

Fiscaal mobiliteitsbeleid: financiële prikkels die reizigers verleiden tot duurzaam mobiliteitsgedrag

Mensen willen zich op een zo makkelijk en goedkoop mogelijke manier van A naar B verplaatsen. Anders gezegd: “gemak” en “kosten” determineren in grote mate ons mobiliteitsgedrag. Hoe kunnen we aan deze knoppen draaien om te sturen naar duurzaam mobiliteitsgedrag? En hoe kunnen we duurzame mobiliteitsvormen toegankelijk maken voor een zo breed mogelijk publiek? Maar voordat we dieper ingaan op de beantwoording van deze vragen, is het van belang om eerst een stap terug te zetten. Hoe wordt het huidige mobiliteitsbeleid vormgegeven en welke context speelt hierbij een rol?

Mobiliteitstransitie via financiële prikkels

Het huidige mobiliteitsbeleid richt zich op het vormen van een coherent, toekomstbestendig en duurzaam mobiliteitssysteem. Dit mobiliteitssysteem gaat in de eerste plaats over klimaat. Klimaatverandering maakt klimaatadaptatie noodzakelijk. We richten ons met het mobiliteitsbeleid vooral op het verduurzamen van mobiliteit. Dit sluit aan bij de omslag door het Rijk van capaciteitsuitbreiding naar de focus op het beheer en onderhoud van bestaande infrastructuur.

In het kader van duurzaamheid stellen we met de mobiliteitstransitie niet ‘(onbegrensde) mobiliteit’, maar ‘bereikbaarheid’ centraal binnen de ruimtelijke puzzel. Bevolkingsgroei zorgt voor meer druk op de bestaande ruimte; met name in de Randstad. Om de leefbaarheid van burgers te waarborgen, zetten we binnen verstedelijkt gebied in op mobiliteit die ruimte-efficiënt is. De meest duurzame mobiliteitsvorm is: geen mobiliteit (thuiswerken). Als reizen noodzakelijk is, moedigen we reizigers in verstedelijkt gebied aan om zoveel mogelijk te lopen of te fietsen.

De mobiliteitstransitie kunnen we alleen realiseren op het moment dat we duurzaam mobiliteitsgedrag met financiële prikkels stimuleren. Mobiliteitsbeleid kan dan ook niet los worden gezien van fiscale maatregelen. Door middel van financiële prikkels kunnen we reizigers verleiden tot duurzaam mobiliteitsgedrag. Nu staat fiscaal beleid soms haaks op mobiliteitsbeleid. Fiscaal mobiliteitsbeleid opent nieuwe mogelijkheden om mobiliteitsgroei te sturen en draagt bij aan de brede welvaart.

(G) STOMP (V) – principe

Idealiter onderschrijft het fiscale systeem het zogenaamde **(G) STOMP (V) – principe**. Dit principe gaat uit van duurzame gebiedsontwikkeling, waarbij de mens centraal wordt gesteld. Het is een prioritering tussen verschillende modaliteiten, waarbij de voorkeur uitgaat naar de meest duurzame mobiliteitsvormen (**S**tappen, **T**rappen,

Openbaar Vervoer en MaaS/Meerijddiensten), terwijl er ook plek blijft bestaan voor alternatieve mobiliteitsvormen (Privéauto en het Vliegtuig). In het kader van duurzaamheid is het nog beter om te voorkomen dat er überhaupt een beroep wordt gedaan op één van de beschikbare mobiliteitsvormen, bijvoorbeeld door niet naar kantoor te reizen, maar thuis te werken (dit wordt geduid als Geen). Welk soort fiscale maatregelen kunnen in dienst staan van mobiliteitsbeleid, waarbij dit (G) STOMP (V) – principe wordt onderschreven?

(G) Thuiswerken gedifferentieerd belonen

De meest duurzame vorm van mobiliteit is geen mobiliteit. Thuiswerken vormt een belangrijke sleutel in het kader van verduurzaming, maar hier wordt vanuit fiscaal oogpunt nog te weinig op ingezet. De bestaande thuiswerkvergoeding is alleen gericht op het dekken van (een deel) van de kosten die de burger maakt. Fiscaal mobiliteitsbeleid impliceert een paradigmaverschuiving van het louter dekken van de kosten (denken op basis van een huishoudboekje) naar het nemen van beleidsmatige doelstellingen als vertrekpunt. Ter illustratie: de thuiswerkvergoeding dekt misschien hooguit een kop koffie; om nog maar te zwijgen van de energierekening in de winter.

Als we fiscaal mobiliteitsbeleid als uitgangspunt nemen en thuiswerken willen stimuleren, dan zal hier ook een financiële prikkel tegenover moeten staan, zodat thuiswerkers worden beloond voor hun gedrag. We zouden de onbelaste thuiswerkvergoeding verder kunnen verhogen. Bovendien kan je gebruikmaken van differentiatie door werknemers die op dinsdag en/of donderdag thuiswerken extra te belonen met een hogere onbelaste thuiswerkvergoeding. Op die manier kunnen het aantal reisbewegingen op de relatief drukke kantoordagen worden gereduceerd. Tegelijkertijd kan worden gedacht aan de thuiswerkvergoeding vrijdag standaard op nul te zetten (of te verlagen). Ook het op nul zetten van de thuiswerkvergoeding gedurende schoolvakanties is een differentiatievorm die overwogen kan worden.

(S + T) Financiële prikkels die Stappen en Trappen stimuleren

Wat is er nodig om duurzaam mobiliteitsgedrag onder reizigers uit te lokken? Welke fiscale maatregelen kunnen we bijvoorbeeld bedenken om zowel het 'bezit' als het 'gebruik' van de fiets te stimuleren? Een leaseauto is alomtegenwoordig, dus waarom niet ook een leasefiets? De meeste werknemers wonen relatief dichtbij hun werk, namelijk binnen een straal van 15 kilometer. Idealiter willen we duurzaam mobiliteitsgedrag, zoals lopen en fietsen, ondersteunen met financiële prikkels. Het wordt reizigers die een privéfiets in hun bezit hebben aantrekkelijk gemaakt om met de fiets naar het werk te gaan door de bestaande belastingvrije reiskostenvergoeding. Maar in hoeverre is het mogelijk om deze belastingvrije kilometervergoeding óók te introduceren voor werknemers met een (lease)fiets van de zaak? Hoe vaker een werknemer naar zijn werk fietst, hoe hoger de belastingvrije reiskostenvergoeding. Op die manier kunnen medewerkers hun bijtelling terugverdienen middels gezonde, CO2-neutrale en ruimte-efficiënte mobiliteit. Idealiter zou je ook werknemers die lopend naar

hun werk gaan, willen belonen. Dit is wettelijk gezien al wel mogelijk, maar kan nog meer worden gestimuleerd.

Best practice: Mobiliteitsbeleid ANWB

ANWB is vooruitstrevend met haar mobiliteitsbeleid en streeft naar: geen uitstoot, geen files en geen verkeersdoden. Hoe doen zij dit? Door wandelen, fietsen en het OV financieel aantrekkelijker te maken (beter te vergoeden), dan de auto. Lopen of fietsen levert 15 cent per km op, terwijl autorijden 10 cent per km wordt vergoed (tot max 40 km). Ook wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd doordat ANWB 10% van de aanschafwaarde van de fiets betaalt.

(O) OV-abonnementen versimpelen voor werkgevers

De leaseregeling voor auto's is zeer aantrekkelijk voor zowel werkgevers als werknemers: fiscaal eenvoudig, weinig administratie en de auto is zowel zakelijk als in privétijd te gebruiken. Hoe zou het zijn als werkgevers en werknemers dezelfde mate van gemak ervaren bij OV-abonnementen? Als we willen dat meer werknemers het OV gebruiken voor hun woon-werkverkeer, dan moeten we er ook voor zorgen dat het OV-alternatief net zo aantrekkelijk wordt gemaakt. Hoe kunnen we dit doen? In de eerste plaats door het fiscaal vereenvoudigen van OV-abonnementen. Het gaat bij deze OV-abonnementen dus om het ervaren van hetzelfde soort gemak door werkgevers en werknemers zoals nu al het geval is bij de leaseregeling. Dus een OV-kaart die net zo gemakkelijk zakelijk als privé kan worden gebruikt, zonder administratieve lasten voor werkgevers of werknemers en waarmee de werknemer de OV-kaart voor verschillende soorten modaliteiten kan gebruiken.

(M) Experiment: mobiliteitsbudget

Ook het als werkgever verschaffen van een mobiliteitsbudget voor woon-werkverkeer kan een onderdeel vormen van fiscaal mobiliteitsbeleid. Dit betekent dat werknemers een vast bedrag ontvangen en hiermee richting kunnen geven aan hun zakelijke mobiliteit. Een mobiliteitsbudget stimuleert werknemers om bewuste(re) keuzes te maken. Geld wat overblijft, mag de werknemer in eigen zak steken. Daar staat tegenover dat privéritten door de werknemer zelf worden betaald. Dit mobiliteitsbudget zou op twee manieren kunnen worden toegepast. Enerzijds gebaseerd op het daadwerkelijk vergoeden van de kosten door de werkgever (netto benadering). Anderzijds kan een mobiliteitsbudget worden ingericht door middel van verhoging van het salaris (bruto benadering).

Een mobiliteitsbudget heeft voordelen voor zowel werkgevers, als de werknemers. De werkgever zit niet vast aan langdurige leasecontracten. Bovendien wordt de werkgever minder snel geconfronteerd met onverwachte (hoge) kosten. Immers zijn de meeste kosten vooraf vastgesteld. Bedrijven moeten zelf ook verduurzamen en het mobiliteitsbudget voor woon-werkverkeer prikkelt werknemers financieel om minder te reizen. Werknemers plukken de vruchten van een mobiliteitsbudget, doordat zij zelf de regie hebben over de manier hoe zij hun mobiliteit willen financieren.

(P) Betalen naar gebruik (BnG) als beleidsmiddel

Ten slotte kan ook het betalen naar gebruik de mobiliteitstransitie ondersteunen, vooral als hierbij wordt gedifferentieerd naar plaats en tijd. Dit kan bijdragen aan verduurzaming. Door te differentiëren naar 'plaats': op plekken waar de ruimte onder druk staat (zoals in stadscentra). En te differentiëren naar 'tijd': op momenten dat deze stadscentra onder druk staan (met name tijdens spitsuren). Door hogere tarieven te berekenen in stadscentra tijdens spitsuren zal de reiziger eerder geneigd zijn om voor alternatieve duurzamere mobiliteitsvormen te kiezen zoals het openbaar vervoer. Differentiatie naar plaats kan in dienst staan van ruimte-efficiëntie, zodat in de gebieden met ruimtegebrek, ook een hoger tarief wordt berekend (wordt nu al gedaan, maar meer op inzetten). Differentiatie naar plaats en tijd bij betalen naar gebruik kan ook in dienst staan van inclusiviteit, bijvoorbeeld vervoersarmoede tegengaan, door een relatief lager tarief toe te passen in bepaalde gebieden.

Best practice: Parkeren in Amsterdam

Betalen naar gebruik is niet nieuw. Hier maken we bij het parkeren in Amsterdam al gebruik van en kent verschillende vormen. Naast het betalen naar gebruik (parkeertarief per uur) kennen we ook betalen naar plaats (centrum duurder dan buitenwijken) en tijd ('s avonds en zondag vaak gratis). Of het betalen naar gebruiker (bezoeker betaalt veel meer dan inwoner). Deze voorbeelden laten zien aan welke knoppen we kunnen draaien.