

Woon-werkvergoeding

Verdieping mobiliteits- en milieueffecten

Verdieping mobiliteitseffecten

- **Effecten volledige afschaffing reiskostenforfait:** In een studie van het RIVM zijn effecten van een volledige afschaffing van het reiskostenforfait opgenomen (RIVM, 1999). Dit is op basis van een literatuuranalyse van verschillende modelberekeningen waarnaar verwezen wordt. In de RIVM-studie wordt onder het reiskostenforfait de combinatie van de woon-werkvergoeding door de werkgever en de belastingaftrek verstaan. De precieze invulling van het forfait die achter de berekeningen ligt is niet bekend. De effecten zijn:
 - daling van de autokilometers voor woon-werkverkeer met 1-2%;
 - daling van het totaal aantal autokilometers met 0,25-0,5%;
 - daling van de congestie, uitgedrukt in verliesuren, met 1-3%.
- **Effecten Belastingplan 2004 (aanpassing fiscaal vrijgestelde vergoeding woon-werkverkeer):** Vanaf 1 januari 2004 mag zowel het woon-werkverkeer als het zakelijk verkeer met de eigen auto (en andere vervoerwijzen) voor 0,18 euro per kilometer onbelast vergoed worden (vanaf 2006 met 0,19 euro). Voorheen was dit 0 euro bij een afstand onder 10 kilometer en boven 30 kilometer en gemiddeld 0,15 euro tussen 10 en 30 kilometer (KiM, 2012a).
 - **Ex ante inschatting effect:** Het CPB heeft met behulp van het Landelijk Modellsysteem (LMS) het effect van deze maatregel – vertaald naar een verhoging van de vergoeding van gemiddeld 15 naar 0,18 euro per kilometer – geschat op een toename van de autokilometers met 1% en een toename van de congestie met 7,5% (CPB, 2004). De toename van de congestie is het sterkst in de ochtendspits.
 - **Ex post schatting effect:** Het KiM heeft het effect van deze maatregel – verhoging van de vergoeding naar 0,18 euro per kilometer – achteraf geschat op een toename van de autokilometers met 3,9% (KiM, 2012a). Hiertoe is het aantal jaarlijks afgelegde kilometers woon-werkverkeer over de periode 1985-2009 geanalyseerd. Voor het woon-werkverkeer met afstanden boven de 30 kilometer blijkt het aantal kilometers in de periode 2004-2009 17% hoger te liggen dan in de periode 1985-2003. Hierbij is gecorrigeerd voor veranderingen in de bevolkingsomvang, het aantal werkzame personen, het aantal personenauto's, het bbp en een trend van jaar op jaar. De toename van 17% wordt toegeschreven aan de verandering van de woon-werkvergoeding. Deze toename geldt echter enkel voor afstanden boven de 30 kilometer, voor kortere afstanden is er geen sprake van een significante toename. Ook geldt deze toename enkel voor woon-werkverkeer. Op basis van het aandeel woon-werkverkeer boven de 30 kilometer als onderdeel van het totale verkeer is de toename van het totaal aantal autokilometers geschat op 3,9%.
- **Effecten afschaffing onbelaste woon-werkvergoeding en bijtelling voor leaserijders:** MuConsult heeft in het kader van het 'Lente-akkoord' uit 2012 de effecten bepaald voor de combinatie van een afschaffing van de onbelaste reiskostenvergoeding van 0,19 euro per kilometer en een verandering in de regeling voor leaserijders (MuConsult, 2012). De afschaffing van de reiskostenvergoeding gold zowel voor het woon-werkverkeer als voor zakelijke reizen voor alle vervoersmodaliteiten. De verandering voor de leaserijders betrof het beschouwen van woon-werkkilometers als privé-kilometers, waardoor vrijwel alle leaserijders onder de bijtelling zouden vallen. Uit de doorrekening met onder andere het LMS kwamen de volgende mobiliteitseffecten naar voren: een afname van de autokilometers van circa 4% in het RC-scenario en rond de 3% in het GE-scenario¹ en een afname van de voertuigverliesuren op het hoofdwegennet tussen 15,5% en 19% in het RC scenario en tussen 12% en 14,5% in het GE-scenario. Hierbij is aangenomen dat werkgevers de afschaffing van de onbelaste woon-werkvergoeding niet compenseren. De kilometers die minder worden afgelegd met de auto of in het openbaar vervoer, zouden voor het grootste deel niet meer worden gemaakt. Men zou voornamelijk thuis gaan werken of een baan dichtbij huis zoeken. Daarnaast zou het fietsgebruik en carpoolen ook toenemen door de maatregel.

¹ De Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) biedt zicht op de toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkeling en de leefomgeving van Nederland. In De WLO uit 2006 werden vier scenario's onderscheiden (CPB, MNP & RPB, 2006): Global Economy (GE), Regional Communities (RC), Transatlantic Markets (TM) en Strong Europe (SE). Het werken met vier scenario's bleek in de praktijk complex. Bij infrastructuurprojecten is de laatste jaren bijvoorbeeld steeds met twee van de vier WLO-scenario's gerekend: het hoogste economische groeiscenario (GE) en het laagste economische groeiscenario (RC) (CPB & PBL, 2015c).

Verdieping milieueffecten

- CO₂-impact afschaffing reiskostenforfait: In de studie van het RIVM is verondersteld dat de effecten van een volledige afschaffing van het reiskostenforfait op de CO₂-uitstoot gelijk zijn aan de effecten op de autokilometers (RIVM, 1999). Dit komt neer op een daling van de CO₂-uitstoot met 0,05-0,1 Megaton.
- CO₂-impact afschaffing onbelaste woon-werkvergoeding: MuConsult heeft berekend dat de afschaffing van de onbelaste reiskostenvergoeding van 0,19 euro per kilometer en een verandering in de regeling voor leaserijders zouden leiden tot een afname van de CO₂-uitstoot van het personenautopark van circa 2,5% (MuConsult, 2012). Dit wordt veroorzaakt door een afname van de kilometers en een beperkte vermindering van het personenautopark.