen we een restwaarde toe aan deze investering in 2030.

We beginnen met **Scenario B0** waarin we een tolvrije Oosterweelverbinding toevoegen aan een tolvrije Kennedytunnel en een Liefkenshoektunnel met de bestaande tol. Dit heeft tot gevolg dat de Liefkenshoektunnel bijna niet meer wordt gebruikt en het verkeer verdeelt zich over de Kennedy en de Oosterweeltunnel. De weggebruikers gaan er allemaal op vooruit. De totale economische welvaart daalt echter omdat de baten voor de weggebruikers, over de hele periode bekeken, de investeringskosten helemaal niet compenseren. We krijgen dan ook een negatief welvaartsresultaat van -289 miljoen €

In scenario B1 voegen we de geplande tol toe aan de Oosterweelverbinding. Omdat de Kennedytunnel tolvrij wordt gelaten, geeft dit scenario een nog slechter resultaat. De Oosterweelverbinding wordt bijna niet gebruikt en de investering in nieuwe capaciteit heeft praktisch geen nut.

Tabel 4 Effecten van de alternatieven MET Oosterweel

Naam	Referentie	B0	B1	B2	B3
Oosterweel	Nee	ja	ja	ja	ja
Toll (vracht+personen)	LFK	LFK	LFK OWV	LFK OWV	LFK OWV KEN
Vrachtwagen verbod in Kennedy	Nee	nee	nee	ja	nee

Baat (+) t.o.v. de referentiesituatie in Miljoen Euro*

Auto's		190	28	62	136
Vrachtwagens lokaal		+396	+38	-194	+308
Vrachtwagens transit		+100	+8	-48	+84
Vrachtwagens haven		+392	+22	-92	+404
Tolinkomsten		-430	+122	+838	-16
Externe kosten		+112	+52	+252	+194
Belastingsink.		-38	-22	-92	-80
WELVAART		-289	-763	-285	+22

in miljoen € gecumuleerd en verdisconteerd over de periode 2007-2030

In scenario B2 voegen we aan de getolde Liefkenshoektunnel en de Oosterweelverbinding een verbod toe voor de vrachtwagens in de Kennedytunnel. Dit komt overeen met het Oosterweelplan van de BAM. De tols zijn op dezelfde hoogte gezet als de Liefkenshoektunnel. Door het verbod op vrachtwagens in de Kennedytunnel wordt deze tunnel ontlast en dit is de belangrijkste reden waarom dit scenario beter scoort. Vooral de automobilisten winnen in dit scenario want zij ondervinden minder congestie in de Kennedytunnel en ze hebben een extra, weliswaar betalend, alternatief via de Oosterweelverbinding. De totale welvaart van dit initieel Oosterweelplan is negatief. Zelfs bij een minimale inschatting van de investeringskosten aan 1,083 miljoen € blijft het netto resultaat negatief (-285 miljoen €).

Verder zijn er nog twee opmerkelijke zaken in het BAM-Oosterweelscenario. Ten eerste stijgen de kosten van het vrachtverkeer fors (-334 miljoen €). Ten tweede is dit ook het scenario met de grootste tolopbrengsten (stijging met 838 miljoen €). Men kan zich moeilijk van de indruk ontdoen dat dit gewoon een scenario is waar men zo groot mogelijke tolinkomsten zoekt en de auto's wil sparen. Het is in ieder geval geen goed alternatief voor de bestaande toestand.

Men kan de Oosterweelinvestering beter laten renderen door het verbod op de vrachtwagens in de Kennedytunnel te laten varen en daar ook een tol in te voeren (**scenario B3**). Dit zorgt ervoor dat vrachtwagens waarvoor de route via de Kennedytunnel veel korter is, deze ook effectief kunnen gebruiken. Daarnaast zorgt de tolheffing in de Kennedytunnel er ook voor dat de personenwagens hun keuze tussen de alternatieve tunnels kunnen baseren op de sociale kosten en niet teveel kiezen voor de Kennedytunnel die om arbitraire redenen geen tol heeft voor auto's. Dit is het enige scenario waarin de Oosterweel wordt gebouwd en waar het welvaartsresultaat geen verslechtering is t.o.v. het referentiescenario.

De tolsenario's die de hoogste welvaart genereren, zijn scenario's met vrij lage tolheffingen. Dan wordt alle verkeer geprijsd op alle routes en dit valt samen met het aanbieden van veel extra capaciteit (de Oosterweelverbinding).

In dit scenario B3 is er dus een grote afruil tussen de financiële breakeven constraint voor de Oosterweelverbinding en de economische welvaart. Zo kan de Oosterweelverbinding misschien wel een deel van de kosten recupereren door hogere tarieven op te leggen ondermeer in de dalperiode (waar er geen congestie is) en het gebruik van de Kennedy te verbieden, maar dit verlaagt het globaal economisch nut van deze verbinding. De reden is eenvoudig: door toltarieven te hanteren ver boven de marginale externe kost ontmoedigt men verkeer met een economische waarde groter dan de sociale kost.

Samengevat zien we dat alle scenario's met Oosterweelverbinding qua globale economische welvaart veel slechter scoren dan enkele maatregelen die proberen de huidige capaciteit veel beter te gebruiken. Zelfs met een zeer lage inschatting van de investeringskost van 1,085 miljard € scoren deze scenario's veel zwakker dan eenvoudige ingrepen zoals de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken of een beperkte tol te heffen op de Liefkenshoektunnel en op de Kennedytunnel.

De Oosterweelverbinding kan misschien door zijn monopoliepositie te gebruiken, vrachtwagens te verbannen uit de Kennedy en veel te hoge toltarieven te zetten op vrachtwagens, toch uit de kosten komen. Dit maakt het geen goed project omdat deze hoge

tarieven de kosten voor vrachtvervoer zeer sterk gaan opdrijven en de netto baat van het project steeds negatiever maken.

7. HOE BESLIST VLAANDEREN OVER ZIJN GROTE INFRASTRUKTUURWERKEN?

Slechte transport investeringen zijn een veel voorkomend verschijnsel. Bij een recent onderzoek van een 22 tal grote Europese transportprojecten die voor de Europese Commissie als prioritair werden uitgeroepen (de TEN-T projecten), bleek dat meer dan de helft van de projecten kosten hadden die groter waren dan de baten (Proost et al, 2010). Bij de onverantwoorde projecten zitten grote kleppers zoals de Brennertunnel, de Messinabrug, de Betuwelijn... Bij veel van deze projecten was er voldoende capaciteit beschikbaar maar dit werd over het hoofd gezien (bestaande spoorverbinding, kanalen, tunnels in andere landen, performante ferries,). De projectkeuze was het resultaat van regionaal lobbywerk, politieke beloften en de drang om “iets” te doen zonder een grondige analyse. Het is wel bekend dat wanneer politici een grote realisatie kunnen claimen in hun gewest en dit betaald wordt door de belastingsbetaler van de federatie men tweemaal moet checken of het project inderdaad de moeite waard is.

We kunnen het Oosterweeldossier vergelijken met drie andere Vlaamse dossiers: de IJzeren Rijn, de Scheldeverdieping en de verbreding van de Brusselse Ring.

De IJzeren Rijn is een treinverbinding voor het vrachtvervoer tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. Ze is reeds lang een eis van de Antwerpse haven en was (is?) lang een prioritair dossier voor de Vlaamse overheid. De route van de IJzeren Rijn loopt door Nederlands Limburg waardoor een gezamenlijke Kosten-Baten analyse nodig was met Nederland. Het uiteindelijk resultaat was dat de 0,5 Miljard € investering een netto baat gaf van - 0,5 Miljard € (Delhaye e.a., 2009). De reden is dat de IJzeren Rijn enkel 40 km korter is dan de bestaande treinverbinding (Montzenroute) en dat deze bestaande verbinding nog heel wat capaciteitsmarge heeft. Dit “prioritair” dossier bleek dus na grondig onderzoek economisch volstrekt waardeloos.

De Oosterweelverbinding lijkt op het IJzeren Rijn project: ook bij het Oosterweelplan wordt de reeds bestaande capaciteit slecht benut of mag ze niet gebruikt worden (vrachtwagenverbod in Kennedytunnel).

Ook de verdieping van de Schelde kan enkel in samenwerking met Nederland, en is wederom een moeilijk en “prioritair” project voor Vlaanderen. Dit was echter een voorbeeld van een “prioritair” project dat moeilijk uitvoerbaar was maar dat wèl de moeite waard was. Dit bleek ook duidelijk uit een Kosten-Batenstudie uitgevoerd in Vlaams-Nederlands overleg.

In de toekomst wachten ons in Vlaanderen nog moeilijke infrastructuurvragen. Een van de meest prangende is de Brusselse Ring. Er is de roep naar meer rijvakken wegens massale congestie in het hart van Vlaanderen. Hoe wordt daar over nagedacht? Dezelfde vragen stellen zich: gebruiken we de bestaande capaciteit wel goed voor we er gaan bijbouwen? Ook hier is een optimaal gebruik van de capaciteit door een slimme kilometerheffing op vracht- en personenwagens wellicht onontkoombaar om deze problematiek beheersbaar te houden. Gelukkig heeft nog niemand het zich in zijn hoofd gehaald om het Vilvoorde-viaduct BIS als prioritair voor te stellen.

8. WAT NU?

De Oosterweelverbinding is een belangrijk stuk van het complexe Masterplan voor Antwerpen. We hebben aangetoond dat dit deelproject op zich moeilijk te verantwoorden is. De andere projecten van het Masterplan, voor zover ze nog niet gerealiseerd zijn moeten ook aan een open Kosten-Baten analyse onderworpen worden. Vervolgens moeten combinaties van projecten kritisch onderzocht worden. Dit allemaal best niet voor het einde van de maand maart.

Een goede beprijzing van het wegverkeer (en Openbaar Vervoer) door middel van een slimme kilometerheffing die in de spits in Antwerpen en op andere filegevoelige punten extra laat betalen door vrachtwagens én uiteindelijk ook door personenwagens is nodig om de bestaande transportcapaciteit goed te gebruiken. Dit is ook nodig om te kunnen beoordelen of extra capaciteit nodig is. Dit is dringend, vergt politieke moed maar het is niet sociaal onrechtvaardig en kan zelfs de begroting vooruit helpen zoals we vroeger al aangetoond hebben (Mayeres & Proost, 2004).

9. BIBLIOGRAFIE

BAM (2004), "Masterplan Antwerpen-Maatschappelijke kosten-batenanalyse van de weg- en openbaar vervoerprojecten", eindrapport.

BAM (2004) "MASTERPLAN ANTWERPEN – Maatschappelijke kosten-batenanalyse van de weg- en openbaarvervoersprojecten", eindrapport.

BAM (2005), "Plan-MER – masterplan Antwerpen"

BAM (2007), "Plan-MER – Oosterweelverbinding"

De Borger, B., Proost S. (2009), De Oosterweelverbinding en het ontbrekende alternatief', Leuven Economisch Standpunt, 2009/127

<http://www.econ.kuleuven.be/eng/ew/les/LES%20127.pdf>

De Ceuster, G., I. Yperman, C. Heyndrickx, F. Vanhove, K. Vanherle, S. Proost, "Effecten van een kilometerheffing voor vrachtwagens" eindeverslag van studie voor Steunpunt fiskaliteit en begroting, Vlaamse Overheid,

http://www.tmleuven.be/project/kmheffing/kmheffing_impact.pdf

de Palma A., Proost S., van der Loo S. (2010), "Assessing transport investments - towards a multi-purpose tool", Transportation Research Part B Methodological, forthcoming

Delhaye E., De Ceuster G., Vanherle K., Breemers T., Proost S., Chen M., Van Meijeren J., Groen T., Snelders M., (2009), Social cost-benefit analysis Iron Rhine, commissioned by Infrabel, TML-TNO,

http://www.tmleuven.be/project/ijzerenrijn/Report_SCBA_Iron_Rhine_v13022009b.pdf

Forum 2020, (2010)

Mayeres I., Proost S., (2004), "Een beter prijsbeleid voor de Belgische transportsector in 15 stellingen", Leuven Economisch Standpunt, 2004/106,

<http://www.econ.kuleuven.be/eng/ew/les/Les106.pdf>

Proost S., Dunkerley F., Van der Loo S., Adler N., Bröcker J., Korzhenevych A.,(2010) "Do the selected Trans European transport investments pass the Cost Benefit test?", Discussion Paper CES, DPS10.02

<http://www.econ.kuleuven.be/eng/ew/discussionpapers/Dps10/DPS1002.pdf>

Van der Loo S., Proost S., The Oosterweel junction revisited, Discussion Paper CES, DPS10.07

<http://www.econ.kuleuven.be/ces/discussionpapers/Dps10/DPS1007.pdf>

LEUVENSE ECONOMISCHE STANDPUNTEN

- 1976
1. Louis BAECK, De inflatoire groeimachine. (uitgeput)
 2. Paul DE GRAUWE, Theo PEETERS, De recente inflatie: een structureel of een monetair probleem? (uitgeput)
- 1977
3. K. TAVERNIER, Krachtlijnen voor een Belgisch stabilisatiebeleid. (uitgeput)
 4. Paul DE GRAUWE, Korporatisme en werkloosheid. (uitgeput)
 5. Paul VAN ROMPUY, Enkele structurele aspecten van de crisis. (uitgeput)
 6. Louis BAECK, Naar een nieuwe groeicyclus met een ander groeipatroon.
- 1978
7. Louis BAECK, Politiek verantwoordelijk handelen en socio-economisch optimum. (uitgeput)
 8. Paul DE GRAUWE, Bureaukratische controle en het economisch systeem.
 9. Paul VAN ROMPUY, Guido DE BRUYNE, De regionalisatie economisch bekeken. (uitgeput)
 10. Louis BAECK, De nieuwe internationale economische orde en haar kritische tegenhangers. (uitgeput)
 11. Theo PEETERS, Economisch federalisme: lessen uit het buitenland.
 12. Dirk HEREMANS, Economische autonomie en economische unie, krachtlijnen voor een duurzame oplossing.
- 1979
13. Paul DE GRAUWE, Arbeidsduurvermindering en tewerkstelling.
 14. Economisch Federalisme. (uitgeput)
Deel I: Financiële middelen en herverdeling, Paul VAN ROMPUY, Albert VERHEIRSTRÆTEN, Regionale Herverdelings- en Financieringsstromen. Theo PEETERS, Financiële middelenvoorziening voor gemeenschappen en gewesten.
 15. Economisch Federalisme.
Deel II: Organisatie en bevoegdheden, Dirk HEREMANS, Verkaveling van bevoegdheden en economische unie.
Vic VAN ROMPUY, Economisch stelsel en verdeling van bevoegdheden.
- 1980
16. Guy CLEMER, Karel TAVERNIER, Tewerkstelling en inkomensmatiging in België: een onvermijdelijke keuze.
 17. Louis BAECK, Lokomotief strategie: met stoom uit de Eurovalutamarkt. (uitgeput)
 18. Michel DOMBRECHT, Theo PEETERS, Sanering van de overheidsfinanciën: gevaarlijk of onvermijdelijk?
- 1981
19. Paul DE GRAUWE, Marcia DE WACHTER, Productie, tewerkstelling en verdeling. Een neo-liberale benadering.
 20. Louis BAECK, De jaren tachtig in perspectief. (uitgeput)
 21. Paul VAN ROMPUY, Patrick VAN CAYSEELE, Raming van de geregionaliseerde lopende rekening van de overheid in 1979.
 22. Paul DE GRAUWE, Loonkosten, energiekosten en kapitaalkosten. België gedurende 1970-1980. (uitgeput)
 23. Frans SPINNEWYN, Een verzekeringstechnische benadering van de werkloosheidsverzekering.
- 1982
24. Louis BAECK, Herstelbeleid, vroeger en nu. (uitgeput)
 25. Paul DE GRAUWE, Marc JANSSENS, Aanbodeconomische effecten van de belastingsdruk in België.

- 1983 26. Paul DE GRAUWE, Guy VERFAILLE, Linkse en rechtse gezondheidsindicatoren van de Belgische Economie.
 27. Louis BAECK, Hoe de crisis ombuigen. (uitgeput)
 28. Paul VAN ROMPUY, Maatschappelijke keuze en economische crisis.
 29. Vic VAN ROMPUY, Erik SCHOKKAERT, Begrotingstekorten, Rentelasten en Openbare schulden in België. Een kijk op half lange termijn.
- 1984 30. Dirk HEREMANS, Hans GEEROMS, Marktsector en budgetsector in België. Grenzen aan het overheidsbeslag?
 31. Paul DE GRAUWE, Guy VERFAILLE, Zijn de rentelasten van de overheidsschuld ondraaglijk geworden?
- 1985 32. Louis BAECK, De wonderbare wereld van de economische paradigma's. (uitgeput)
 33. Paul VAN ROMPUY, Solidariteitsmechanismen in federale staten. (uitgeput)
 34. Louis BAECK, De V.S. en de E.G.: vergelijking op lange termijn.
 35. Louis BAECK, Het economisch denken in het Spanje van de 16e en 17e eeuw.
 36. Guido DE BRUYNE, Paul DE GRAUWE, Hervreiding van het werk en makro-economisch evenwicht.
 37. Paul VAN ROMPUY, Arbeidsmarktflexibiliteit en werkloosheid.
- 1987 38. Paul DE GRAUWE, Anne FREMAULT, Micro- en macro-economische effectiviteit van de Belgische prijsreglementering.
 39. Louis BAECK, Kentering in de westerse economie.
 40. Johan MORTELMANS, Erik SCHOKKAERT, Lode BERLAGE, Robert VERTONGHEN, De economische wenselijkheid van een snelspoorverbinding door België.
 41. Louis BAECK, De aandelenbeurzen, 1982-87: het lustrum van de stier.
 42. Lode BERLAGE, Dirk TERWEDUWE, Grondstoffenuitvoer van ontwikkelingslanden: machtsmiddel of struikelblok?
- 1988 43. Louis BAECK, De westerse economie na de krach. (uitgeput)
 44. Filip ABRAHAM, Nationale vakbonden, interprofessionele loonakkoorden en economische politiek.
 45. Paul VAN ROMPUY, m.m.v. Valentijn BILSEN, 10 jaar financiële stromen tussen de gewesten in België. (uitgeput)
 46. Dirk HEREMANS, Bevoegdheidsverdeling en economische autonomie. De staatsvorming in het licht van 1992. (uitgeput)
 47. Wim MOESEN, Dirk HEREMANS, Paul VAN ROMPUY, Mark EYSKENS, Bedenkingen bij de nieuwe financieringsvoorstellen voor gewesten en gemeenschappen. (uitgeput)
 48. Vic VAN ROMPUY, Overheidstekort, overheidsschuld en economische welvaart. Toepassing op België 1947-1988. (uitgeput)
- 1989 49. Lodewijk BERLAGE, België en de schulden van de Afrikaanse lage inkomenslanden. (uitgeput)
 50. Jacques DREZE, Schuld en coöperatie in de mondiale economie. (uitgeput)
 51. Paul DE GRAUWE, Milieuvriendelijke groei: utopie of werkelijkheid? (uitgeput)
- 1990 52. Paul VAN ROMPUY, Europese ankerpunten voor het Belgisch begrotingsbeleid. (uitgeput)

53. Louis BAECK, De jaren '90: een Europees decennium. (uitgeput)
54. Paul DE GRAUWE, Stef PROOST, Erik SCHOKKAERT, Denise VAN REGEMORTER, Het milieubeleid in Vlaanderen. Een economische visie. (uitgeput)
55. Paul DE GRAUWE, Wim VANHAVERBEKE, Competitiviteit, oliecrisis en loonindexering. (uitgeput)
56. Wim MOESEN, Begrotingen, beleid en beheer. Over de besparingsvoorstellen, wat ze zijn en wat ze niet zijn. (uitgeput)
- 1991
57. D. HEREMANS, M. DE BROECK, Overheidsschuld en financiële markten in de branding. (uitgeput)
58. Louis BAECK, Bruno VAN ROMPUY, Golfoorlog: geopolitiek, petroleum en islam. (uitgeput)
59. Paul DE GRAUWE, Koen STRAETMANS, Het programma-akkoord in de petroleumsector. Een ondoelmatig systeem van prijzencontrole. (uitgeput)
60. Paul DE GRAUWE, Denkoefeningen over de regionalisering van de Belgische overheidsschuld. (uitgeput)
- 1992
61. Paul DE GRAUWE, Over Franse kolonisatie en Belgische verankering.
62. Stef PROOST, Beleidsvoorstellen voor de broeikasproblematiek.
63. André DECOSTER, Stef PROOST, Erik SCHOKKAERT, Hervorming van indirecte belastingen: winnaars en verliezers.
64. Paul VAN ROMPUY, Kritische bedenkingen bij de regionalisering van de overheidsschuld.
65. Paul DE GRAUWE, Wat doet de nationale bank met ons geld?
- 1993
66. Patrick VAN CAYSEELE, Waarom wij? Of de economische onderbouw van een verankeringsbeleid.
67. Paul DE GRAUWE, Bart VAN DER HERTEN, De legitimering van overheidsmonopolies in het spoorwegvervoer en in de telecommunicatie. Een historische analyse.
68. Paul VAN ROMPUY, Valentijn BILSEN, Regionalisering van de sociale zekerheid.
69. Lodewijk BERLAGE, Wim LAGAE, Afrika, de verwaarloosde debiteur.
70. Mark DE BROECK, Dirk HEREMANS, Vraagtekens bij de overheidsschuld in een federaal België.
71. Wim MOESEN, Paul VAN ROMPUY, De kleine kanten van de grote staats Hervorming.
72. Frans SPINNEWYN, De hervorming van de sociale zekerheid micro-economisch belicht.
73. Paul DE GRAUWE, De sterke frank en de staatsschuld.
74. Filip ABRAHAM, Internationale concurrentie en werkgelegenheid. Hoe arbeidsvriendelijk is ons loonbeleid?
- 1994
75. Paul DE GRAUWE, Werktijdverkorting en tewerkstelling.
76. Wim VANHAVERBEKE, Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen: een beleidsinstrument voor economische ontwikkeling.
77. Stefan DERCON, Voedselzekerheid: naar een sociale zekerheid voor de allerarmsten.
78. Paul DE GRAUWE, De EMU zonder België?
- 1995
79. Paul DE GRAUWE, Alternatieve financiering van de sociale zekerheid en de arbeidskost.

80. S. PROOST, C. VINCKIER, I. MAYERES, B. NEMERY, Ozon – eerst denken dan doen.
81. Paul VAN ROMPUY, Sparen, investeren en de overheidsfinanciën in België.
- 1996
82. D. HEREMANS, P. VAN CAYSEELE, Concentratie en concurrentie in de Belgische financiële sector.
83. Erik BUYST, Ivo MAES, De impact van veertig jaar centrum voor economische studiën.
84. Paul DE GRAUWE, Het tewerkstellingsbeleid: selectiviteit of universaliteit?
85. Stef PROOST, Bruno DE BORGER, De transportsector in het jaar 2005.
86. Erik SCHOKKAERT, Frans SPINNEWYN, Sociale verzekering en bestaansonzekerheid: een offensieve strategie.
87. Filip ABRAHAM, Paul VAN ROMPUY, Het concurrentievermogen van de Belgische economie in micro- en macro-economisch perspectief.
- 1997
88. Filip ABRAHAM, Joeri VAN ROMPUY, Loonbeleid in de Europese Monetaire Unie.
89. Wim MOESEN, Laurens CHERCHYE, De macro-economische performantie van landen. Mening en metingen.
- 1998
90. Koen ALGOED, De overgang van een omslagstelsel naar een kapitalisatiestelsel: een Belgische case studie.
91. Johan EYCKMANS, Stef PROOST, Klimaatonderhandelingen in Rio en Kyoto: een succesverhaal of een maat voor niets?
92. Jozef KONINGS, Peter VAN MALDEGEM, Loonkosten en de vraag naar laaggeschoolde, geschoolde en hooggeschoolde arbeid in Belgische ondernemingen.
93. Louis BAECK, De Aziatische crisis: perspectivering en nabeschouwing.
- 1999
94. Louis BAECK, Financiële mondialisering met speculatieve uitschieters.
- 2000
95. Paul DE GRAUWE, Euro-dollarwisselkoers en de fundamentals.
96. Erwin BASTIAENS, Erik BUYST, Dirk HEREMANS en Christiaan PHILIPSEN, Knelpunten in de financiële dynamiek van de staatshervorming.
97. Wim MOESEN, Maatschappelijk kapitaal en economische performantie.
98. Patrick VAN CAYSEELE en Hans DEGRYSE, De nieuwe economie en bancaire marktstructuren.
99. André DECOSTER, Guy VAN CAMP, De hervorming van de personenbelasting: Lessen uit de hervormingen 1988-1993.
- 2001
100. Paul VAN ROMPUY, De Europese welvaartsstaat ter discussie.
101. Jozef KONINGS, Loonkosten en relocatie van Belgische bedrijven.
- 2003
102. Paul DE GRAUWE, De toekomst van de industrie in België.
- 2004
103. Wim MOESEN, Instelling, ligging en economische welvaart.
104. Louis BAECK, Het globaliseringsdebat in China en in de Islamwereld
105. Lode BERLAGE, Mobiliteit over de grenzen heen. Een economische analyse van internationale migratie.
106. Inge MAYERES, Stef PROOST, Een beter prijsbeleid voor de Belgische transportsector in 15 stellingen.

- 2005
- 107. Jan COLPAERT, Luc LAUWERS, Tom VAN PUYENBROECK, Niet-representatieve democratie? Kanttekeningen bij het gemeentelijk kiesstelsel.
 - 108. Jozef KONINGS, Worden vrouwen gediscrimineerd op de arbeidsmarkt? Een micro-econometrische analyse voor België.
 - 109. Louis BAECK, Onevenwichtige globalisering, deficitair America en Aziatische locomotieven.
 - 110. André DECOSTER, Guy VAN CAMP, Hoe vlak is onze taks? Is een vlaktaks "Fair"?
 - 111. Dirk HEREMANS, Naar een Europese dienstenmarkt in België. De Bolkesteinrichtlijn een brug te ver?
 - 112. Paul VAN ROMPUY, De houdbaarheid van de Europese welvaartsstaat.
- 2006
- 113. Paul VAN ROMPUY, Leuvense Economen tussen Theorie en Beleid.
- 2007
- 114. Paul DE GRAUWE, Beloften en realisaties van de paarse coalitiepartners
 - 115. Koen ALGOED, Dirk HEREMANS, Theo PEETERS, Voorrang geven aan meer financieel-fiscale verantwoordelijkheid in een nieuwe staats Hervorming
 - 116. Filip ABRAHAM, Maarten GOOS en Jozef KONINGS, De concurrentiepositie van België: zin of onzin van de loonnorm?
 - 117. André DECOSTER, Kristian ORSINI, Verdient een vlaktaks zichzelf terug?
 - 118. Paul VAN ROMPUY, Sleutelen aan onze staatsstructuur voor meer werk.
 - 119. Erik SCHOKKAERT, Carine VAN DE VOORDE, Defederalisering van de Belgische gezondheidszorg?
 - 120. Stef PROOST, Denise VAN REGEMORTER, Economie voor een klimaatminister.
- 2008
- 121. Patrick VAN CAYSEELE, Mededingingsbeleid: 15 jaar Belgische ervaring.
 - 122. Hans DEGRYSE, MiFID: Competitie op financiële markten en financieel toezicht.
 - 123. Jozef KONINGS en Damiaan PERSYN, Het effect van een algemene lastenverlaging op vacatures en werkloosheid.
 - 124. Maarten GOOS, De winnaars en verliezers van het collectief overleg.
 - 125. André DECOSTER en Kris DE SWERDT, Twee Belgische vlaktaksvoorstellen doorgelicht.
- 2009
- 126. Jo VAN BIESEBROECK, Welk beleid voor de (Vlaamse) auto-industrie?
 - 127. Bruno DE BORGER en Stef PROOST, De Oosterweelverbinding en het ontbrekende alternatief.
- 2010
- 128. Stef PROOST en Saskia VAN DER LOO, Waarom de Oosterweelverbinding een economisch onverantwoord project is.