

## Stop de subsidie op congestie...

Het is natuurlijk al dwaas om in een dichtbevolkt land, met verstopte wegen, geen regulering van files door het prijsmechanisme in te voeren. De politieke geschiedenis van rekening rijden is een treurige. Maar het is nog gekker om files en drukte in het openbaar vervoer aan te wakkeren met subsidies door de lasten van woon-werkvervoer niet volledig te laten neerslaan bij de forens. Om te bevorderen dat mensen zo dicht mogelijk bij hun werk wonen zou je er tenminste voor moeten zorgen dat ze de directe kosten zelf dragen. Als het dan niet lukt om de externe effecten door te belasten, leg dan in ieder geval de directe lasten waar ze horen: bij degene die beslist over de combinatie van woon- en werklocatie.

De overheid kan zelf een eenvoudige stap nemen: schaf alle fiscale aftrekbaarheid van woon-werkvervoer af. De gedachte achter de fiscale aftrekbaarheid is immers niet correct. Er wordt kennelijk van uitgegaan dat een woonplaats bij de geboorte wordt meegegeven en daarna niet meer kan veranderen, zodat reiskosten naar een baan onvermijdbare kosten van verwerving zijn. Dat is natuurlijk niet zo. Woonplaatsen worden met uiterste zorg gekozen en zijn verre van onveranderlijk. Het is zaak om die afweging niet te verstoren door reiskosten van en naar het werk door een ander te laten dragen.

De overheidsinvloed op reiskostenvergoeding door particuliere werkgevers is beperkt. Domweg verbieden om zo'n vergoeding te betalen is niet zo'n goed idee. Maar daar hebben we nou juist de corporatistische overlegstructuur voor. De overheid kan het onderwerp inbrengen via de SER en andere gremia, en op de nationale baten wijzen van het herstel van de prikkel om dicht bij het werk te wonen en weinig te reizen. Via een centrale aanbeveling kan dan het beleid toch de CAO-agenda bereiken.

Werkgevers kunnen tegenwerpen dat ze een instrument zullen missen om werknemers te werven zonder dat ze meteen iedereen extra loon hoeven te betalen: reiskosten vergoeding is een manier om loon op acceptabele wijze te differentiëren. Maar ze kunnen die looncomponent ook een andere naam geven, of er een andere vorm aan geven. De essentie is dat de vergoeding niet gekoppeld is aan reiskosten, zodat de werknemer die niet verliest bij verhuizing. De vergoeding kan bijvoorbeeld tijdelijk zijn en gecombineerd worden met een vergoeding voor verhuiskosten. Zo was ooit de regeling voor ambtenaren: verhuisplicht, twee jaar reiskostenvergoeding en tegemoetkoming verhuiskosten.

Werknemers vrezen wellicht dat ze erop achteruit zullen gaan. Maar erop dat is een misvatting. Om te beginnen kunnen alle bestaande vergoedingen gewoon in het standaardloon worden opgenomen. De werknemer verliest niets op korte termijn en houdt geld over als hij verhuist. Het is voor de werknemer wel zaak om onder het nieuwe regime het bedrag dat hij voorheen als reiskostenvergoeding kreeg in zijn salaris opgenomen te krijgen. Maar dat is een kwestie van goed onderhandelen. Met steeds meer geïndividualiseerde arbeidsverhoudingen is daar ook ruimte voor. En ook dan wint de werknemer, want hij is niet gebonden om die looncomponent te besteden aan reiskosten.



**JOOP HARTOG**  
Hoogleraar aan de  
Universiteit van Amsterdam



De auteur heeft verklaard dit artikel alleen te publiceren in ESB en niet elders te publiceren in wat voor medium dan ook. Het is wel toegestaan om het artikel voor eigen gebruik en voor publicatie op een intranet van de werkgever van de auteur aan te wenden.

## ...Zelf betalen voor wonen in het groen.



**INEKE VAN GENT**  
Tweede Kamerlid voor  
GroenLinks

Op het risico af dat dit een saai weerwoord wordt: Joop Hartog heeft het grootste gelijk van de wereld met zijn pleidooi te stoppen met het uitdelen van file-subsidie. Het is van de gekke dat de overheid jaarlijks 1,1 miljard euro uitgeeft aan fiscaal voordeel voor het woon-werkverkeer en ook nog eens 600 miljoen euro aan privé-kilometers van leasrijders sponsort. Het zou eerlijker zijn deze 1,7 miljoen euro via de arbeidskorting over alle werknemers te verdelen, zodat een ieder zelf kan bekijken of hij er benzine of een schouwburgkaartje van wil kopen.

In Nederland is de overheid onwaarschijnlijk genereus voor mensen die ver van hun werk willen wonen. Het fiscaal regime voor forensen is ronduit riant te noemen. Eigenlijk zegt de overheid: welke redenen u ook heeft om te verhuizen, laat u zich door de reiskosten vooral niet weerhouden. Dat lappen wij wel bij. Niet gek dus dat tussen 1985 en 2008 de gemiddelde woon-werkafstand met de auto groeide van 15 tot 22 kilometer.

Hoogste tijd dus om dat onhoudbare gewoonerecht ter discussie te stellen. Waarom zou de overheid iemands keus om bijvoorbeeld op het platteland in een goedkoop huis te wonen in het groen positiever waarderen dan de keus voor een krappe woning in de stad? Een keus die in maatschappelijk opzicht eigenlijk veel voordelen met zich meebrengt. Zo ontzien stadsbewoners de schaarse ruimte, ontzien zij het milieu door kortere reisafstanden en leveren ze een financiële bijdrage aan tal van voorzieningen waar hele regio's van profiteren. Pervers bijeffect van de forensensubsidie is, dat zij die er juist voor kiezen dichtbij hun werk te gaan wonen een fiscaal voordeel mislopen en in die zin een dief zijn van hun eigen portemonnee. Forensen die kiezen voor de auto zijn helemaal spekkoper omdat ze van onze overheid ook nog eens een snel uitdijend wegennet cadeau krijgen, waar ze los van hun motorrijtuigenbelasting helemaal gratis en voor niks overheen mogen rijden. Ook in dat opzicht zijn stadsbewoners slechter af. Zij kiezen veel vaker voor het openbaar vervoer. Maar op het stads- en streekvervoer wordt door de overheid ingrijpend bezuinigd, waardoor de dienstregeling naar verwachting flink uitgekleeft raakt en de tarieven fors zullen stijgen.

Hartog constateert terecht dat bedrijven zelf ook flink bijdragen aan het woonwerkverkeer. Kennelijk is in Nederland de misvatting

diep geworteld: de afstand tussen wonen en werken mag op iedereen zijn conto drukken, behalve op dat van de forens. Bedrijven spenderen jaarlijks niet minder dan 15 miljard euro aan reiskostenvergoedingen, zelfs nog meer dan de overheid aan aftrek van hypotheekrente kwijt is. Opgeteld toucheren forensen en huizenbezitters op jaarbasis zeker 25 miljard euro van het rijk en de baas. Een astronomisch bedrag met schokkende marktverstorende effecten. Omdat juist de hoge inkomens naast veelrijders ook huizenbezitters zijn, profiteert deze groep maximaal. Een systeem dat zo eenzijdig uitnodigt om zo groot en zo ver mogelijk weg te gaan wonen, is niet alleen oneerlijk, maar moet ook wel vastlopen in files en torenhoge huizenprijzen.

Hartogs pleidooi om in de SER een punt te maken van de uit de hand gelopen vergoedingen voor het woonwerkverkeer is interessant. Een groeiende groep bedrijven toont interesse om in elk geval de bestaande regelingen kritisch tegen het licht te houden en forensen te verleiden eens wat vaker thuis te werken, de spits te mijden of het openbaar vervoer te pakken. Er zijn onderzoeken die erop wijzen dat de lease-auto op zijn retour is. Werknemers zouden belangstelling hebben voor meer flexibele regelingen, waarbij thuisblijven óók een optie is. Het schuiven met geld is in elk geval iets en kan een opening vormen om de budgetten ook daadwerkelijk te verlagen en werknemers die kiezen of kozen om dicht bij het werk te wonen in gelijke mate te laten mee profiteren.

Het is opvallend dat juist politici van liberalen huize de meest hartstochtelijke verdedigers van de forensensubsidie zijn. In 1986 liet VVD-voorman Voorhoeve zelfs het kabinet vallen op het aftoppen van het reiskostenforfait. Met subsidies grijpt de overheid in om gedrag (in dit geval woningkeuze) van burgers bij te sturen. Uiteraard heeft iedereen binnen de grenzen van zijn of haar budget recht op vrije woningkeuze. Het kunstmatig opkrikken van de woonbudgetten via de hypotheekrenteaftrek is al niet liberaal. En het stimuleren van ver weg wonen door forensen te spekken evenmin. Het is pas écht liberaal om mobiliteit te zien als de prijs die je moet betalen om van A naar B te komen. De prijs om op het platteland te wonen bijvoorbeeld.

De auteur heeft verklaard dit artikel alleen te publiceren in ESB en niet elders te publiceren in wat voor medium dan ook. Het is wel toegestaan om het artikel voor eigen gebruik en voor publicatie op een intranet van de werkgever van de auteur aan te wenden.