

Aanvullende analyses variant 1 nieuwe verhuiskostenregeling

Datum augustus 2008
Kenmerk VW064

MuConsult B.V.
Postbus 2054
3800 CB Amersfoort
Tel. 033 – 465 50 54
Fax 033 – 461 40 21
E-mail INFO@MUCONSULT.NL
Internet WWW.MUCONSULT.NL

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Resultaten onderzoek	2
2.1 Effecten met bedrag van 12.500 euro	2
2.2 Kosten en baten werkgevers	4
2.3 Gevoeligheidsanalyse afstandsgrens	6

1. Inleiding

Recentelijk heeft MuConsult in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de mobiliteitseffecten onderzocht van een nieuwe verhuiskostenregeling. In de huidige verhuiskostenregeling mag de werkgever een belastingvrije vergoeding geven aan werknemers die verhuizen, als de verhuizing verband houdt met de dienstbetrekking en wanneer deze 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. In de nieuwe variant wordt deze laatste afstand beperkt tot 25 kilometer. D.w.z. dat alleen werknemers die op een afstand van meer dan 25 kilometer van het werk wonen en verhuizen naar en woning binnen een afstand van 10 kilometer van de arbeidsplaats nog in aanmerking komen voor een belastingvrije vergoeding, die echter wel hoger is.

Uitgangspunt hierbij is 'budgetneutraliteit': de financiële middelen die vrijkomen vanwege de afschaffing van de regeling voor werknemers die (voor de verhuizing) tussen 10 en 25 kilometer van het werk wonen, worden gebruikt om de onbelaste vergoeding voor werknemers die (voor de verhuizing) op meer dan 25 kilometer van het werk wonen te verhogen. Volgens opgave van het ministerie van Financiën kan er daarbij gerekend worden met een bedrag van 12.500 euro per verhuizer.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft verzocht om een aantal aanvullende analyses uit te voeren te weten:

1. Doorrekening van de mobiliteitseffecten van de variant met een bedrag van 12.500 euro.
2. Inzicht geven in de kosten en baten voor werkgevers van deze variant, waarbij zo mogelijk tevens aandacht wordt gegeven aan effecten op aspecten als arbeidsproductiviteit, werknemerstevredenheid/aantrekkelijke werkgever, binding werknemer en CO2-reductie in het kader van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen.
3. Gevoeligheidsanalyse voor de afstandsgrens, door de effecten door te rekenen met een grens van 30 kilometer en 40 kilometer.

In hoofdstuk 2 presenteren wij de resultaten van de aanvullende analyses. Merk op dat wij het gemiddelde aandeel werkgevers dat zegt bereid te zijn de variant in te voeren nu gewogen hebben voor de omvang van de werkgevers (gemeten in aantal werknemers). In de eerdere notitie over variant 1 ging het om een ongewogen gemiddelde.

2. Resultaten onderzoek

2.1 Effecten met bedrag van 12.500 euro

Volgens opgave van het ministerie van Financiën kan er gerekend worden met een bedrag van 12.500 euro per verhuizer. Dat wil zeggen dat alle verhuizers in de groep van meer dan 25 km een voor iedereen gelijk bedrag van 12.500 euro ontvangen (dus onafhankelijk van de hoogte van het inkomen).

Momenteel verstrekt zo'n 50% van de werkgevers een verhuiskostenvergoeding conform de fiscale regeling. Op grond van de enquête onder werkgevers kan worden afgeleid dat 14% van de werkgevers bereid is in de nieuwe regeling een bedrag van 12.500 euro te verstrekken. Dit betekent dat een aanzienlijk deel van de werkgevers *niet* bereid is 12.500 te verstrekken. Dit wil echter niet zeggen dat deze werkgevers in de nieuwe situatie helemaal geen verhuiskosten meer willen vergoeden. Het is aannemelijk dat een deel van de werkgevers de bestaande regeling blijven hanteren, ook al wordt die niet meer fiscaal gestimuleerd. Wel wordt de regeling voor werknemers die tussen de 10 en 25km van hun werk wonen daardoor minder aantrekkelijk doordat belasting moet worden betaald over de verhuiskostenvergoeding. Immers, zij vallen buiten de nieuwe regeling.

Wij zijn er bij de berekeningen van uit gegaan dat van de werkgevers die momenteel een verhuiskostenregeling hebben en niet bereid zijn in de nieuwe situatie 12.500 euro te verstrekken, 50%, respectievelijk 75% de bestaande regeling blijft hanteren. De andere helft, respectievelijk 25%, kent in de nieuwe situatie geen verhuiskostenregeling meer.

In de onderstaande tabellen presenteren wij de resultaten. In variant D2a is uitgegaan van dit aandeel van 50%. Uit tabel 2.1 blijkt dat de gemiddelde verhuiskans toeneemt. Voor de categorie 10-25 neemt deze af, voor de andere groepen neemt de verhuiskans toe. Vanwege de stijgende verhuiskans worden in deze variant ongeveer een kwart procent minder autokilometers in het woon-werkverkeer gemaakt.

Tabel 2.1: Variant D2a 50% vd werkgevers met huidige regeling die niet 12.500 Euro betaalt, handhaaft bestaande regeling.

Categorie werkenden	Huidige verhuiskans	Nieuwe verhuiskans	Verandering verhuiskans	Verandering autokilometers woon-werkverkeer
Woon-werkafstand >50km	0,0564	0,0676	0,0112	-0,41%
Woon-werkafstand 25-50km	0,0408	0,0438	0,0030	-0,43%
Woon-werkafstand 10-25km	0,0215	0,0142	-0,0073	0,51%
Totaal	0,0345	0,0342	-0,0003	-0,20%

Wanneer wij opnieuw het bedrag van 12.500 euro doorrekenen, maar veronderstellen dat de 75% van de werkgevers de huidige regeling handhaaft, ontstaat het volgende beeld:

Tabel 2.2: Variant D2b 75% vd werkgevers met huidige regeling die niet 12.500 Euro betaalt, handhaaft bestaande regeling.

Categorie werkenden	Huidige verhuiskans	Nieuwe verhuiskans	Verandering verhuiskans	Verandering autokilometers woon-werkverkeer
Woon-werkafstand >50km	0,0564	0,0710	0,0146	-0,77%
Woon-werkafstand 25-50km	0,0408	0,0486	0,0078	-0,88%
Woon-werkafstand 10-25km	0,0215	0,0154	-0,0061	0,42%
Totaal	0,0345	0,0372	0,0027	-0,53%

In dit geval neemt de verhuiskans gemiddeld toe van ongeveer 3,5% naar 3,7%. Bij de categorie 10-25 kilometer zien wij een daling van de verhuiskans, bij de andere groepen neemt de verhuiskans flink toe. Dit heeft tot gevolg dat het autokilometrage in het woon-werkverkeer met ongeveer 0,5% afneemt.

Zoals aangegeven is in de bovenstaande tabellen steeds ervan uitgegaan dat 14% van de werkgevers bereid is om de voorgestelde verhuiskostenregeling toe te passen. Indien in vervolg op de aanbevelingen van de Taskforce Mobiliteitsmanagement de sociale partners erin slagen om die bereidheid fors te stimuleren, zal het effect van de voorgestelde wijziging van de verhuiskostenregeling aanzienlijk kunnen toenemen. Om hiervan een inschatting te kunnen maken is in de onderstaande tabel een variant opgenomen, waarin wij veronderstellen dat de bereidheid van werkgevers om een nieuwe verhuiskostenregeling in te voeren even hoog is als bij de huidige regeling. Dit betekent dat de bereidheid van werkgevers om een verhuiskostenregeling te hebben ongewijzigd op 50% blijft.

Uit tabel 2.3 blijkt dat in dit geval de gemiddelde verhuiskans toeneemt van ongeveer 3,5% naar 4,4%. Bij de categorie 10-25 kilometer daalt zoals verwacht de verhuiskans, bij de andere groepen is sprake van een grotere verhuiskans. In deze variant neemt het autokilometrage in het woon-werkverkeer fors af, namelijk met 1,75%.

Tabel 2.3 Variant D2c 50% vd werkgevers doet mee: 12.500 Euro voor elke verhuizer onafhankelijk van inkomen

Categorie werkenden	Huidige verhuiskans	Nieuwe verhuiskans	Verandering verhuiskans	Verandering autokilometers woon-werkverkeer
Woon-werkafstand >50km	0,0564	0,0908	0,0344	-3,69%
Woon-werkafstand 25-50km	0,0408	0,0615	0,0208	-1,68%
Woon-werkafstand 10-25km	0,0215	0,0125	-0,0090	0,62%
Totaal	0,0345	0,0442	0,0096	-1,75%

Conclusies

Uit het voorgaande blijkt dat bij een variant waarbij alle verhuizers in de groep van meer dan 25 km een voor ieder gelijk bedrag van 12.500 euro ontvangen het aantal autokilometers in het woon-werkverkeer afneemt tussen 0,20% en 1,75%. Het verschil in effect van een nieuwe verhuiskostenregeling is sterk afhankelijk van de bereidheid van werkgevers om de regeling over te nemen c.q. hun bereidheid om de bestaande regeling te handhaven.

De -0,20% en -1,75% moeten beschouwd worden als de beneden- en bovengrens van de effecten van de nieuwe regeling. Op basis van de gemaakte veronderstellingen is een reductie van circa 0,5% op de autokilometrage in het woon-werkverkeer het meest

realistisch. 0,5% afname van het aantal autokilometers leidt tot een afname van de congestie van 1,0% tot 1,5%. Wanneer echter de sociale partners erin slagen om de bereidheid om de voorgestelde regeling in te voeren flink te stimuleren, dan zal de effectiviteit van de maatregel verder toenemen.

2.2 Kosten en baten werkgevers

Hieronder werken wij de gevolgen van de onderzochte variant voor kosten en baten van werkgevers verder uit. Waar mogelijk zijn de effecten gekwantificeerd. De onderzochte variant betreft de D2b-variant (dat wil zeggen 75% van de werkgevers die momenteel een verhuiskostenregeling heeft maar niet bereid is 12.500 euro te verstrekken, handhaaft de huidige regeling).

Kosten

Het uitgangspunt van de onderzochte variant is budgetneutraliteit, wat inhoudt dat het totale bedrag aan (ontvangen en verstrekte) onbelaste verhuiskostenvergoedingen bij de huidige en nieuwe regeling gelijk zijn. Op macro niveau zal de onderzochte variant voor werkgevers derhalve geen kostenstijging of –daling te zien geven. Voor individuele werkgevers kan de onderzochte variant wel gevolgen hebben voor de kosten. Dit hangt echter sterk af van de beslissing van de werkgever zelf om een nieuwe regeling al dan niet in het arbeidsvoorwaardenpakket op te nemen.

Baten

Arbeidsproductiviteit

Koenders en van Deursen hebben recentelijk onderzoek gedaan naar de relatie tussen ziekteverzuim en reistijden en vervoerwijze in het woon-werkverkeer bij een grote bank in Nederland.¹ Uit het onderzoek komt naar voren dat het verzuim toeneemt naarmate de reistijd langer is. Bij een reistijd van 30 minuten of minder is het verzuim 2,6%, tussen 30 en 60 minuten 3,1% en bij meer dan 60 minuten is dit 3,4%. Het gemiddelde ziekteverzuimpercentage van de bankmedewerkers is 3,0%. Daarnaast geldt dat medewerkers die te voet naar hun werk gaan, het laagste verzuim hebben (2,2%), gevolgd door respectievelijk fietsers (2,6%), automobilisten (2,9%) en OV-reizigers (3,4%). De auteurs concluderen dat in de meest gunstige situatie, waarbij alle medewerkers binnen loopafstand of 30 minuten fietsafstand (10 km) van het werk wonen, de bank het equivalent van 31 mensjaren bespaart (0,4% van het totaal) die nu verloren gaan aan verzuim gerelateerd aan het reizen per auto en het openbaar vervoer over langere afstanden.

Ziekteverzuim is een van de factoren die de arbeidsproductiviteit beïnvloeden. Over de relatie tussen arbeidsproductiviteit in algemene zin en reisafstanden/tijden in het woon-werkverkeer zijn geen kwantitatieve studies gevonden. Wel is uit de literatuur bekend dat reisafstanden (bij autoforensen) gecorreleerd zijn met toename van de bloeddruk, stress en spanningsklachten. Deze klachten nemen bovendien toe wanneer de reistijd onvoorspelbaar wordt. Grote reisafstanden (bij autoforensen) kunnen ook leiden tot een lagere werknemerstevredenheid en een mindere motivatie op het werk.²

Daarnaast kunnen werknemers de tijdbesparing als gevolg van de kortere reisafstanden

¹ Koenders P.G. en C.G.L. van Deursen (2008) *Reizen naar en voor het werk en verzuim in de banksector*. In: Tijdschrift Bedrijfs Verzekeringsgeneeskunde 2008, nr. 4 april 2008, 143-148.

² Wener, R, Evans, G. en J. Lutin (2006) *Leave the driving to them: comparing stress of car and train commuters*. www.apta.com

na een verhuizing gebruiken voor werkgerelateerde activiteiten (bijvoorbeeld langer werken). Hoewel niet helemaal vergelijkbaar, is in het geval van telewerken bijvoorbeeld een positief effect op de arbeidsproductiviteit gevonden. Dit ontstaat doordat telewerkende werknemers de tijdwinst die behaald wordt door niet naar de werklocatie te hoeven reizen deels aanwenden om meer te werken.³

Bij een verhuizing naar een woning dichterbij het werk zou een soortgelijk effect kunnen optreden. Merk overigens wel op dat werknemers een deel van de reistijd (voor verhuizing) productief kunnen benutten. Automobilisten bijvoorbeeld kunnen de reistijd gebruiken om telefonisch allerlei werkgerelateerde zaken af te handelen, treinreizigers kunnen tijdens de reis stukken lezen of op een laptop werken. De arbeidsproductiviteit op de werklocatie zelf zal uiteraard echter hoger zijn dan tijdens de woon-werkreis. De onderzochte variant leidt tot een reistijdbesparing van in totaal 1,9 miljoen uur, oftewel circa 70 minuten per verhuizer per (werk-)dag. Stel dat de verhuisde werknemer de bespaarde reistijd voor de helft 'gebruikt' voor extra vrije tijd en de andere helft gebruikt om meer te werken, dan levert dat de werkgevers circa 1 miljoen extra productieve uren op. Per verhuisde werknemer is dit ongeveer een half uur per dag.

Op basis van het voorgaande is het aannemelijk dat werknemers productiever op het werk zijn naarmate zij een kortere reistijd/afstand in het woon-werkverkeer hebben. Dit betekent dat een verhuiskostenregeling die werknemers stimuleert om dichterbij het werk te gaan wonen, een gunstig effect heeft op het ziekteverzuim en de arbeidsproductiviteit en waarschijnlijk ook op de werknemerstevredenheid en de werkmotivatie.

Besparing reiskostenvergoeding

Werknemers die (al dan niet vanwege het werk) verhuizen naar een woning dichterbij het werk zullen door de kortere reisafstand minder een beroep doen op de bij de werkgever aanwezige regeling inzake reiskosten. Dit leidt tot een besparing op de reiskostenvergoedingen die werkgevers betalen. Bij de onderzochte variant betalen werkgevers jaarlijks 23 miljoen euro minder aan reiskostenvergoedingen, een vermindering van 0,8%.

CO₂-reductie in het kader van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen

Elke niet-gereden autokilometer leidt tot een besparing van gemiddeld 185 gram CO₂ uitstoot. Door de verandering in het aantal autokilometers te vermenigvuldigen met dit kental, kan de CO₂ worden bepaald. De onderzochte variant leidt tot een vermindering van 110 miljoen autokilometers per jaar (-0,58%), waardoor per jaar ruim 20 duizend ton minder CO₂ wordt uitgestoot.

In tabel 2.4 vatten wij de kosten en baten voor werkgevers samen.

Tabel 2.4 Samenvatting kosten en baten werkgevers

Categorie	Subcategorie	Effect (per jaar)
<i>Kosten</i>		
		Budgetneutraal
<i>Baten</i>		
	Ziekteverzuim	+ (lager)
	Arbeidsuren	+ 1 mln. arbeidsuren (1/2 uur per verhuizer per dag)
	Werktevredenheid/motivatie werknemer	+
	Besparing reiskostenvergoeding	23 mln. euro (0,8%)
	CO ₂ -reductie	20 duizend ton CO ₂

³ Ecorys (2007) *Effecten verruiming fiscale regeling telewerken*. Rotterdam.

2.3 Gevoeligheidsanalyse afstandsgrens

Tot slot zijn varianten onderzocht waarbij alleen werkenden die op een afstand van 30, respectievelijk 40 kilometer van hun werk wonen nog in aanmerking komen voor een verhuiskostenvergoeding. Uit de werkgeversenquête weten wij dat 14% van de werkgevers bereid is om bij een grens van 25 kilometer 12.500 euro aan verhuizers te betalen. Bij een grens van 30 of 40 kilometer kennen wij dit echter aandeel niet, omdat dit niet in de werkgeversenquête aan de orde is gekomen. Daarnaast is niet bekend welk bedrag beschikbaar is voor verhuizers indien de afstandsgrens op 30 respectievelijk 40 kilometer wordt gesteld. Door het gebrek aan gegevens is het niet mogelijk om een kwantitatieve inschatting te maken van het effect van het variëren van de afstandsgrens. Wel kan op basis van een aantal globale aannames gesteld worden dat een verruiming van de afstandsgrens geen gunstig effect heeft op de gemiddelde verhuiskans.