

Woon-werkverkeer in schone banen

Een goede manier om het voortdurend toenemende autogebruik een halt toe te roepen, is het maken van afspraken in cao's. De auteurs bespreken hiervoor een aantal concrete mogelijkheden die zijn gericht op substitutie van het autogebruik door alternatieve wijzen van vervoer of op beperking van het woon-werkverkeer. Omdat alternatieve vervoerswijzen vaak goedkoper zijn, blijken de inkomenseffecten van de voorgestelde maatregelen voor werknemers gunstig, terwijl de gevolgen voor de loonkosten van de werkgever beperkt zijn.

**DRS. J.H. HOOGTEIJLING – DRS. F.A.N.M. DE LOOIJER –
DRS. W.J.E.M. VERKUYLEN***

Alom wordt de ernst van de problematiek van het (toenemende) autogebruik onderkend¹. Ook de vakbeweging heeft de zorg voor het milieu hoog op de agenda gezet. Zij onderschrijft de opvatting dat de verantwoordelijkheid voor een verbetering van de toestand van het milieu en vermindering van de verkeerscongestie niet alleen berust bij de overheid, maar ook bij werknemers en werkgevers. Er is in dit opzicht veel werk aan de winkel. Meer dan de helft van de werknemers in Nederland reist individueel per auto naar het werkadres. Deze werknemers nemen ongeveer 75% van het totale aantal kilometers dat voor woon-werkverkeer wordt afgelegd voor hun rekening.

Het is tegen deze achtergrond dat de Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV) het Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven (IOO) en de Stichting Natuur en Milieu (SNM) gevraagd heeft cao-regelingen voor voorzieningen of tegemoetkomingen in de kosten van het woon-werkverkeer te ontwerpen die tot een vermindering van het autogebruik zouden kunnen leiden. In dit artikel worden de uitkomsten van dit onderzoek weergegeven². Eerst zullen de ontwikkelde alternatieve regelingen worden beschreven. Daarna zullen deze regelingen worden beoordeeld op de inkomenseffecten voor de betrokken werknemers, op de kosteneffecten voor de betrokken werkgevers en op hun toepassingsmogelijkheden. Tot slot zal kort worden ingegaan op de mogelijke mobiliteitseffecten, dit wil zeggen de mate waarin de alternatieve regelingen tot een beperking van het autogebruik in het woon-werkverkeer zouden kunnen leiden.

Alternatieve regelingen

Uit een inventarisatie van de huidige cao-regelingen voor het woon-werkverkeer kan worden afgeleid dat de huidige reiskostenvergoedingen er niet op gericht zijn een daling of verschuiving van het individuele autogebruik naar 'milieuvriendelijk' vervoer te stimuleren³. Bij de reiskosten-

regelingen wordt geen onderscheid gemaakt naar vervoerwijze: dit wordt aan de werknemer zelf overgelaten. In de praktijk blijkt meer dan de helft van de werknemers, ongeveer 60%, individueel per auto van het woonadres naar het werkadres en vice versa te reizen.

Een beperking van de groei van het autoverkeer kan worden bewerkstelligd door een verschuiving van autogebruik naar alternatieve vervoerswijzen en door een algehele vermindering van de mobiliteit. In dit artikel worden vijf pakketten van alternatieve regelingen voor het woon-werkverkeer bekeken die een overstap van het individuele vervoer per auto naar een andere wijze van vervoer tot doel hebben. Dit zijn substitutiepakketten. Daarnaast worden twee regelingen onderzocht waarbij een algehele vermindering (van de groei) van de mobiliteit wordt beoogd. Dit zijn reductieregelingen.

Substitutiepakketten

1. *Verstrekking jaarkaarten*. De werkgever biedt elke werknemer een gratis jaarkaart voor openbaar vervoer aan. Er kan in dit pakket nader onderscheid worden gemaakt tussen de verstrekking van een OV-, NS- dan wel jaartrajectkaart.

* J.H. Hoogteijling en F.A.N.M. de Looijer zijn beiden werkzaam bij het Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven. W.J.E.M. Verkuylen is werkzaam bij de Stichting Natuur en Milieu.

1. Zo blijkt bij voorbeeld uit een recent uitgevoerde enquête dat de meerderheid van de Nederlandse automobilisten van mening is dat er maatregelen getroffen zouden moeten worden om het autogebruik te beperken. Zie H. Katteler en G. Roosen, *Vervangbaarheid van autogebruik*, Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen, Nijmegen, 1989.

2. Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven/Stichting Natuur en Milieu, *Woon-werkverkeer in schone banen. Alternatieve CAO-regelingen voor een beperking van het autogebruik*, Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven, Den Haag, 1990.

3. Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven/Stichting Natuur en Milieu, op.cit., blz. 13-28.

2. *Vergoeding voor openbaar-vervoerreizigers, fietsers en voetgangers.* Werknemers die met het openbaar vervoer (gaan) reizen ontvangen een vergoeding ter waarde van een NS-maandtrajectkaart. Er geldt evenwel een maximum bij een woon-werkafstand van 40 kilometer en daarnaast zijn de eerste 10 kilometer voor eigen rekening. Werknemers die per fiets (gaan) reizen of te voet naar het werk gaan, ontvangen een vergoeding van f 3,50 per dag.

3. *Vergoeding voor openbaar-vervoerreizigers, carpoolers, fietsers en voetgangers.* Werknemers die met het openbaar vervoer of per carpool (gaan) reizen ontvangen dezelfde reiskostenvergoeding als bij het voorgaande pakket. Voor carpooling geldt verder dat wordt uitgegaan van drie inzittenden per carpool die elk een derde van de reiskosten voor hun rekening nemen. Werknemers die per fiets reizen of te voet naar het werk gaan, ontvangen een vergoeding van f 3,50 per dag.

4. *Personeelsvervoer.* De werkgever biedt elke werknemer gratis personeelsvervoer aan. Hierbij kan worden gedacht aan touringcars, maar ook aan minibusjes of personenauto's.

5. *Totaal-pakket.* In dit pakket kan de werknemer al naar gelang de persoonlijke omstandigheden en voorkeuren gebruik maken van een regeling uit de eerste vier pakketten.

Reductieregelingen

A. *Verhuiskostenregeling.* Werknemers die hun woon-werkafstand met een derde of meer bekorten ontvangen een premie.

B. *Telewerken.* Voor werknemers die bereid zijn drie dagen per week thuis of op een verzamelkantoor te gaan werken, organiseert de werkgever voorzieningen zodanig dat geen verslechtering optreedt van de arbeidsvoorwaarden. Telewerkers ontvangen een premie.

Tabel 1. Inkomenseffecten en gecorrigeerde inkomenseffecten voor een werknemer met een modaal inkomen die gebruik maakt van een alternatieve regeling voor het woon-werkverkeer, in procenten van het netto inkomen^a

Woon-werkafst. (in km)	5	20	40	60	5	20	40	60
	Inkomenseffect				Gecorr. ink. eff			
Automobilisten								
overstap op:								
- OV-, NS- of jaartrajectkaart of personeelsvervoer	-	-3	-6	-6	2	5	12	23
- openbaar vervoer	-	-	-	-	1	3	9	17
- carpooling ^b	-	1	0	0	-	6	12	20
- fiets/te voet	2	-	-	-	4	-	-	-
- verhuizen	-	-1	-1	-	-	1	5	9
- telewerken	-	-2	-3	-3	1	3	8	15
Openb. vervo. reizigers								
overstap op:								
- OV-, NS- of jaartrajectkaart of personeelsvervoer	-	-3	-6	-6	2	2	2	6
- openbaar vervoer	-	-	-	-	-	-	-	-
- fiets/te voet	2	-	-	-	3	-	-	-
- verhuizen	-	-1	-1	0	0	0	0	3
- telewerken	-	-2	-3	-3	1	0	0	2
Bromfiets, fietsers en voetgangers								
-fiets/te voet	2	-	-	-	2	-	-	-

a. De effecten zijn afgerond tot gehele getallen.
 b. Verondersteld wordt dat de afstand door 'omrijden' met 10% toeneemt.
 Bron: IOO/SNM.

Het inkomenseffect definiëren we als het verschil in netto inkomen (inclusief reiskostenvergoeding) tussen de situatie voor en na invoering van het pakket, uitgedrukt in procenten van het netto inkomen voor invoering. Het inkomenseffect houdt dus de verandering in die de werknemer op het loonstrookje aantreft. De reiskosten zelf zijn niet in het netto inkomenseffect opgenomen.

Voor de werknemer is echter niet alleen de verandering van het netto inkomen van belang, maar eveneens de verandering van het netto inkomen na aftrek van de uitgaven voor het woon-werkverkeer. Om deze reden berekenen we ook het inkomenseffect na aftrek van de reiskosten. Dit is aangeduid als het 'gecorrigeerde' inkomenseffect, dat gedefinieerd is als het verschil in inkomen (inclusief reiskostenvergoeding) na aftrek van de reiskosten tussen de situatie voor en na de invoering van het pakket uitgedrukt in procenten van het netto inkomen voor invoering. Het gecorrigeerde inkomenseffect is in feite het financiële voor- of nadeel dat uiteindelijk voor de werknemer resteert.

Voor de reiskostenvergoeding in de uitgangssituatie is een 'modelreiskostenregeling' geformuleerd, die representatief is voor het merendeel van de in bestaande cao's opgenomen reiskostenregelingen. De modelreiskostenregeling houdt in dat werknemers een reiskostenvergoeding ter waarde van een maandtrajectkaart van de NS ontvangen, waarbij de eerste 10 kilometer van de woon-werkafstand voor eigen rekening komen. De vergoeding geldt – overeenkomstig veel cao-bepalingen – tot een maximum bij een woon-werkafstand van 40 kilometer.

We presenteren de inkomenseffecten en de gecorrigeerde inkomenseffecten van de verschillende alternatieve regelingen voor het woon-werkverkeer voor een werknemer met een modaal inkomen, dat in deze studie afgerond is op een bruto jaarinkomen van f 40.000. Er is onderscheid gemaakt tussen een woon-werkafstand van 5, 20, 40 en 60 kilometer. De variabele autokosten zijn gesteld op f 0,25 per kilometer. Verder gaan we uit van 220 werkdagen per jaar. In tabel 1 zijn de inkomenseffecten en de gecorrigeerde inkomenseffecten weergegeven.

Gecorrigeerde inkomenseffecten

Uit tabel 1 blijkt dat werknemers soms aanzienlijke gecorrigeerde inkomenseffecten kunnen realiseren door gebruik te maken van een alternatieve regeling. Deze positieve effecten worden vooral bewerkstelligd doordat deelneming aan een alternatieve regeling een forse besparing op de reiskosten kan opleveren. Vooral automobilisten kunnen forse besparingen bereiken door van de auto over te stappen op een 'milieuvriendelijke' vervoerwijze. De gecorrigeerde inkomenseffecten voor de reizigers met het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers zijn geringer omdat hun oorspronkelijke reiskosten in verhouding tot die van automobilisten reeds lager waren. De gecorrigeerde inkomenseffecten nemen toe naarmate de woon-werkafstand toeneemt. Dit kan worden verklaard uit het feit dat de reiskosten toenemen met de woon-werkafstand.

De gecorrigeerde inkomenseffecten bij een overstap op een OV-, NS- of jaartrajectkaart (pakket 1) dan wel personeelsvervoer (pakket 4) zijn groter dan bij een 'gewone' overstap op openbaar vervoer (pakket 2), omdat de vergoedingsregeling voor gebruik van openbaar vervoer niet kostendekkend is, terwijl pakket 1 wel geheel de reiskosten dekt. De gecorrigeerde inkomenseffecten van carpooling (pakket 3) zijn groter dan die van pakket 2 omdat de reiskosten bij gebruik van openbaar vervoer hoger zijn dan die van carpooling (de drie inzittenden delen de kosten).

Voor verhuizen en telewerken zijn de gecorrigeerde inkomenseffecten positief omdat de reiskosten gedeeltelijk

vervallen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de premie die de werkgever uit de besparingen op de reiskostenvergoedingen (die ontstaan doordat werknemers gaan verhuizen of telewerken) aan de betreffende werknemers zou kunnen uitkeren.

Bij dit alles moet overigens worden bedacht dat als een werknemer een positief gecorrigeerd inkomenseffect zou kunnen behalen, dit nog niet betekent dat hij of zij dit effect ook in alle gevallen zou willen behalen. De keuze voor een verandering van het mobiliteitsgedrag hangt immers niet alleen af van de prijsverhouding tussen bij voorbeeld individueel vervoer per auto en andere vervoerwijzen, maar ook van factoren als comfort, reistijd en dergelijke. Het mobiliteitsgedrag wordt bepaald door een afweging van alle voor de werknemer relevant zijnde factoren.

Inkomenseffecten

Het logische gevolg van het feit dat bij deelneming aan een alternatieve regeling de op het loonstrookje zichtbare oorspronkelijke reiskostenvergoeding vervalt terwijl de daarvoor in de plaats komende alternatieve regeling niet op het loonstrookje zichtbaar wordt, is dat de inkomenseffecten in de meeste gevallen negatief zijn. Alleen in het geval dat een werknemer overstapt op carpooling doet zich een positief inkomenseffect voor doordat in de carpoolregeling de twee meerrijders samen de autobestuurder een vergoeding ter waarde van tweederde van de variabele autokosten geven⁴. Daarnaast geldt dat voor de werknemers met een woon-werkafstand van 5 kilometer zich geen inkomenseffecten voordoen. De verklaring hiervoor is dat deze werknemers ook volgens de oorspronkelijke regeling geen reiskostenvergoeding ontvangen.

Er bestaat geen verschil tussen de inkomenseffecten voor automobilisten en andere reizigers omdat bij de inkomenseffecten alleen de reiskostenvergoedingen van belang zijn en niet de reiskosten zelf. De inkomenseffecten voor werknemers met een woon-werkafstand van 40 kilometer zijn gelijk aan die van werknemers met een woon-werkafstand van 60 kilometer omdat de reiskostenvergoeding gemaximeerd is tot een afstand van 40 kilometer.

Kosteneffecten

De introductie van een pakket van alternatieve regelingen voor het woon-werkverkeer brengt voor een werkgever kosten met zich mee. Daar staan evenwel besparingen op de oorspronkelijke reiskostenvergoedingen tegenover.

Het kosteneffect voor de werkgever definiëren we als het verschil in de netto kosten van (reis)kostenvergoedingen voor het woon-werkverkeer tussen de situatie na en voor invoering van het pakket, uitgedrukt in procenten van de loonkosten vóór heffing van belasting.

Voor de berekening van de kosteneffecten is een 'modelbedrijf' geformuleerd. De verdeling van het personeel over de verschillende woon-werkafstanden, inkomensklassen en over de verschillende vervoerswijzen in het modelbedrijf is conform de door het CBS in het zogeheten Onderzoek Verplaatsing Gedrag (OVG) geïnventariseerde verdeling op landelijk niveau⁵. De loonkosten zijn gedefinieerd als het bruto loon inclusief werkgeverspremies en inclusief de oorspronkelijke reiskostenvergoedingen. De totale loonkosten van het gehanteerde modelbedrijf bedragen ongeveer f 6 miljoen⁶. Bij de berekening van de kosteneffecten na invoering van de substitutiepakketten is ervan uitgegaan dat de oorspronkelijke reiskostenvergoedingen worden afgeschaft.

De omvang van het kosteneffect wordt mede bepaald door de mate waarin werknemers gebruik maken van het aangeboden pakket van alternatieve regelingen voor het

Tabel 2. Kosteneffecten voor het 'modelbedrijf' van een alternatieve reiskostenregeling (in % van de totale loonkosten)

Gebruik van de regeling:	groot	matig	gering
1. verstrekking NS-jaarkaart ^a	4,6	2,5	1,5
2. vergoeding opb. verv. en fiets	0,7	0,5	0,3
3. vergoeding opb. verv., fiets en carpooling	0,7	0,6	0,3
4. vergoeding personeelsvervoer	nihil	nihil	nihil
5. combinatie pakket 1 t/m 4 ^b	1,5	-	-
A. verhuispremie	-	-	-
B. premie voor telewerken	-	-	-

a. Het kosteneffect van het verstrekken van OV-jaarkaart zal hoger zijn; het verstrekken van een jaartrajectkaart zal goedkoper zijn.

b. Kosteneffect voor matig en gering gebruik niet berekend.

Bron: IOO/SNM.

woon-werkverkeer. Ten einde een taxatie te maken van de orde van grootte van de kosten die de toepassing van de pakketten met zich meebrengen onderscheiden we drie gedragshypothese: een geringe, een gematigde en een grote participatie door werknemers. Verondersteld kan worden dat de participatiegraad onder meer afhangt van de woon-werkafstand en oorspronkelijke vervoerwijze van de werknemers. Per reizigerscategorie kunnen derhalve verschillende gedragshypothese worden opgesteld. Voor een beschrijving hiervan verwijzen we naar ons rapport⁷. In het onderstaande beperken we ons tot een weergave van de 'integrale' gedragshypothese per pakket. Voor pakket 1 (verstrekking NS-jaarkaart) wordt onder een grote participatie een deelneming van 100% van de werknemers van het hier gehanteerde modelbedrijf verstaan, terwijl onder een gematigde en geringe participatiegraad een deelneming van 60% respectievelijk 40% van de werknemers wordt verstaan. Voor pakket 2 (vergoeding voor openbaar vervoer en fiets/te voet) en pakket 3 (vergoeding voor openbaar vervoer, fiets/te voet en carpooling) zijn participatiegraden van 60%, 40% en 20% verondersteld. Voor pakket 4 (personeelsvervoer) is alleen het kosteneffect berekend voor een grote participatiegraad, dat is in dit geval ongeveer 45% (namelijk het percentage werknemers met een woon-werkafstand die groter is dan 10 kilometer). Voor pakket 5 (totaalpakket) is alleen het kosteneffect berekend voor een maximale participatie (100%).

De reductieregelingen zijn zodanig geformuleerd dat de werkgever de besparingen op de oorspronkelijke reiskostenvergoedingen volledig aanwendt voor het verstrekken van (additionele) premies aan de werknemer die verhuist (regeling A) dan wel gaat telewerken (regeling B). Er doen zich derhalve voor beide regelingen per definitie geen kosteneffecten voor.

In tabel 2 zijn de kosteneffecten van de alternatieve regelingen voor het woon-werkverkeer weergegeven. Hieruit blijkt dat invoering van alternatieve regelingen voor het

4. Hoewel deze vergoeding formeel niet bij het inkomen hoort (de vergoeding is niet zichtbaar op het loonstrookje), kan zij er in materiële zin wel toe worden gerekend.

5. Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking 1988*, Voorburg/Heerlen, 1989.

6. Het bij de berekeningen gehanteerde modelbedrijf bestaat uit 25 werknemers met een bruto inkomen van f 25.000, 17 werknemers met een inkomen van f 40.000 en 56 werknemers met een bruto inkomen van f 60.000. De werkgeverslasten per werknemer zijn f 5.500 respectievelijk f 11.000 en f 15.000. De reiskostenvergoedingen bedragen per werknemer f 151 respectievelijk f 301 en f 515. De totale loonkosten van het modelbedrijf kunnen zodoende berekend worden op f 5.892.175.

7. IOO/Stichting Natuur en Milieu, op.cit., blz. 94-109.

woon-werkverkeer leidt tot een beperkte toeneming van kosten voor de werkgever, met uitzondering van pakket 1. Opgemerkt moet echter worden dat de NS-jaarkaart voor de werkgever extra besparingen kan opleveren omdat de NS-jaarkaart behalve voor het woon-werkverkeer ook voor zakelijk verkeer gebruikt zou kunnen worden. Voor alle pakketten geldt dat de introductie ervan op grote schaal kan leiden tot een vermindering van de verkeerscongestie waardoor werknemers stipter op het werkadres kunnen verschijnen en de reistijd van zakelijke ritten bekort zou kunnen worden. Ook zijn besparingen mogelijk op de kosten verbonden aan parkeerruimte.

Uitvoeringsaspecten

Verstrekking van een OV-, NS- of trajectjaarkaart of het verstrekken van vergoedingen voor gebruik van het openbaar vervoer zal weinig organisatorische aanpassingen vergen. Eventuele knelpunten kunnen zich voordoen in bedrijven waarvoor door de aard van het productieproces of de bedrijfslocatie openbaar-vervoergebruik door werknemers geen alternatief is, bij voorbeeld omdat dit in voorkomende gevallen kan leiden tot onaanvaardbare verlenging van de reistijd en/of afstand. De opzet van een deugdelijk systeem van carpooling, telewerken en personeelsvervoer zal meer voeten in de aarde hebben. Dit geldt des te meer voor het totaalpakket.

Om de organisatie van de alternatieve regelingen in goede banen te leiden zou per bedrijf of instelling een 'vervoerscoördinator' aangesteld kunnen worden. De vervoersmanager zou dan de eventuele knelpunten kunnen inventariseren en ervoor kunnen zorgen dat bij de toepassing van de alternatieve regelingen zo goed mogelijk rekening wordt gehouden met individuele omstandigheden en voorkeuren van werknemers.

Mobiliteitseffecten

Uit enquêtes onder automobilisten en ander verricht onderzoek kan worden afgeleid dat de boven geformuleerde alternatieve regelingen voor het woon-werkverkeer een wezenlijke bijdrage zouden kunnen leveren aan de beoogde beperking van het autoverkeer.

Uit een onlangs door het Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen gehouden enquête onder automobilisten kwam naar voren dat automobilisten in veel gevallen de fiets, trein of het met iemand meerijsen als een mogelijk alternatief beschouwen⁸. In deze enquête gaven automobilisten te kennen dat 45% van de systematische autoverplaatsingen (die voor ongeveer 40% bestaan uit 'woon-werkritten') 'eigenlijk best wel' met de fiets, trein of met een carpool zouden kunnen worden afgelegd. Daarnaast gaven automobilisten op dat bij 21% van de systematische autoverplaatsingen alternatief vervoer 'niet erg bezwaarlijk' zou zijn, hoewel de autobestuurder een of meer alternatieven onpraktisch acht. In totaal zouden dus in wezen 66% van de systematische autoverplaatsingen vervangen kunnen worden door een alternatieve vervoerswijze.

Ook personeelsvervoer lijkt een mogelijk alternatief voor autoverkeer te zijn. Uit een enquête van de Federatie van Nederlandse Organisaties voor Personenvervoer bleek dat 40% van de werknemers gebruik zou willen maken van personeelsvervoer, mits dat aan bepaalde kwaliteitsnormen zou voldoen¹⁰. Telewerken zou volgens een studie van TNO kunnen leiden tot een vermindering van de automobiliteit in het woon-werkverkeer met 11%.

Conclusie

In dit artikel zijn enkele pakketten van alternatieve regelingen geschetst die tot een beperking van het individuele autoverkeer in het woon-werkverkeer kunnen leiden. Berekend is dat werknemers die op een andere manier dan individueel per auto van en naar hun werk (gaan) reizen, er belangrijk in (netto) inkomen op vooruit kunnen gaan. Deze positieve effecten worden vooral veroorzaakt doordat de kosten voor de werknemer van individueel vervoer per auto aanmerkelijk hoger zijn dan de kosten van een alternatieve vervoerswijze.

De additionele kosten van de alternatieve pakketten voor de werkgever blijven over het geheel genomen beperkt tot ongeveer 1% van de loonkosten vóór belastingheffing. Daar staat echter tegenover dat als de invoering van alternatieve regelingen leidt tot vermindering van de verkeerscongestie ook besparingen kunnen optreden doordat de reistijd van zakelijke ritten kan worden bekort en werknemers stipter op het werkadres kunnen verschijnen.

Bij de praktische uitvoering van de pakketten hoeven zich weinig obstakels voor te doen. Een per bedrijf of instelling eventueel aan te stellen vervoerscoördinator kan voor een goede organisatie en zorgvuldige introductie zorgdragen en er op toezien dat zoveel mogelijk tegemoet wordt gekomen aan individuele voorkeuren en omstandigheden.

Het is vooraf niet goed te bepalen hoe groot de respons van werknemers zal zijn op de aangeboden pakketten. Eerst in de praktijk zal kunnen blijken in welke mate de pakketten leiden tot een beperking van het individuele autoverkeer. Uit recente onderzoeken blijkt evenwel dat er onder automobilisten een grote bereidheid is om over te stappen van de auto op een andere wijze van vervoer, als het alternatief aan bepaalde eisen voldoet. De FNV benadrukt dat er voor alles zorggedragen moet worden voor een 'goed en snel' alternatief voor individueel autoverkeer¹¹. Alsdan zouden volgens de FNV alternatieve regelingen kunnen worden ingevoerd die werknemers die van een andere vervoerswijze gebruik (gaan) maken dan individueel per auto financieel bevoordelen.

Dit alles in beschouwing nemende kunnen we stellen dat een combinatie van de in dit artikel beschreven alternatieve reiskostenvergoedingen en bijbehorende voorzieningen het meeste perspectief biedt op een beperking van het gebruik van de auto in het woon-werkverkeer. De werknemer kan dan de regeling kiezen die het beste past bij de individuele voorkeuren en omstandigheden.

Jan Hoogteijling
Frank de Looijer
Ward Verkuylen

8. H. Katteler en J. Roosen, op.cit.

9. Federatie van Nederlandse Organisaties voor Personenvervoer, *Bedrijfsvervoer. Een vooronderzoek*, NEA, Rijswijk, 1989.

10. W.C.G. Clerx e.a., *De invloed van telecommunicatie op verkeer en vervoer. Gevolgen voor energie en milieu*, TNO, Apeldoorn, 1989.

11. FNV, *FNV-beleid om de auto in het woon-werkverkeer terug te dringen*, Amsterdam, 1990.