

# Literatuurscan effecten fiscale maatregelen op mobiliteit

Herziene notitie

Datum 27 augustus 2008  
Kenmerk VW61

*MuConsult B.V.*  
Postbus 2054  
3800 CB Amersfoort  
Tel. 033 – 465 50 54  
Fax 033 – 461 40 21  
E-mail [INFO@MUCONSULT.NL](mailto:INFO@MUCONSULT.NL)  
Internet [WWW.MUCONSULT.NL](http://WWW.MUCONSULT.NL)

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2. Effecten fiscale maatregelen</b>	<b>3</b>
2.1 Werkruimte- en telewerkregeling	3
2.2 Verhuiskostenregeling	8
2.3 Regeling filemijden	12
2.4 Fietsregeling	13
<b>Samenvatting en conclusies</b>	<b>16</b>
<b>3. Literatuurlijst</b>	<b>19</b>

# 1. Inleiding

## Aanleiding

Naar aanleiding van een SER-advies over mobiliteitsmanagement en de reacties daarop van Kabinet en werkgevers is een Taskforce Mobiliteitsmanagement opgericht. De Taskforce bestaat uit vertegenwoordigers van sociale partners, de decentrale overheden, het bedrijfsleven en de rijksoverheid. De doelstelling van de Taskforce is om het instrument mobiliteitsmanagement in nauwe samenwerking met betrokken partijen optimaal in te zetten om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren, ondermeer de keuzemogelijkheden in het woonwerk- en zakelijk verkeer te vergroten en alternatieven voor autogebruik te bevorderen.

Om deze doelen te bereiken worden door werkgroepen binnen de Taskforce voorstellen voorbereid, besproken en uitgewerkt. Om de voorgestelde maatregelen te kunnen beoordelen op hun effectiviteit worden de doelen op de volgende manier geconcretiseerd:

- Het maatregelenpakket leidt tot minimaal 5% reductie van het aantal autokilometers in de spits. Spitsuren zijn: 7-9 en 16-19 uur. Deze reductie wordt deels bereikt door minder autoverkeer als gevolg van telewerken en het stimuleren van het gebruik van OV en fiets, en deels door een verschuiving van autoverkeer naar de daluren.
- Het maatregelenpakket leidt tot een vergelijkbare reductie van de milieu-uitstoot.
- De manier waarop het resultaat wordt bereikt kan per bedrijf en/of regio verschillen.

Daarnaast voldoet het maatregelenpakket zo goed als mogelijk aan de volgende voorwaarden:

- het heeft voor bedrijven per saldo geen negatieve effecten op het bedrijfsresultaat, de productiviteit of de administratieve lasten;
- het heeft voor werknemers per saldo geen negatieve effecten op de koopkracht of op de mogelijkheden om werk en privé te combineren;
- het is haalbaar in technisch, financieel, bestuurlijk en juridisch opzicht.

Deze concrete doelen zijn vastgelegd in een ambitie, waar bovendien uit blijkt dat het streven er op gericht is dat de genoemde reductie ook een substantieel effect heeft op de leefbaarheid (zowel gezondheid als klimaat).

De Stichting van de Arbeid (StAR) heeft aangeboden om voorstellen voor te bereiden in de sfeer van de arbeidsvoorwaarden. De werkgroep Mobiliteit en Telewerken van de StAR ontwikkelt voorstellen in de sfeer van het woonwerk- en het zakelijk verkeer die worden gedragen door werkgevers en werknemers en resulteren in een reductie van de congestie en de milieubelasting door dit verkeer. Daarbij wordt ook aangegeven aan welke wettelijke en fiscale voorwaarden moet worden voldaan.

In dit kader is door de werkgroep een aantal voorstellen ontwikkeld in de fiscale sfeer. Het gaat om:

- verruiming van de regels om voor fiscale facilitering van telewerken in aanmerking te komen;
- verhoging van de onbelaste vergoeding voor de inrichting van de werkruimte;
- uitbreiding van de bestaande verhuiskostenregeling met de mogelijkheid voor een onbelaste periodieke verhuisbonus;
- onbelaste verstrekking van een bonus wanneer de werknemer de spits per auto mijdt;
- verhoging van de onbelaste fietsvergoeding.

## Doel

Op verzoek van de StAR heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan MuConsult

gevraagd om op basis van bestaande literatuur een overzicht te geven van de effecten van de hiervoor genoemde fiscale maatregelen. De effecten waar het gezien de doelen van de Taskforce voornamelijk om gaat zijn mobiliteitseffecten, milieueffecten en financiële effecten (voor zowel overheid, werkgevers als werknemers).

Op 23 mei 2008 heeft MuConsult een notitie opgeleverd waarin de effecten van de fiscale maatregelen op mobiliteit zijn beschreven. Recentelijk zijn echter geactualiseerde gegevens beschikbaar gekomen over de effecten van de uitbreiding van de bestaande verhuiskostenregeling met de mogelijkheid voor een onbelaste periodieke verhuisbonus. Dit heeft geleid tot een herziene versie van de notitie. Voor wat betreft de andere onderzochte fiscale maatregelen is de notitie niet gewijzigd.

### **Leeswijzer**

Het volgende hoofdstuk is onderverdeeld in vier fiscale regelingen. Per regeling worden eerst de huidige voorwaarden en maximale belastingvrije vergoedingen beschreven. Daarna de voorstellen om de huidige regeling aan te passen. Vervolgens komen de verwachte effecten op mobiliteit aan bod. In de paragrafen 'Implementatie en kosten' komen de financiële effecten aan bod, administratieve lasten, maatschappelijk draagvlak en eventuele overige aspecten. Ten slotte volgt per maatregel een conclusie.

## 2. Effecten fiscale maatregelen

### 2.1 Werkruimte- en telewerkregeling

#### Beschrijving huidige regeling

Voor de werkruimte thuis en de inrichting van deze werkruimte gelden twee aparte regelingen die hierna worden beschreven. De eerste wordt ook wel de 'werkruimteregeeling' genoemd, de tweede de 'telewerkregeling'.

#### 1. Werkruimte

Werkruimte thuis is bijvoorbeeld een kantoor, werkkamer of studeerkamer in de woning van de werknemer. Het moet gaan om een zelfstandig gedeelte van de woning, woonboot of woonwagen. Een zelfstandig gedeelte houdt in dat de werkruimte bijvoorbeeld verhuurd zou kunnen worden, omdat deze beschikt over een eigen opgang of over eigen sanitair. Als de werkruimte niet zelfstandig kan worden gebruikt, is een vergoeding daarvoor niet meer onbelast. Deze zogeheten 'zelfstandigheidseis' geldt niet voor de regeling voor het inrichten van de werkruimte.

Er zijn 2 gevallen waarin er sprake kan zijn van een vrijgestelde vergoeding of verstrekking in verband met de kosten van werkruimte thuis ('inkomenscriterium'):

- De werknemer heeft tevens buitenshuis een werkruimte. Een vergoeding of verstrekking voor de kosten van werkruimte behoort niet tot het loon als de werknemer in de werkruimte thuis 70% of meer van zijn arbeidsinkomen verdient.
- De werknemer heeft buitenshuis geen werkruimte. Een vergoeding of verstrekking voor de kosten van werkruimte behoort niet tot het loon als de werknemer zijn arbeidsinkomen voor 70% of meer in of vanuit de werkruimte thuis verdient, en ook zijn arbeidsinkomen voor 30% of meer in de werkruimte thuis verdient.

Onder arbeidsinkomen wordt hier verstaan het gezamenlijk bedrag aan loon, resultaat uit overige werkzaamheden en winst uit onderneming.

In beide situaties is een vergoeding en verstrekking vrijgesteld van maximaal 20% van de huur (bij een huurwoning) of maximaal 20% van de huurwaarde (bij een eigen woning). In deze 20% zijn ook de energiekosten en de kosten van de inrichting begrepen. Onder huurwaarde wordt hier de economische huurwaarde verstaan. Voor het bepalen van de economische huurwaarde wordt uitgegaan van de WOZ-waarde van de woning. Als de WOZ-waarde van de woning meer is dan €75.000 dan is de economische huurwaarde 1,3% van de WOZ-waarde met een maximum van €22.600. Voor lagere WOZ-waarden gelden andere (lagere) percentages die vermeld worden op de website van de Belastingdienst.

#### 2. Inrichting werkruimte (telewerkregeling)

De inrichting van een werkruimte die de werkgever vergoedt, verstrekt of ter beschikking stelt, behoort bij zakelijk gebruik niet tot het loon wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- Er is een gedagtekend schriftelijk contract tussen de werkgever en de betrokken werknemer.
- In het contract zijn de naam en het adres van de werknemer vastgelegd.
- Het contract bevat de dag of dagen in de week waarop de werknemer in de werkruimte thuis werkt.
- Per 5 kalenderjaren mag niet meer dan €1.815 inclusief btw (waarde in het economische verkeer) onbelast worden vergoed, verstrekt of ter beschikking gesteld.
- De werknemer werkt ten minste eenmaal per week gedurende de gebruikelijke werktijd,

zonder dat ook naar de arbeidsplaats buiten de woning wordt gereisd, voor vervulling van zijn dienstbetrekking in de werkruimte met behulp van telematica zoals een telefoon of computer.

- De inrichting van de werkruimte voldoet aan de eisen gesteld in het arbeidsomstandighedenbesluit.

## **Beschrijving maatregelen**

Er worden drie maatregelen voorgesteld die het telewerken moeten stimuleren. Twee daarvan verruimen de regels om voor fiscale facilitering van telewerken in aanmerking te komen. De derde is een verhoging van de onbelaste vergoeding voor de inrichting van de werkruimte.

### *1. Versoepeling van de uren/dagen-eis (telewerkregeling)*

Om in de huidige regeling in aanmerking te komen voor een vergoeding voor de inrichting van de werkruimte thuis moet een werknemer minimaal 8 uur op één dag in de week thuis telewerken. Deze regel zou versoepeld kunnen worden naar minimaal 8 uur in de week ongeacht het aantal dagen dat de werknemer telewerkt.

### *2. Versoepeling van de zelfstandigheidseis (werkruimteregeling)*

De kosten van de werkruimte mogen alleen worden vergoed indien de werkruimte een zelfstandig gedeelte van de woning is. Niet iedere werknemer die wil telewerken beschikt over een zelfstandig gedeelte in de woning om te telewerken. Door het schrappen van de zelfstandigheidseis kunnen werknemers eerder in aanmerking komen voor kostenvergoeding van de werkruimte.

### *3. Verhoging van de vergoeding voor de inrichting van de werkruimte (telewerkregeling)*

De huidige fiscale regeling staat eens per vijf jaar een vergoeding toe voor de inrichting van de werkruimte thuis van maximaal €1.815. Dit bedrag is sinds de invoering van de regeling in 1997 niet meer geïndexeerd en niet meer toereikend. Om een substantiële bijdrage te kunnen leveren in de kosten voor een telewerkplek wordt een bedrag van €3.000 eens per 5 jaar toereikend geacht.

## **Te verwachten effecten**

### *Theorie*

Door verruiming van de werkruimte- en telewerkregeling kan telewerken vaker worden ingezet om reizen per auto in de spits tegen te gaan. Dit maakt de eisen voor telewerken minder strikt en voor veel werknemers aantrekkelijker. Hierdoor kan naast een verbetering van de bereikbaarheid van regio's en bedrijven ook een verhoging van de arbeidsparticipatie worden bewerkstelligd.

### *Omvang doelgroep*

Gemiddeld 44% van de werknemers werkt in een 'telewerkbare' functie en 31% van alle werknemers zegt dat ze niet alleen kunnen telewerken, maar ook willen telewerken (TNO Inro, 2004). In het AVV rapport 'Telewerken: de stand van zaken. Moving the work to the worker instead of moving the workers to work' (2003) wordt op basis van de literatuur een huidig potentieel aangegeven tussen de 16 en 37% van de werkgelegenheid. In 2020 wordt het potentieel afhankelijk van het gehanteerde toekomstscenario geschat tussen 22 en 61%. In het vervolgrapport (AVV, 2004) wordt een theoretisch maximum genoemd van ongeveer 2

miljoen telewerkers.

De inschattingen van de huidige omvang van telewerken in Nederland variëren afhankelijk van welke definitie van telewerken wordt gehanteerd. In het rapport 'ICT, Ruimte en Mobiliteit' (MuConsult, 2003) wordt uitgegaan van 8,5% van de beroepsbevolking. TNO Inro (2004) komt op 6% van de totale werkgelegenheid in de regio Amsterdam (de regio waar hun studie betrekking op heeft) en Ecorys (2007) geeft een bandbreedte uit Europese studies aan van 6 tot 9%. Ondervraagde experts (AVV, 2004) schatten dat circa 6 procent van de werkende beroepsbevolking aan telewerken doet (bandbreedte 3-22%). Indien een ruime definitie wordt toegepast van minimaal 1 uur per week thuis werken met behulp van telecommunicatiemiddelen dan geeft 32% van de werkzame beroepsbevolking aan te telewerken (ADV, 2008). Indien in hetzelfde onderzoek een minimum van 8 uur per week wordt gehanteerd, dan ligt het percentage telewerkers op 14%.

### *Effecten op mobiliteit*

De inschatting van het effect van telewerken op de mobiliteit varieert uiteraard ook afhankelijk van de gehanteerde definitie van telewerken en de meetmethode. Daarnaast worden verschillende afhankelijke variabelen gebruikt, zoals aantal ritten totaal, aantal ritten in de spits, aantal ritten door telewerkers per week, aantal ritten door telewerkers per telewerkdag. Het model van TNO Inro (2004) komt uit op 2,6% minder autokilometers voor woonwerkverkeer in de regio Amsterdam. In de overzichtsrapporten in opdracht van AVV worden verschillende oudere studies aangehaald, waarvan een klein deel uitspraken doet over de door telewerken gesubstitueerde autokilometers. Hamer (onderzoek uit 1991 met N=30) komt uit op 19% minder autokilometers onder telewerkers op werkdagen en 34% in de spits. Van Reisen (1997): 10-15% minder autokilometers in de ochtendspits in 2015. In recent onderzoek over telewerken (ADV, 2008) worden huidige telewerkers (ruime definitie van minimaal 1 uur per week) en respondenten die aangeven in de toekomst aan telewerken te gaan doen samen genomen om een inschatting te geven van de effecten van telewerken. Uitgaande van deze groep potentiële telewerkers en de veronderstelling dat er helemaal geen woonwerkverkeer plaats vindt op dagen waarop men wil telewerken, komt de totale mogelijke afname in het woon-werkverkeer voor de werkende beroepsbevolking neer op 3,7 miljard personenkilometers per jaar. Dit komt overeen met een reductie van de CO<sub>2</sub>-emissie van 714,8 miljoen kg per jaar (uitgaande van een gemiddelde CO<sub>2</sub> emissie van 191g/km). De reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaakt door het woon-werkverkeer met de auto zal hierdoor rond de 11% op jaarbasis bedragen. Als het gehele potentieel van (nieuwe) telewerkers wordt benut, zal dit zorgen voor een vermindering van 3% van het aantal personenkilometers (exclusief vrachtverkeer) op het totale wegennet en een afname van 5% op de rijkswegen per jaar. Hierdoor kunnen de files in Nederland die veroorzaakt worden door drukte in de spits afnemen met ongeveer 10%.

### *Bepalende factoren*

De omvang van telewerken wordt beperkt door belemmeringen aan zowel werknemers- als werkgeverszijde. Het blijkt dat de volgende belemmeringen een rol spelen voor de werknemers (TNO Inro, 2004):

- verminderde sociale en professionele omgang op het werk;
- stress op het werk laat het niet toe;
- negatieve houding van collega's t.o.v. telewerken;
- waardering voor het reizen naar en van het werk;
- gebrek aan ondersteuning vanuit de organisatie;
- negatieve houding van familie/ kennissen t.o.v. telewerken;
- gebrek aan rustige werkplek thuis;
- kosten gemoeid met het inrichten van een thuiswerkplek.

In hetzelfde onderzoek worden de volgende argumenten door werkgevers aangevoerd tegen telewerken:

- gebrek aan vaardigheden m.b.t. telewerken;
- gebrek aan kennis m.b.t. telewerken;
- afname arbeidsproductiviteit;
- controle werknemer is lastiger;
- andere managementstijl is lastig (meten op resultaat i.p.v. aanwezigheid);
- technische problemen.

Op basis van het overzicht van bepalende factoren blijkt dat de kosten van de inrichting van de werkplek voor werknemers slechts een van de bepalende factoren is. Bij zowel werknemers als werkgevers zijn veel andere factoren die van belang zijn bij de beslissing om al dan niet te gaan telewerken. De literatuur geeft aan dat vooral factoren aan werkgeverszijde van groot belang zijn. Dat blijkt ook al uit het relatief grote deel van de werknemers dat zegt te willen telewerken.

### *Effecten fiscale maatregelen*

Op basis van het voorgaande blijkt dat de potentie van telewerken als oplossing groot is. Er spelen veel factoren een rol als belemmering om te komen tot verdere groei in het telewerken. Een van de factoren, zij het niet de belangrijkste, heeft betrekking op de kosten. Dit roept de vraag op in welke mate fiscale maatregelen behulpzaam zullen zijn bij het verder stimuleren van telewerken.

Er is één recente studie gevonden naar de gedragseffecten van fiscale stimulering van telewerken ('Effecten verruiming fiscale regeling telewerken', Ecorys, 2007). In de studie worden de effecten onderzocht van twee van de drie maatregelen die nu worden voorgesteld. Het gaat om versoepeling van de uren/dageneis ('flexibilisering') en verhoging van de vergoeding voor inrichting van de werkruimte naar € 3.000 per 5 jaar ('verruiming'). Er wordt niet ingegaan op de zelfstandigheidseis. Men heeft een literatuurstudie gedaan en aanvullend een enquête onder werkgevers en werknemers gehouden. De onderzoekers noemen de resultaten indicatief vanwege de beperkte omvang van de steekproef van werkgevers en werknemers en omdat er weinig literatuur beschikbaar is over de effecten van fiscale stimulering van telewerken.

De onderzoekers trekken de volgende conclusies:

- De onderzochte maatregelen lijken niet in staat om werkgevers die telewerken thans niet toestaan 'over de streep' te trekken om de fiscale regeling aan te bieden aan de werknemers;
- Ongeveer 50% van de werkgevers die nu een fiscale regeling aanbieden aan hun werknemers zal ook de verruimde regeling aanbieden en de overige werkgevers zullen vasthouden aan het huidige fiscale bedrag;
- Circa 30% van de werkgevers die positief staan tegenover telewerken zullen de geflexibiliseerde en verruimde regeling aanbieden;
- Het aantal werknemers dat gebruik maakt van de regeling zal groeien van 100.000 tot 233.000.

Welke gevolgen heeft dit voor de mobiliteit? De onderzoekers komen tot de volgende conclusies:

- Circa 55.000 respectievelijk 69.000 werknemers veranderen als gevolg van flexibilisering van de regeling dan wel flexibilisering & verruiming hun mobiliteitsgedrag;



- Het effect hiervan op de totale automobilititeit is klein (circa 0,7% in de ochtendspits). Derhalve is het milieueffect van de fiscale maatregelen gericht op het bevorderen van telewerken ook zeer beperkt;
- Wel geeft men aan dat sprake is een effect op de congestie. De congestie in de ochtendspits neemt naar schatting met circa 2,8% af bij flexibilisering alleen en 3,5% wanneer de regeling tevens verruimd wordt. Wij menen dat het hier om een maximale schatting gaat.

### **Implementatie en kosten**

Uit een analyse van de maatschappelijke kosten en baten van invoering van flexibilisering en eventueel verruiming van de telewerkregeling (Ecorys, 2007) komen de volgende inschattingen:

- Het toegenomen gebruik van de regeling kan voor de werkgevers in Nederland leiden tot een (initiële) kostenstijging van circa maximaal 47 miljoen Euro op jaarbasis in het geval van flexibilisering en 81 miljoen Euro wanneer de regeling tevens verruimd wordt. Overigens wordt hierbij met nadruk gesteld dat het hier om een maximum gaat. Bij een toepassing van de regeling op declaratiebasis zullen de kosten naar verwachting aanzienlijk lager uitvallen. Van deze bedragen zijn respectievelijk 30 en 43 miljoen kosten waar geen gedragsverandering tegenover staat, de 'freeriderskosten'.
- De maatschappelijke kosten van de regeling kunnen worden afgezet tegen positieve baten die samenhangen met een verbeterde bereikbaarheid, een hogere arbeidsproductiviteit, en meer zachte baten zoals een hogere arbeidssatisfactie en een resulterend lager verzuim. In beide varianten is er sprake van een positief saldo, waarbij het hoogste saldo resulteert als uitsluitend flexibilisering wordt toegepast. Bij uitsluitend flexibilisering resulteert op jaarbasis een positief saldo van 25 miljoen Euro, in combinatie met fiscale verruiming een saldo van 14 miljoen Euro.

Daarnaast leidt wijziging van de regeling naar verwachting tot een beperkte inkomstenderving van de fiscus uit de vennootschapsbelasting. Bij uitsluitend flexibilisering resulteert op jaarbasis een derving van maximaal 7 miljoen Euro, in combinatie met verruiming een derving van maximaal 12 miljoen Euro.

Over de bij de maatregelen horende administratieve lasten en de beleving ervan door werkgevers en werknemers is geen literatuur gevonden. Naar verwachting zal sprake zijn van een beperkte stijging in de administratieve lasten bij werkgevers omdat zij hun administratie zullen moeten inrichten op de –eenmalige- registratie van telewerkers. Wel kan sprake zijn van handhavingproblemen bij fiscale controles bij werkgevers. Door de versoepeling van de uren/dageneis is de telewerkregeling lastig te controleren.

### **Conclusies**

Het stimuleren van telewerken is een kansrijke manier om de congestie in de spits te verminderen. Ruim 14% van de werknemers kan minimaal 8 uur per week telewerken. Als het gehele potentieel van (nieuwe) telewerkers wordt benut, zal dit zorgen voor een vermindering van 3% van het aantal personenkilometers (exclusief vrachtverkeer) op het totale wegennet en een afname van 5% op de rijkswegen per jaar. Hierdoor kunnen de files in Nederland die veroorzaakt worden door drukte in de spits afnemen met ongeveer 10%. De milieueffecten hangen af van de effecten op de autokilometers. De effecten zijn het grootst zijn als mensen besluiten hun auto thuis te laten staan. Indien een aanzienlijk deel bij een verruimde regeling besluit om een uur later naar het werk te gaan, dan zal het milieueffect beperkt zijn.

De vraag is hoe telewerken het beste gestimuleerd kan worden. Uit de literatuur blijkt veel factoren een rol spelen bij het al dan niet mogelijk/wenselijk zijn van telewerken door werknemers en werkgevers. De kosten van de inrichting van een werkplek zijn slechts een van de remmende factoren voor werknemers.

Ten aanzien van de effecten van de fiscale maatregelen inzake telewerken op de mobiliteit wordt geschat dat deze tot een daling in de autokilometers leiden van circa 0,7% in de ochtendspits (Ecorys, 2007). Wel zijn er grotere effecten op de congestie te verwachten (maximaal 2-3%) omdat een beperkte afname van de automobilititeit grotere gevolgen heeft voor de files. Door de beperkte effecten op de automobilititeit zullen ook de milieugevolgen van de fiscale maatregelen beperkt zijn. Er is op basis van de literatuur niet na te gaan wat de effecten zullen zijn van veranderingen in de zelfstandigheidseis.

Verruiming van de regeling heeft directe gevolgen voor de kosten die werkgevers moeten maken (50-80 miljoen), al staan daar ook voordelen tegenover zoals de verbeterde bereikbaarheid, een hogere arbeidsproductiviteit en een hogere arbeidssatisfactie. Kosten-batenanalyses geven dan ook positieve effecten weer voor de samenleving als geheel. Er kan sprake zijn van een daling in de vennootschapsbelasting met maximaal 7 miljoen euro. Wel is sprake van enige toename in de administratieve lastendruk bij bedrijven en van mogelijke knelpunten bij de handhaafbaarheid door de fiscus.

## **2.2 Verhuiskostenregeling**

### **Beschrijving huidige regeling**

Werkgevers kunnen voor verhuiskosten een van belasting vrijgestelde vergoeding betalen aan werknemers als de verhuizing verband houdt met de dienstbetrekking. In de twee volgende situaties mag dat zonder meer worden aangenomen:

- De werknemer gaat wonen binnen een afstand van 10 kilometer van zijn arbeidsplaats, terwijl hij eerst op een afstand van meer dan 10 kilometer van zijn arbeidsplaats woonde; of
- Door de verhuizing bekort de werknemer de reisafstand tussen zijn woning en de arbeidsplaats (gemeten langs de meest gebruikelijke weg) met ten minste 50% en ook met ten minste 10 kilometer.

Voor beide situaties geldt ook dat de verhuizing moet plaatsvinden binnen 2 jaar na de aanvaarding van een nieuwe dienstbetrekking of na overplaatsing. In andere situaties is het afhankelijk van de feiten en omstandigheden of er voldoende verband is tussen de verhuizing en de dienstbetrekking. Houdt de verhuizing verband met de dienstbetrekking, dan is een vrijgestelde vergoeding mogelijk voor de kosten van het overbrengen van de inboedel, ongeacht het bedrag van die kosten. De overige kosten, inclusief herinrichtingskosten, kunnen vrij worden vergoed tot maximaal 12% van het jaarloon, met een maximum van €5.445.

### **Beschrijving maatregel**

Uitbreiding van de bestaande verhuiskostenregeling met de mogelijkheid voor een onbelaste periodieke verhuisbonus. De verstrekking van de onbelast periodieke verhuisbonus geschiedt bijvoorbeeld in de vorm van maximaal 60 aaneengesloten maandelijkse betalingen ter grootte van maximaal 3% van het jaarloon met een maximum van een

totaalbedrag van € 24.000.

## **Te verwachten effecten**

### *Theorie*

Hoge verhuiskosten kunnen een reden zijn om van een verhuizing af te zien. Het fiscaal stimuleren van een verhuizing naar een woning dichterbij het werk kan ertoe bijdragen dat mensen besluiten om te verhuizen. Door werknemers te laten verhuizen naar een woonplaats die dichterbij het werk ligt, kan het woon-werkverkeer worden beperkt. Mensen die vanwege het werk verhuizen, kunnen ook te maken krijgen met hogere woonlasten, bijvoorbeeld omdat de huizenprijzen en huren in de omgeving van de werklocatie veelal op een hoger niveau liggen. Een onbelaste periodieke vergoeding voor het daadwerkelijke verschil in woonlasten zou een prijsopdrijvende werking kunnen hebben op de woning- en huurmarkt. Dit bezwaar wordt ondervangen door te werken met een forfaitair bedrag.

### *Doelgroep*

Jaarlijks verhuist ongeveer 10% van de huishoudens. Het merendeel van de verhuizingen (70%) vindt plaats binnen de gemeentegrenzen. Werkredenen maken bij alle verhuizers slechts 10% van de verhuismotieven uit. Het gaat hierbij vooral om verhuizingen van mensen die verder van hun werk wonen. Bij iets minder dan de helft van de verhuizingen over de provinciegrens heen is werk de voornaamste verhuisreden. Bij de verhuizers over kortere afstanden spelen vooral de woning en de woonomgeving mee in de beslissing om te verhuizen (AVV, 2005; MuConsult, 2007).

### *Bepalende factoren*

Werkgevers geven in het onderzoek van MuConsult (2007) aan groot belang te hechten aan de het in de buurt van het werk wonen van werknemers (ruim 90% heeft die mening terwijl 8% dat niet van belang vindt). Ruim 60% van de werkgevers biedt dan ook al een verhuiskostenregeling aan, in 42% van de gevallen gebaseerd op een CAO. Van de ondervraagde werknemers geeft 45% aan een verhuiskostenregeling te hebben. en heeft bij verhuizers in meer dan de helft van de gevallen deze regeling ook een zekere rol gespeeld bij de beslissing om te verhuizen dan wel bij de keuze van een nieuwe locatie.

In eerdere onderzoeken van MuConsult (2003, 2007) werd al geconcludeerd dat er in de literatuur weinig bekend is over de effecten van een wijziging van de verhuiskostenregeling. Eén –oudere- studie werd gevonden waaruit bleek dat het effect vrijwel nihil is. De meer recente studie van Van Ommeren naar de verhuismobiliteit laat echter zien dat het causale effect van het aanbieden van een verhuiskostenvergoeding op de verhuiskans groot is (het causale marginale effect op de kans van verhuizing is in de orde van 0.40). Op basis hiervan concludeert Van Ommeren dat de effecten van een verhuiskostenvergoeding waarschijnlijk groot zijn, maar kwantificeert dit niet.

Om deze kennislacune te dichten werd in de studie 'Mobiliteitseffecten van een nieuwe verhuiskostenregeling (Deloitte Loonbelasting & MuConsult, 2007) empirisch onderzoek gedaan naar de verwachte gedragsreacties op verschillende varianten van een nieuwe verhuiskostenregeling. Daarvoor zijn vragenlijsten uitgezet onder een groot aantal werkgevers en werknemers. Eén van de onderzochte varianten is vergelijkbaar met de hier voorgestelde maatregel met dit verschil dat in de vragenlijsten geen bedrag wordt genoemd, omdat het daarin gaat om een woontoeslag voor hogere woonlasten ten gevolge van de verhuizing. De vergoeding hangt dan dus af van het verschil in woonlasten (zonder maximum vergoeding), in tegenstelling tot het forfaitaire bedrag van de hier voorgestelde verhuisbonus. In het onderzoek onder werkgevers wordt ook geen termijn genoemd van de periodieke betalingen. Van de ondervraagde werkgevers bleek 21,3% bereid om een

periodieke woontoeslag te betalen. Met behulp van een stated preference onderzoek onder de werknemers is vastgesteld wat de invloed is van verschillende varianten van een nieuwe verhuiskostenregeling op het aantal verhuizingen naar een woning dichterbij het werk. Vervolgens is dit doorgerekend naar verwachte mobiliteitseffecten, rekening houdend met de bereidheid van werkgevers om de vergoeding te betalen.

De variant met een periodieke verhuisbonus gedurende maximaal 60 maanden laat dan een reductie van het aantal autokilometers in het woonwerkverkeer zien van 1,5 – 1,7%.

Bij deze percentages moet de kanttekening worden geplaatst dat de bereidheid van werkgevers om precies deze variant te vergoeden niet direct bepaald kon worden op basis van de enquête onder werkgevers. Deze bereidheid is geschat op 11% door intrapolatie van de bereidheid van werkgevers om andere bedragen te vergoeden. Daarnaast is er het eerder genoemde verschil tussen een woontoeslag (zonder maximum) en een verhuisbonus. Ten slotte moet worden opgemerkt dat in het onderzoek geen rekening is gehouden met eventuele knelpunten op de woningmarkt. Het geschatte effect kan dan ook als een maximum worden beschouwd.

#### *Nieuwe gegevens*

In juni 2008 heeft MuConsult samen met Deloitte Loonbelasting opnieuw empirisch onderzoek gedaan naar de verwachte gedragsreacties op een nieuwe verhuiskostenregeling, waarbij de hier voorgestelde maatregel is voorgelegd aan een groot aantal werkgevers en werknemers. Iets meer dan 5% van de werkgevers zegt bereid te zijn de periodieke verhuisbonus gedurende maximaal 60 te betalen. Deze bereidheid blijkt een stuk lager te liggen dan wat in 2007 op basis van intrapolatie is geschat.

Wanneer de resultaten van het huidige onderzoek worden vergeleken met die van vorig jaar, dan blijken de verhuiskansen (d.w.z. de mate waarin mensen zullen verhuizen) in 2008 over het algemeen lager te liggen dan in 2007. In 2007 gaf ongeveer 5% van de respondenten aan te zijn verhuisd vanwege het werk, in 2008 is dit aandeel circa 3,5%. Er wordt nu minder verhuisd dan een jaar geleden en de respondenten zijn nu ook minder verhuigeneigd. De verklaring dient gezocht te worden in de huidige ongunstige conjuncturele situatie: afnemende economische groeiverwachtingen, de kredietcrisis en stijgende rente hebben geleid tot een teruggang in het aantal woningtransacties en gelijkblijvende of zelfs dalende huizenprijzen. Als gevolg van deze factoren is het aantal verhuizingen op dit moment vergeleken met vorig jaar lager en is de verhuisbereidheid over het algemeen minder groot.

Mede door deze gewijzigde omstandigheden laat de variant met een periodieke verhuisbonus gedurende maximaal 60 maanden ter grootte van maximaal 3% van het jaarloon met een maximum van een totaalbedrag van € 24.000 geen reductie van het aantal autokilometers in het woonwerkverkeer zien. Overigens blijkt uit het onderzoek dat wanneer de betaling van een periodieke verhuisbonus wordt beperkt tot een periode van 2 jaar en tot een maximaal totaalbedrag van 10.000 euro de bereidheid van werkgevers flink hoger is, namelijk 17%. Hierdoor laat deze variant een reductie van het aantal autokilometers in het woonwerkverkeer zien van circa 1%.

## Implementatie en kosten

In de hiervoor beschreven studie uit 2007 is ook een inschatting gemaakt van de kosten voor werkgevers en de fiscus. Bij de berekening hiervan is rekening gehouden met de bereidheid van werkgevers om de voorgestelde maatregel in te voeren en er is wel uitgegaan van de hier voorgestelde bonus (in plaats van een toeslag). De maatregel kost de werkgevers meer dan de huidige regeling. Dit blijkt niet duidelijk uit het rapport omdat daarin maand en jaarbedragen door elkaar gebruikt zijn in één tabel. Op jaarbasis blijkt de maatregel echter 223 miljoen meer te kosten. Wel worden dan de voordelen gerealiseerd van het dichterbij het werk wonen van werknemers, hetgeen door 90% van de werkgevers als belangrijk wordt gezien. Daarnaast bindt een langdurige verhuisbonus werknemers langer aan hun baan.

De maatregel kost de fiscus 25 miljoen euro per jaar meer dan de huidige regeling. Bij de berekening van dat bedrag is rekening gehouden met derving van loonbelasting (uitgaande van een gemiddeld tarief van 30%), derving van vennootschapsbelasting en de toegenomen overdrachtsbelasting vanwege het toegenomen aantal woningtransacties. Uitgaande van het maximumtarief aan loonbelasting kost de maatregel 98 miljoen meer dan de huidige regeling. Alleen de derving van loonbelasting door de periodieke verhuisbonus bovenop de huidige verhuiskostenvergoeding bedraagt 168 miljoen euro tegen 9,3 miljoen met de huidige regeling (uitgaande van 52% belastingtarief).

Deze maatregel heeft slechts beperkte aanvullende administratieve lasten voor bedrijfsleven en de overheid tot gevolg, omdat het gaat om een verruiming van een reeds bestaande maatregel.

## Conclusies

Op basis van onderzoek uit 2007 blijkt dat een verruiming van de verhuiskostenregeling naar een periodieke onbelaste bonus kan leiden tot een toenemend aantal verhuizingen naar de omgeving van het werk. Uit onderzoek blijkt dat deze maatregel vooral effectief is voor werknemers die thans 30 kilometer of meer van hun werk wonen. De maatregel kan leiden tot een reductie van de automobiliteit voor het woon-werkverkeer met 1,5-1,7%, afhankelijk van de precieze invulling van de maatregel. De effecten op milieu zullen vergelijkbaar zijn. De effecten op de congestie zullen groter zijn.

De maatregel kost bedrijven geld, maar daar staat wel tegenover dat medewerkers dichterbij het werk wonen, hetgeen door 90% van de werkgevers op prijs wordt gesteld. Daarnaast kan de gebondenheid aan de werkring toenemen. Er zijn geen bijzondere additionele administratieve lasten en/of handhavingproblemen te verwachten.

Het onderzoek uit 2008 laat zien dat de verhuiskansen veel lager zijn dan in 2007. Dit komt onder andere door de verslechterde economische omstandigheden en de gewijzigde situatie op de woningmarkt. De hier voorgestelde variant laat mede daardoor geen (reducerend) effect op de automobiliteit zien. Wanneer echter de periode waarover de verhuisbonus wordt ingeperkt tot maximaal 2 jaar en het maximale totaalbedrag wordt verlaagd tot 10.000 euro, dan valt een reductie van circa 1% van het aantal autokilometers in het woon-werkverkeer te bereiken.

## 2.3 Regeling filemijden

### Beschrijving maatregel

Het mijden van de spits zou gestimuleerd kunnen worden door het onbelast verstrekken van een bonus wanneer de werknemer de spits per auto mijdt. Daar waar in bedrijven het zogeheten cafetariamodel wordt gehanteerd, zou de filemijdbonus daar onderdeel van uit kunnen maken. Een bruto filemijdbonus kan dan bijvoorbeeld worden geïnd tegen een netto reiskostenvergoeding.

### Te verwachten effecten

#### *Theorie*

Het mijden van de spits zou gestimuleerd kunnen worden door het onbelast verstrekken van een bonus wanneer de werknemer de spits per auto mijdt.

#### *Effecten*

Er zijn nauwelijks ervaringen opgedaan met het verstrekken van een bonus voor het vermijden van de files.

Er is een proef met filemijden gehouden op de A12 (Spitsmijden, 2007a). Tijdens de 50 werkdagen durende proef zochten 340 frequente weggebruikers van oktober tot december 2006 naar alternatieven om de ochtendspits te mijden voor de rit over de A12 van Zoetermeer richting Den Haag. Als dit lukte kregen zij hiervoor een beloning, waarbij zij vóór de start van de proef de keuze hadden tussen gemiddeld 5 euro per gemedene ochtendspits of sparen voor een smartphone.

Uit de proef bleek dat de deelnemers hun spitsritten halveerden. Zonder beloning werd dagelijks rond de 40% van de deelnemers in de spits geregistreerd (niet alle deelnemers begeven zich vijf dagen per week in de spits; een aantal werkt niet fulltime of gedeeltelijk thuis), mét beloning 20%. De beloning die verdiend kon worden was afhankelijk van de hoeveelheid gemedene spitsritten, gerelateerd aan het aantal spitsritten dat men normaliter maakt. Deelnemers mijden de spits vanaf €3.

Met behulp van een simulatiemodel is het effect op reistijd van verschillende varianten van de filemijdbonus doorgerekend. Daarbij is gevarieerd met de participatiegraad en de hoogte van de beloning. Een goede combinatie hiervan is essentieel om het gewenste effect te bereiken. Bij te weinig spitsmijdende deelnemers wordt de congestie niet merkbaar verminderd en bij teveel spitsmijdende deelnemers wordt de congestie verplaatst naar net voor en net na de spitsperiode.

Uit het rapport blijkt dat 40% van de regelmatige A12-gebruikers bereid is tot spitsmijden. Of hun werkgevers deze mogelijkheid zullen geven, is niet onderzocht. De afname in autokilometers als deze regelmatige A12-gebruikers inderdaad zouden gaan spitsmijden, wordt niet gekwantificeerd.

De proef wordt najaar 2008 voortgezet omdat nog onderzocht moet worden of proefpersonen bereid zijn de auto te laten staan en met het openbaar vervoer te reizen of te telewerken. Het onderzoek spitst zich verder toe op de vraag of de vrijgekomen ruimte op de weg niet wordt opgevuld door andere weggebruikers. Een andere proef met filemijden wordt momenteel gehouden op de A6 (Helsdingen, Zijderhand & Linssen, 2008).

In 'Effecten verruiming fiscale regeling telewerken' (Martens, Molemaker & Vervoort, 2007) wordt filemijden ook genoemd, omdat de voorgestelde regeling telewerken maakt dat filemijders makkelijker in aanmerking wensen te komen voor de regeling telewerken. De bonus op het mijden van de spits kan dit effect versterken.

#### *Implementatie en kosten*

De kosten van deze maatregel hangt af van de omvang van de inzet van de maatregel. Per deelnemer lijkt een bedrag van drie Euro voldoende. Merk op dat het onbelast verstrekken van deze vergoeding tot fors lagere kosten zou leiden. Er is wel sprake van aanzienlijke implementatie- en handhavinglasten.

#### **Conclusies**

Over effecten en kosten van het stimuleren van filemijden is nog erg weinig bekend. Experimenten zijn volop aan de gang. Voor een korte periode blijken personen die zichzelf hebben aangemeld voor een proef met filemijden bereid om hun ritten in de spits te halveren. Hoe groot de deelname zal zijn als een grotere groep werknemers deze mogelijkheid voor een langere tijd krijgt is moeilijk in te schatten. De spits mijden voor een korte periode is waarschijnlijk makkelijker te regelen dan voor langere tijd. Het is ook de vraag in hoeverre werkgevers bereid zijn om een dergelijke vergoeding te betalen en hoe de controle dan plaats moet vinden.

Op grond van de huidige kennis kan geconcludeerd worden dat de maatregel zeker in staat is om gedragsreacties uit te lokken. De kosten en de administratieve lasten zijn echter ook aanzienlijk, zeker bij grootschalige toepassing. De afweging van kosten en baten is op basis van de huidige gegevens nog niet te maken.

Verder zal de voorgenomen kilometerheffing ook een spitsmijdend effect hebben, waardoor het de vraag is of filemijden nog extra gestimuleerd moet worden.

## **2.4 Fietsregeling**

### **Beschrijving huidige regeling**

De werkgever kan werknemers een fiets voor woon-werkverkeer geven. Deze verstrekking geldt, onder bepaalde voorwaarden, maar voor een beperkt deel als loon in natura. De werknemer moet de fiets dan wel gebruiken op meer dan de helft van de dagen dat hij naar het werk reist. Bovendien geldt dat er in het kalenderjaar en de voorgaande 2 jaren geen fiets vergoed, verstrekt of ter beschikking gesteld mag zijn. Deze fietsregeling geldt ook voor een fiets met elektrische trapondersteuning. Er zijn bij een fiets voor woon-werkverkeer twee opties:

#### *1. Werknemer wordt eigenaar fiets*

Als de werknemer eigenaar van de fiets wordt en de fiets is door de werkgever uitdrukkelijk voor woon-werkverkeer verstrekt, dan hoeft de werkgever niets bij het loon te tellen. Dit geldt ook als de werknemer de fiets zelf koopt, waarbij de werkgever de aankoopprijs vergoedt. Er geldt wel een drempelbedrag: een catalogusprijs van maximaal €749. Bij duurdere fietsen wordt de meerwaarde bij het loon geteld.

## *2. Werkgever blijft eigenaar fiets*

Als de fiets eigendom blijft van de werkgever, dan hoeft de werkgever niets bij het loon te tellen als de catalogusprijs niet hoger is dan €749. Als de catalogusprijs van de fiets hoger is dan € 749, moet de werkgever de waarde van het privégebruik tot het loon rekenen. De waarde van het privégebruik kan bijvoorbeeld op 10% van de catalogusprijs van de fiets worden gesteld.

### **Beschrijving maatregel**

Verhoging van de maximale catalogusprijs voor een 'fiets van de zaak' naar €1.500 (is nu €749).

### **Te verwachten effecten**

#### *Theorie*

De achterliggende gedachte van deze verhoging is dat hiermee de aanschaf van een elektrische fiets gestimuleerd kan worden. Werknemers die eerder met de auto naar het werk gingen vanwege de afstand en/ of de voor fietsen vereiste fysieke inspanning kunnen wellicht overgehaald worden om met de elektrische fiets naar het werk te gaan.

#### *Effecten*

In 'Met de fiets minder file – Eindrapport nulmeting' (MuConsult, 2007) geeft 11-16% van de forensen die nu nog niet met de fiets naar het werk gaan aan dat een vergoeding van de werkgever voor het fietsen een reden zou kunnen zijn om wel op de fiets naar het werk te gaan. Hoeveel van hen bereid zijn om meer dan de helft van de werkdagen de fiets te gebruiken is niet onderzocht. Uit deze studie blijkt verder dat er met name nieuwe fietsers te winnen zijn in de afstandsklasse 8-15 kilometer. Zij zouden mogelijk verleid kunnen worden om te gaan fietsen, als de reistijd korter wordt, zoals door directere verbindingen en verbeteren van oversteekbaarheid van kruisende wegen. Daarnaast kunnen maatregelen van werkgevers leiden tot vergroting van het aandeel van de fiets, zoals bijvoorbeeld door aanbieden van afgesloten fietsstallingen en omkleedruimtes. De vraag of een elektrische fiets zou kunnen bijdragen viel buiten deze studie. Op de kortere afstanden gaat het niet om nieuwe fietsers, maar om het verleiden van bestaande fietsers om vaker te gaan fietsen. De belangrijkste reden om niet vaker te fietsen is echter het weer.

Uit het stated preference onderzoek dat gedaan is in het kader van bovenstaand onderzoek is een gevoeligheid voor reiskosten af te leiden in de afweging tussen auto en fiets, waarmee de hogere vergoeding voor de fiets omgerekend kan worden naar een afname in het autogebruik. De uitkomsten geven een bovengrens aan in het te verwachten effect vanwege een aantal aannames die bij de berekening gemaakt moeten worden. Deze aannames zijn dat alle werkgevers bereid zijn om het maximale bedrag te vergoeden, dat er inderdaad fietsen van €1500 worden gekocht tegen €750 nu en dat de fiets voor alle woonwerkkritten wordt gebruikt. Onder deze aannames neemt het aantal autoritten met maximaal 1% af (berekend op basis van de data behorend bij het hier beschreven onderzoek). In werkelijkheid zal de bijdrage dan ook minder zijn.

### **Implementatie en kosten**

Over de te verwachten omvang van deze maatregel zijn geen gegevens. De totale extra aanschafkosten voor werkgevers en de consequenties voor de fiscus zijn dus niet te berekenen.

#### *Werknemers*

Voor de fietsende werknemer hangt de opbrengst van de maatregel af van de manier van toepassen door de werkgever. Indien de maatregel onderdeel wordt van een



cafetarieregeling dan is het voordeel van de werknemer gelijk aan het toepasselijke belastingtarief maal de aanschafkosten, anders is het voordeel gelijk aan de aanschafkosten van de fiets.

### **Conclusies**

Uit onderzoek (MuConsult, 2007) blijkt dat het stimuleren van het gebruik van de fiets over wat langere afstanden een wezenlijke bijdrage kan leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid.

Uit de beperkte literatuur die gevonden is over het gebruik van de fiets in het woonwerkverkeer in plaats van de auto blijkt dat van het goedkoper maken van de fiets een klein effect te verwachten is (Twynstra Gudde & MuConsult, 2005a/2005b). Kosten zijn niet de belangrijkste factor in de afweging tussen auto en fiets voor het woonwerkverkeer. Kwaliteit en snelheid van de fietsroute en het weer zijn bijvoorbeeld veel belangrijker (MuConsult, 2007). Wel kunnen werkgevers een bijdrage leveren aan de toename van het fietsen in het woon-werkverkeer door meer voorzieningen op de werkplek voor fietsers te realiseren (bewaakte/afgesloten stallingen, kleedruimtes en dergelijke). Daarmee zijn de fiscale effecten van een verruiming van de regeling beperkt.

## Samenvatting en conclusies

De werkgroep Mobiliteit en Telewerken van de Stichting van de Arbeid ( StAR) ontwikkelt voorstellen in de sfeer van het woonwerk- en het zakelijk verkeer die worden gedragen door werkgevers en werknemers en resulteren in een reductie van de congestie en de milieubelasting door dit verkeer. Daarbij wordt ook aangegeven aan welke wettelijke en fiscale voorwaarden moet worden voldaan. In dit kader is door de werkgroep een aantal voorstellen ontwikkeld, deels in de fiscale sfeer. Het gaat om:

- Verruiming van de regels om voor fiscale facilitering van telewerken in aanmerking te komen;
- Verhoging van de onbelaste vergoeding voor de inrichting van de werkruimte;
- Uitbreiding van de bestaande verhuiskostenregeling met de mogelijkheid voor een onbelaste periodieke verhuisbonus;
- Onbelaste verstrekking van een bonus wanneer de werknemer de spits per auto mijdt;
- Verhoging van de onbelaste fietsvergoeding.

Via het ministerie van Verkeer en Waterstaat is aan MuConsult gevraagd om op basis van de beschikbare literatuur een overzicht te geven van de effecten van deze maatregelen op de mobiliteit en een overzicht van kosten en implementatieaspecten.

### Verruiming fiscale facilitering telewerken

Het stimuleren van telewerken is een kansrijke manier om de congestie in de spits te verminderen. Ruim 14% van de werknemers kan minimaal 8 uur per week telewerken en een groot deel van de werknemers wil dat ook graag.

Als het gehele potentieel van (nieuwe) telewerkers wordt benut, zal dit zorgen voor een vermindering van 3% van het aantal personenkilometers (exclusief vrachtverkeer) op het totale wegennet en een afname van 5% op de rijkswegen per jaar. Hierdoor kunnen de files in Nederland die veroorzaakt worden door drukte in de spits afnemen met ongeveer 10%. De milieueffecten hangen af van de effecten op de autokilometers. De effecten zijn het grootst zijn als mensen besluiten hun auto thuis te laten staan. Indien een aanzienlijk deel bij een verruimde regeling besluit om een uur later naar het werk te gaan, dan zal het milieueffect beperkt zijn.

De vraag is hoe telewerken het beste gestimuleerd kan worden. Uit de literatuur blijkt veel factoren een rol spelen bij het al dan niet mogelijk/wenselijk zijn van telewerken door werknemers en werkgevers. De kosten van de inrichting van een werkplek zijn slechts een van de remmende factoren voor werknemers.

Ten aanzien van de effecten van de voorgestelde fiscale maatregelen inzake telewerken op de mobiliteit wordt geschat dat deze leiden tot circa 0,7% minder autokilometers in de ochtendspits. Wel zijn er grotere effecten op de congestie te verwachten (maximaal 2-3%) omdat een beperkte afname van de automobilititeit grotere gevolgen heeft voor de files. Door de beperkte effecten op de automobilititeit zullen ook de milieugevolgen van de fiscale maatregelen beperkt zijn. Over de effecten van de zelfstandigheidseis is geen literatuur gevonden.

Verruiming van de regeling heeft directe gevolgen voor de kosten die werkgevers moeten maken (50-80 miljoen), al staan daar ook voordelen tegenover zoals een verbeterde

bereikbaarheid, een hogere arbeidsproductiviteit en een hogere arbeidssatisfactie. Kosten-batenanalyses geven dan ook positieve effecten weer voor de samenleving als geheel. Er kan sprake zijn van een daling in de vennootschapsbelasting met maximaal 7 miljoen euro. Wel is sprake van enige toename in de administratieve lastendruk bij bedrijven en van mogelijke knelpunten bij de handhaafbaarheid door de fiscus.

### **Onbelaste periodieke verhuisbonus**

Op basis van onderzoek uit 2007 blijkt dat een verruiming van de verhuiskostenregeling naar een periodieke onbelaste bonus kan leiden tot een toenemend aantal verhuizingen naar de omgeving van het werk. Uit onderzoek blijkt dat deze maatregel vooral effectief is voor werknemers die thans 30 kilometer of meer van hun werk wonen. De maatregel kan leiden tot een reductie van de automobiliteit voor het woon-werkverkeer met 1,5-1,7%, afhankelijk van de precieze invulling van de maatregel. De effecten op milieu zullen vergelijkbaar zijn. De effecten op de congestie zullen groter zijn.

De maatregel kost bedrijven geld, maar daar staat wel tegenover dat medewerkers dichterbij het werk wonen, hetgeen door 90% van de werkgevers op prijs wordt gesteld. Daarnaast kan de gebondenheid aan de werkkring toenemen. Er zijn geen bijzondere additionele administratieve lasten en/of handhavingproblemen te verwachten.

Recent onderzoek uit 2008 laat zien dat de verhuiskansen veel lager zijn dan in 2007. Dit komt onder andere door de verslechterde economische omstandigheden en de gewijzigde situatie op de woningmarkt. De hier voorgestelde variant laat mede daardoor geen (reducerend) effect op de automobiliteit zien. Wanneer echter de periode waarover de verhuisbonus wordt ingeperkt tot maximaal 2 jaar en het maximale totaalbedrag wordt verlaagd tot 10.000 euro, dan valt een reductie van circa 1% van het aantal autokilometers in het woon-werkverkeer te bereiken.

### **Bonus voor mijden van de spits**

Over effecten en kosten van het stimuleren van filemijden is nog erg weinig bekend. Experimenten zijn volop aan de gang. Voor een korte periode blijken personen die zichzelf hebben aangemeld voor een proef met filemijden bereid om hun ritten in de spits te halveren. Hoe groot de deelname zal zijn als een grotere groep werknemers deze mogelijkheid voor een langere tijd krijgt is moeilijk in te schatten. Het is ook de vraag in hoeverre werkgevers en/of de overheid bereid zijn om een dergelijke vergoeding te betalen en hoe de controle dan plaats moet vinden.

Op grond van de huidige kennis kan geconcludeerd worden dat de maatregel zeker in staat is om gedragsreacties uit te lokken. De kosten en de administratieve lasten zijn echter ook aanzienlijk, zeker bij grootschalige toepassing. De afweging van kosten en baten is op basis van de huidige gegevens nog niet te maken.

### **Verhoging onbelaste fietsvergoeding**

Uit onderzoek blijkt dat het stimuleren van het gebruik van de fiets over wat langere afstanden een wezenlijke bijdrage kan leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid. Het stimuleren van het fietsen kan dan ook een wezenlijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid.

Uit de beperkte literatuur die gevonden is over het gebruik van de fiets in het

woonwerkverkeer in plaats van de auto blijkt dat van het goedkoper maken van de fiets een klein effect te verwachten is. Kosten zijn niet de belangrijkste factor in de afweging tussen auto en fiets voor het woonwerkverkeer. Kwaliteit en snelheid van de fietsroute en het weer zijn bijvoorbeeld veel belangrijker. Wel kunnen werkgevers een bijdrage leveren aan de toename van het fietsen in het woon-werkverkeer door meer voorzieningen op de werkplek voor fietsers te realiseren (bewaakte/afgesloten stallingen, kleedruimtes en dergelijke). Daarmee zijn de fiscale effecten van een verruiming van de regeling beperkt.

### 3. Literatuurlijst

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2003), Telewerken: de stand van zaken. "Moving the work to the worker instead of moving the workers to work"

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2004), "Telewerken: de stand van zaken" revisited

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2005). Naar een mobiliteitsbewustere samenleving. Een verkenning van de mogelijke financiële incentives daartoe.

ADV Market Research in opdracht van FNV (2008). Telewerken. Samenvatting resultaten.

Belastingdienst. [www.belastingdienst.nl](http://www.belastingdienst.nl)

Deloitte Loonbelasting (2007). Vervoer en fiscus 2007

Deloitte Loonbelasting & MuConsult in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007). Mobiliteitseffecten van een nieuwe verhuiskostenregeling

Ecorys in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007). Effecten verruiming fiscale regeling telewerken

Helsdingen, M.A., Zijderhand, F. en Linssen, J.H. (2008). Weggebruiker mijdt file op de A6. Eerste operationele beloningsactie filemijden. Verkeerskunde, 59 (2), pp. 38-43.

Model kostenberekening fiets. [www.beeldrijk.org/cat/fiets](http://www.beeldrijk.org/cat/fiets) & bedrijf

MuConsult in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2003). Fiscale maatregelen en mobiliteit – Inventarisatie van bestaande maatregelen

MuConsult in opdracht van AVV (2003). ICT, Ruimte en Mobiliteit.

MuConsult in opdracht van AVV (2007). Met de fiets minder file. Eindrapport nulmeting.

Projectbureau Spitsmijden. [www.spitsmijden.nl](http://www.spitsmijden.nl)

Projectbureau Spitsmijden (2007a). Effecten van Belonen.

Projectbureau Spitsmijden (2007b). Experimental Design and Modelling.

Projectbureau Spitsmijden (2007c). Leerervaringen.

TNO Inro (2004). Effecten van telewerken op de bereikbaarheid van de regio Amsterdam

Twynstra Gudde & MuConsult in opdracht van AVV (2005a). Effectiviteit van maatregelen op het gebied van Mobiliteitsmanagement. Feiten en Cijfers

Twynstra Gudde & MuConsult in opdracht van AVV (2005b). Meta-evaluatie Mobiliteitsmanagement.

Van Ommeren, J., Van der Vlist, A., en Nijkamp, P. (2006). Transport related fringe benefits: implications for moving and the journey to work. *Journal of Regional Science*, 46 (3), pp. 493-506.