



Aanbevelingen over de reiskostenvergoeding

Advies

26 maart 2025



Colofon

De in 1945 opgerichte Stichting van de Arbeid is een (privaatrechtelijk) landelijk overlegorgaan van de centrale organisaties van werkgevers en werknemers in Nederland. Thans zijn in de Stichting vertegenwoordigd de Vereniging VNO-NCW (VNO-NCW), de Koninklijke Vereniging MKB-Nederland (MKB-Nederland), de Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO Nederland), de Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV), het Christelijk Nationaal Vakverbond (CNV) en de Vakcentrale voor Professionals (VCP).

Tel.: 070 - 3 499 577
E-mail: info@stvda.nl
<http://www.stvda.nl>

© 2025, Stichting van de Arbeid

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Uitgangspunten en afbakening	4
1.2 Leeswijzer	6
2. Algemene analyse van de reiskostenvergoeding	7
2.1 Doel van een (onbelaste) reiskostenvergoeding	7
2.2 Wettelijke minimumvergoeding	8
3. Concrete aanbevelingen	11
3.1 Autovervoer	11
3.2 Openbaar vervoer	13
3.3 Fietsvervoer	13
3.4 Overige aanbevelingen	14
4. Conclusies en advies	15
Bijlage A: Achtergrond en analyses	16
A.1 Analyse van de huidige situatie en thematiek	16
A.2 Huidige (fiscale) ondersteuning voor reiskostenvergoeding	18
Bijlage B: Adviesaanvraag	20

1. Inleiding

De Stichting van de Arbeid (hierna: Stichting) is gevraagd een advies uit te brengen over de toekomst van de reiskostenvergoeding. Dit is een vraagstuk dat primair aan decentrale cao-tafels en in bedrijven wordt besproken. In veel sectoren en ondernemingen zijn hiervoor arbeidsvoorwaardelijke afspraken gemaakt, waardoor werknemers (een groot deel van) de kosten van het woon-werkverkeer vergoed krijgen of op een andere manier gecompenseerd worden voor de gemaakte kosten. De overheid draagt hieraan bij door over het vergoeden van deze kosten in veel gevallen geen belasting te heffen. In sommige sectoren of ondernemingen wordt ervoor gekozen de kosten voor woon-werkverkeer niet (geheel) te vergoeden. Daar kunnen goede redenen of alternatieve vergoedingen voor zijn, maar het kan ook de arbeidsmobiliteit beperken. De Stichting hecht eraan dat decentrale partijen duidelijke afspraken maken over de reiskostenvergoeding van werknemers en goed kijken naar de fiscale mogelijkheden om de reiskostenvergoeding van werknemers op een adequate manier te regelen. Ook vindt de Stichting het belangrijk dat de fiscale mogelijkheden die de overheid biedt goed aansluiten op de praktijk.

Op 15 mei 2024 werd de motie van Kamerlid Olger van Dijk (NSC) aangenomen waarin aandacht wordt gevraagd voor werknemers met lagere inkomens die voor hun woon-werkverkeer vaak onvoldoende worden vergoed door werkgevers en waarin aan de regering wordt gevraagd *“de Stichting te laten adviseren over de toekomst van de reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer en daarbij een wettelijke verplichting te bezien.”* Minister van Hijum heeft op 18 september jl. in een brief aan de Stichting gevraagd om uiterlijk in het voorjaar van 2025 hier een advies over op te stellen. In deze brief wordt aangegeven dat een overgrote meerderheid van de werknemers al een onkostenvergoeding heeft. Niet alle werknemers hebben een reiskostenvergoeding nodig en in veel gevallen worden geen knelpunten ervaren. Uit onderzoek blijkt echter ook dat werknemers met een lager inkomen vaker geen vergoeding ontvangen. De minister geeft daarbij aan dat sociale partners primair over arbeidsvoorwaarden gaan; toch dient de optie van een wettelijke verplichting meegenomen te worden.

Zoals in de motie van Olger van Dijk al wordt geconstateerd, kan de reiskostenvergoeding voor lagere inkomens niet adequaat zijn of zelfs ontbreken. Dat betekent niet dat het advies zich alleen richt op de lagere inkomens. Het uitgangspunt van de Stichting van de Arbeid is, dat reiskosten voor het werk tot onkosten behoren waarvoor de vergoeding goed geregeld moet zijn, ongeacht het inkomen.

De Stichting heeft gesprekken gevoerd over de knelpunten rond reiskostenvergoeding en informatie ingewonnen bij o.a. het ministerie van Financiën. In dit advies worden de belangrijkste knelpunten uitgelicht en voorstellen gedaan om daar verbetering in aan te brengen. Dit zijn zowel voorstellen voor landelijk overheidsbeleid als aanbevelingen aan decentrale sociale partners of bedrijven om afspraken te maken of beter gebruik te maken van bestaande mogelijkheden. Decentrale sociale partners zijn het beste in staat die afweging te maken, omdat zij daarin maatwerk kunnen bieden. Zo kunnen zij bijvoorbeeld kiezen om een lagere reiskostenvergoeding te accepteren in ruil voor andere arbeidsvoorwaarden.

1.1 Uitgangspunten en afbakening

Aan het begin van dit advies deelt de Stichting graag een aantal kaders en vertrekpunten van waaruit tot deze aanbevelingen is gekomen en om ook duidelijk te maken welke onderwerpen niet bij dit advies betrokken zijn. De Stichting is het landelijk overlegorgaan van de centrale organisaties van werkgevers en werknemers in Nederland. Vanuit die rol kan zij zowel helpen om landelijk beleid beter te laten landen op decentrale cao-tafels, als de uitdagingen aan cao-tafels onder de aandacht brengen van de landelijke overheid en aanbevelingen doen voor beleidswijzigingen. De Stichting zit niet aan

decentrale cao-tafels en ziet het niet als haar rol om voor te schrijven hoe deze onderhandelingen dienen plaats te vinden of om kritiek te uiten op de uitkomsten van deze onderhandelingen.

1.1.1 Doel van de (onbelaste) reiskostenvergoeding

Het fiscale hoofddoel van een onbelaste reiskostenvergoeding is om te voorkomen dat de vergoeding die werknemers ontvangen voor zakelijk gemaakte kosten ten onrechte belast worden als loon. Dit is ook voor de Stichting het vertrekpunt als wordt gekeken naar deze vergoeding. Voor lagere inkomens kan het ontbreken van een reiskostenvergoeding financieel serieuze gevolgen hebben, maar deze problematiek is vaak breder dan alleen de reiskostenvergoeding. Het kan voor deze werknemers gunstiger zijn om een verbetering van andere arbeidsvoorwaarden te krijgen dan een hogere reiskostenvergoeding.

1.1.2 Maatwerk

De Stichting is ervan overtuigd dat een *one-size-fits-all-aanpak* niet werkt voor de reiskostenvergoeding. Er zijn veel verschillende situaties voor sectoren, de noodzaak van reiskostenvergoeding en de privésituatie van werknemers, waardoor het onmogelijk is om met één aanpak al die knelpunten op te lossen. Er zijn sectoren waar je niet met het openbaar vervoer kunt komen of waar openbaar vervoer door de werktijden geen optie is en er zijn ook sectoren waar de meeste werknemers dichtbij wonen en geen reiskostenvergoeding nodig hebben. In dit advies zal daarom vooral gekeken worden naar de diversiteit aan mogelijkheden en of die een goede oplossing bieden voor de bestaande situaties, maar de Stichting is zich er goed van bewust dat er geen oplossingen zijn die voor alle sectoren een verbetering betekenen.

1.1.3 Zakelijk verkeer

Het advies gaat over de reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer en daarmee is *zakelijk verkeer*, dat wil zeggen het verkeer tijdens werktijd voor het uitvoeren van werkzaamheden voor de werkgever, geen onderdeel van dit advies. Wel benadrukt de Stichting dat zakelijk verkeer voor rekening van de werkgever zou moeten zijn. In de praktijk is dit nu niet altijd het geval.

1.1.4 Verduurzaming

Bij discussies over de reiskostenvergoeding worden vaak ambities op het gebied van verduurzaming betrokken. Zo zijn er bedrijven die er bewust voor kiezen om alleen de fiets en het openbaar vervoer te vergoeden om zo deze opties aantrekkelijker te maken. De Stichting vindt de vergroening van arbeidsvoorwaarden, zoals het stimuleren van fietsen, openbaar vervoer en elektrische voertuigen (EV's) als vervoersopties, een goede ontwikkeling. Wel moet voorkomen worden dat werknemers die afhankelijk zijn van de auto vanwege een gebrek aan alternatieven hierdoor benadeeld worden. Voor dit advies is de focus gelegd op de kosten die worden gemaakt voor het woon-werkverkeer en is het aspect van verduurzaming verder niet meegenomen. Dit zal uiteraard wel aan veel cao-tafels een onderwerp van gesprek blijven.

1.1.5 Reistijd in relatie tot werktijd

Verschillende sectoren hebben ook afspraken gemaakt over de relatie tussen reistijd en werktijd. Zo zijn er cao's waar reistijd al werktijd is, bijvoorbeeld als er in de trein gewerkt kan worden. Andere cao's hebben bijvoorbeeld afgesproken dat de eerste 30 minuten reistijd (naar de klus) voor eigen rekening is. Hier kunnen verschillende afspraken over worden gemaakt en dat is te specifiek om in dit advies te belichten. De Stichting raadt sectoren en ondernemingen wel aan om te bezien of het nodig is om hier duidelijke afspraken over te maken.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het doel van een (onbelaste) reiskostenvergoeding beschreven en de voor- en nadelen van een wettelijke minimumvergoeding geschetst. Concrete aanbevelingen worden in hoofdstuk 3 gedaan, zowel aan het kabinet als aan decentrale cao-partijen. In hoofdstuk 4 worden de conclusies en aanbevelingen samengebracht. In bijlage 1 wordt een overzicht gegeven van de huidige situatie, onderzoeken naar de reiskostenvergoeding en welke fiscale mogelijkheden er nu bestaan.

2. Algemene analyse van de reiskostenvergoeding

Voordat de Stichting tot aanbevelingen komt, is eerst gekeken naar het doel van de (onbelaste) reiskostenvergoeding en de voor- en nadelen van een wettelijke minimumvergoeding.

2.1 Doel van een (onbelaste) reiskostenvergoeding

2.1.1 Overheidsdoel

De overheid verplicht niet wat een werkgever moet aanbieden, maar maakt het door middel van belastingmaatregelen aantrekkelijk voor een werkgever om een reiskostenvergoeding aan te bieden en biedt bepaalde belastingvoordelen voor werknemers (zoals de reisaftrek ov) wanneer de werkgever niet alle kosten vergoedt. Het belangrijkste overheidsdoel van deze fiscale maatregelen is:

- Het voorkomen dat de vergoeding die werknemers ontvangen voor zakelijk gemaakte kosten ten onrechte belast word als loon.

Dit betekent ook dat reiskosten voor zakelijk verkeer aftrekbaar zijn en ook zzp'ers hun reiskosten kunnen aftrekken van de belasting. Voor het ministerie van Financiën is dit de belangrijkste reden om een reiskostenvergoeding belastingvrij te maken en ook de Stichting neemt dit als vertrekpunt voor haar advies. Tegelijkertijd wordt er vaak ook gehandeld vanuit andere motivaties. De *Evaluatie onbelaste reiskostenvergoeding*¹ noemt hierbij twee specifieke motivaties die vaak worden aangehaald:

- Het (fiscaal) ondersteunen van een goed functionerende arbeidsmarkt.
- Het beperken van mobiliteit uit milieuoverwegingen of om congestie te beperken.

Deze motivaties worden wettelijk niet verder uitgewerkt, maar komen wel vaak terug in besluiten die rondom de reiskostenvergoeding worden genomen. Op het gebied van de arbeidsmarkt zijn er twee tegenstrijdige analyses. Aan de ene kant helpt een betere (geografische) matching van arbeidsvraag en -aanbod om te zorgen voor minder reistijd en minder congestie. Een lagere reiskostenvergoeding zou mogelijk een werknemer kunnen stimuleren een baan dicht bij huis te zoeken. Aan de andere kant is de arbeidsmarkt gebaat bij een toename van het arbeidsaanbod zeker gezien de huidige personeelskrapte. Een (gedeeltelijke) vergoeding van de daadwerkelijke reiskosten in het woon-werkverkeer draagt hier juist aan bij, doordat het de kosten voor een werknemer van het aanvaarden van een baan (op een grotere afstand) verkleint.

In het verleden hebben ook milieuoverwegingen een belangrijke rol gespeeld. Tussen 1990 en 2004 werd hier actiever op gestuurd via een aftopping tot 30 kilometer. Dit hield in dat de belastingvrije vergoeding werd beperkt tot het bedrag dat gold bij een enkele reisafstand van 30 km. Daarnaast werd ingevoerd dat reiskosten voor een enkele reisafstand tot en met 10 km niet meer belastingvrij vergoed mochten worden. Hiervoor werd gekozen omdat men vond dat een werknemer ook een eigen verantwoordelijkheid had om dicht bij het werk te wonen, om vanuit milieuoverwegingen automobilititeit te beperken en om zo het openbaar vervoer (waar geen aftopping gold) te stimuleren.² Hoewel de aftopping is komen te vervallen, zijn er nog wel sectoren die een aftopping hebben afgesproken.

Er zijn in de huidige regels nog steeds een aantal elementen aanwezig die bij kunnen dragen aan deze doelstelling. Bij openbaar vervoer kunnen de daadwerkelijke kosten belastingvrij worden vergoed, wat in theorie een grotere fiscale stimulering is van openbaar vervoer dan van de auto. Ook het feit dat de vergoeding die onbelast mag worden uitgekeerd voor reizen per fiets of te voet waarschijnlijk in veel gevallen hoger ligt dan de daadwerkelijke kosten, zorgt voor een stimulans voor duurzamere vervoerswijzen. Het feit dat een maximale onbelaste reiskostenvergoeding is vastgesteld voor de auto die in

¹ <https://open.overheid.nl/documenten/f52d6c43-a3e8-406c-809a-80147cafb15a/file>, p. 20-21.

² <https://open.overheid.nl/documenten/f52d6c43-a3e8-406c-809a-80147cafb15a/file>, p. 21.

lijn zou moeten zijn met de variabele kosten van een gemiddelde middenklasse auto, biedt een stimulans om een zuinigere auto te kopen. Tegelijkertijd verschuift deze argumentatie mogelijk met de groei van elektrisch rijden waarbij autorijden minder ontmoedigd hoeft te worden. Vanuit deze redenatie is de bijtelling voor elektrische leaseauto's lange tijd lager geweest dan voor andere auto's, maar dit wordt binnenkort alsnog gelijkgetrokken.

2.1.2 Doel van sociale partners

Voor werknemers is het wenselijk om van de werkgever een vergoeding te krijgen voor de kosten die worden gemaakt om bij het werk te komen. Een werknemer gaat naar zijn werk om inkomen te verdienen en wil daar uiteraard niet op toe moeten leggen. Een werkgever kan aantrekkelijker worden door het bieden van een goede reiskostenvergoeding en stimuleert daarmee ook de arbeidsmobiliteit, zodat mensen ook als ze verder weg wonen, nog steeds bij dit bedrijf kunnen werken. Gezien de huidige druk op de woningmarkt is het voor werknemers steeds vaker moeilijk om dicht bij hun werk te wonen; de afstanden die we naar ons werk reizen zijn de afgelopen decennia toegenomen.³ Tegelijkertijd is het aantal thuiswerkdagen sinds de coronapandemie wel toegenomen.⁴

Anderzijds kan worden gesteld dat het voor een werknemer primair zelf de verantwoordelijkheid is om op zijn of haar werk te komen. Werkgevers willen voorkomen dat de rekening bij hen komt te liggen wanneer een werknemer verder van het werk af gaat wonen; daarom kiezen sommige sectoren of ondernemingen ervoor om een maximumgrens in kilometers te hanteren tot waar de reiskosten worden vergoed. Ook zijn er sectoren die een minimumgrens hebben afgesproken om te stimuleren dat werknemers die dicht bij de werkplek wonen, sneller voor de fiets kiezen. Daarnaast kan door de zeer krappe arbeidsmarkt ook betoogd worden dat de woon-werkafstand een keuze is van de werknemer.

Er zijn verschillende situaties die invloed hebben op de reiskosten die gemaakt worden en de vergoeding die de werkgever daarvoor biedt. Dat vergt in veel gevallen maatwerk per sector, bedrijf en werknemer. Als een werknemer naar de andere kant van het land verhuist, moet de werkgever dan de hogere reiskosten alsnog vergoeden? Als een bedrijf van locatie wisselt, is het dan redelijk dat de werknemer extra kosten moet maken om bij het werk te komen? Is het uitlegbaar dat een werkgever alleen het openbaar vervoer en de fiets vergoedt? En verandert dat als een werknemer op locaties of tijden moet werken waarbij het openbaar vervoer geen optie is? Hier zal in veel gevallen een balans gezocht worden tussen een werkgever die kosten dekt en de eigen verantwoordelijkheid van werknemers om die kosten niet te hoog te laten oplopen.

2.2 Wettelijke minimumvergoeding

In de motie-Van Dijk (NSC) wordt geconstateerd dat *“reiskosten die werknemers met lagere inkomens maken voor woon-werkverkeer vaak onvoldoende worden vergoed door werkgevers”* en wordt toegevoegd dat *“met stijgende kosten voor vervoer meer werknemers met een kleine beurs vervoersarmoede ervaren”*. De Stichting begrijpt deze zorgen goed; voor werknemers met een lager inkomen kan het ontbreken van een reiskostenvergoeding een serieus financieel verschil maken. Er is geen duidelijk beeld hoe groot deze groep is en hoe groot de financiële gevolgen voor deze werknemers zijn. In bijlage A wordt uitgebreider ingegaan op recente onderzoeken over deze thematiek.

In de motie wordt specifiek aan de Stichting gevraagd om *“daarbij een wettelijke verplichting te bezien”* en wordt verwezen naar België waar een woon-werkverkeervergoeding verplicht is. Als sociale partners in een te groot aantal situaties niet in staat blijken te zijn om een adequate vergoeding te

³ <https://www.pbl.nl/actueel/nieuws/afstanden-woon-werkverkeer-nemen-toe-hoogopgeleide-fulltime-werkende-man-reist-het-verst>

⁴ <https://open.overheid.nl/documenten/bf7cd49b-7a71-4e8b-91a2-a74e40b84655/file>

bieden voor werknemers met een lager inkomen, dan kan dit voor de overheid een reden zijn om in te grijpen in de arbeidsmarkt door minimumnormen te stellen, zoals bij het minimumloon. Tegelijkertijd is een wettelijke verplichting een vergaande maatregel die ingrijpt op de arbeidsvoorwaardelijke sfeer en waar de overheid terughoudend mee moet zijn. Daarom heeft de Stichting een overzicht gemaakt van de voor- en nadelen die dit biedt en geschetst tot welke afweging sociale partners daarin komen.

2.2.1 Mogelijke inrichting van een wettelijke minimumvergoeding

Omdat in de motie wordt verwezen naar de verplichte woon-werkvergoeding in België, is deze regeling nader bekeken. De verplichting in België⁵ geldt echter alleen voor woon-werkverkeer met de fiets of het openbaar vervoer, waarbij niet altijd alle kosten vergoed worden maar wel een groot deel. Ook in België hebben sectoren in veel gevallen aanvullende afspraken boven de wettelijke minimumverplichting.

Er zijn verschillende varianten denkbaar voor de inrichting van een wettelijke minimumvergoeding:

- De Belgische verplichting voor werkgevers om een vergoeding voor fiets en openbaar vervoer te hebben.
- Een wettelijke verplichting voor werkgevers om € 0,23 per kilometer te vergoeden.
- Een wettelijke verplichting voor werkgevers om in ieder geval een lager bedrag per kilometer te vergoeden, waarbij elk bedrag tot € 0,23 per kilometer nog wel belastingvrij blijft.

2.2.2 Voordelen van een wettelijke minimumvergoeding

De belangrijkste voordelen van een wettelijke minimumvergoeding, in welke vorm dan ook, zijn:

- Voor alle werknemers geldt een vorm van reiskostenvergoeding. Een deel krijgt dat nu niet en deze werknemers gaan er daarom financieel op vooruit. Dit is de effectiefste manier om alle werknemers een reiskostenvergoeding te geven.
- Meer financiële zekerheid voor werknemers dat zij er niet op hoeven toe te leggen om naar het werk te komen. Voor werknemers met een lager inkomen kan dit een belangrijk verschil maken om in het levensonderhoud te voorzien.
- Meer gelijkheid tussen werknemers omdat alle werknemers dan in ieder geval een minimumvergoeding krijgen toegekend.

2.2.3 Nadelen van een wettelijke minimumvergoeding

De belangrijkste nadelen van een wettelijke minimumvergoeding zijn:

- Het is verdere inmenging van de overheid in het arbeidsvoorwaardelijk domein.
- In het verleden zijn arbeidsvoorwaarden tot stand gekomen waarbij een uitruil heeft plaatsgevonden tussen primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden. Bijvoorbeeld: meer salaris versus geen reiskostenvergoeding. Een minimumvergoeding werkt kostenverhogend voor werkgevers en zal mogelijk effect hebben op het brutoloon of andere arbeidsvoorwaarden. Aan cao-tafels kunnen daarnaast ook andere afspraken gemaakt worden om (vervoers-)armoede aan te pakken buiten de directe sfeer van onkostenvergoedingen.
- Een wettelijk minimum is een ongericht instrument en biedt geen ruimte voor maatwerk, zoals cao-afspraken dat wel mogelijk maken. Maatwerk is essentieel vanwege de grote variëteit aan omstandigheden. Zo is niet elke werkgever even goed bereikbaar per openbaar vervoer. Een standaard wettelijke vergoeding kan haaks staan op de diverse arbeidsvoorwaardelijke afspraken die nu al gaande zijn (ov-abonnement, kilometervergoeding, fietsarrangement, etc.) en die beter passend kunnen zijn voor werkgevers en werknemers. Ook maken bedrijven soms bewust afspraken om duurzame modaliteiten te bevorderen en het gebruik van de privéauto te ontmoedigen.
- Een wettelijke minimumvergoeding kan normerend werken. Werknemers die gunstige afspraken hebben (boven het fiscaal minimum), lopen het risico dat deze worden teruggeschoefd

⁵ <https://werk.belgie.be/nl/themas/verloning/tussenkomst-van-de-werkgever-de-verplaatsingskosten-woon-werkverkeer>

naar het wettelijke minimum. Theoretisch zouden betere regelingen kunnen werken als een recruitment tool, in de praktijk zal het waarschijnlijk negatief uitpakken. Een minimum kan ook ten koste gaan van alternatieven, zoals goede ov-vergoedingen of cafetarieregelingen.

2.2.4 Afweging

De Stichting concludeert dat het thema van woon-werkverkeer een vraagstuk is dat aan cao-tafels moet worden besproken om het juiste maatwerk te kunnen bieden en niet wettelijk moet worden vastgesteld. Een wettelijke minimumvergoeding heeft enkele averechtse effecten en er kunnen goede redenen zijn om in een sector een andere afspraak te maken. Uiteraard ziet de Stichting wel dat reiskostenvergoeding een belangrijk vraagstuk is en voor groepen werknemers serieuze financiële consequenties kan hebben. Daarom roept de Stichting bedrijven en sectoren op te kijken naar de manier waarop afspraken rondom woon-werkverkeer zijn opgenomen in de arbeidsvoorwaardelijke fase, dit vraagstuk aan de cao-tafel te bespreken en de voor- en nadelen van verschillende maatregelen af te wegen. Daarnaast ziet de Stichting ook enkele knelpunten zowel op het gebied van fiscale regelgeving als het tegengaan van niet-gebruik van bestaande mogelijkheden. In het volgende hoofdstuk doet de Stichting concrete aanbevelingen om die knelpunten aan te pakken.

2.2.5 Alternatieve vorm van wettelijke verplichting

Het is voor werknemers mogelijk om ondanks een lagere reiskostenvergoeding, toch gebruik te maken van de fiscale voordelen. Als de gerichte vrijstelling van € 0,23 kilometervergoeding niet of slechts gedeeltelijk benut wordt, dan is het fiscaal mogelijk om een deel van het bruto-inkomen netto uit te laten betalen door gebruik te maken van deze vrijstelling. In sommige sectoren is een cafetarieregeling afgesproken waarin werknemers brutoloon kunnen ruilen voor andere arbeidsvoorwaarden.

Een alternatieve vorm om te zorgen voor een wettelijke verplichting, is door werkgevers te verplichten mee te werken aan het verzoek van een werknemer om gebruik te maken van deze fiscale mogelijkheid. Op dit moment lijkt hier nog weinig gebruik van te worden gemaakt, terwijl dit wel zou kunnen helpen om werknemers een hoger nettoloon te geven. Dit is een wettelijke verplichting die werknemers de keuze laat of zij gebruik willen maken van deze fiscale faciliteit. Aan een uitruil zitten echter ook nadelen, aangezien een verlaging van het brutoloon ook betekent dat een werknemer bijvoorbeeld minder pensioen of sociale zekerheidsrechten opbouwt en minder hypotheek kan krijgen. Dit is daarmee mogelijk ook complex voor een werknemer om goed af te wegen, administratief complex en conflicteert mogelijk met andere, bestaande, arbeidsvoorwaardelijke afspraken.

De Stichting heeft deze optie besproken, maar concludeert dat een eventueel recht van werknemers om hier gebruik van te maken slechts in beperkte mate bijdraagt aan betere reiskostenvergoeding, terwijl het wel een inmenging is van de overheid in het arbeidsvoorwaardelijk domein en de potentiële nadelen voor werknemers ook meer maatwerk vereisen. De Stichting heeft er daarom voor gekozen om deze mogelijkheid wel onder de aandacht te brengen van decentrale cao-tafels met aanbeveling drie, maar niet te pleiten voor een wettelijke verplichting voor werkgevers om hieraan mee te werken.

3. Concrete aanbevelingen

De concrete voorstellen zijn onderverdeeld naar de verschillende vervoersvormen: auto, openbaar vervoer en fiets, en overige aanbevelingen. Zoals eerder al gesteld, maakt de Stichting in haar aanbevelingen geen onderscheid naar inkomen, omdat het moet gaan om een adequate vergoeding van de kosten, ongeacht het inkomen. Allereerst is gekeken naar de bestaande fiscale regelingen om te bezien of die goed aansluiten bij de praktijk en geen averechtse effecten hebben. Het oplossen van knelpunten rondom reiskostenvergoeding gaat echter niet alleen over de aanpassing van fiscale mogelijkheden maar ook over het beter gebruikmaken van de bestaande mogelijkheden.

Er zijn sectoren en ondernemingen die nog geen gebruikmaken van mogelijkheden om reiskostenvergoeding op een fiscaal voordelige manier te verstrekken. Zo hebben verschillende sectoren geen reiskostenvergoeding van € 0,23 per kilometer en wordt er weinig gebruikgemaakt van middelen zoals het cafetariamodel om brutoloon netto te laten uitbetalen. Dit kan voor een sector een bewuste keuze zijn en niet elke regeling zal voor elke sector goed werken. De Stichting doet daarom enkele aanbevelingen aan cao-partijen om bepaalde mogelijkheden goed te bekijken en te bezien of dit voordelig is voor deze sector. Daarnaast zijn er ook werknemers die niet voldoende gebruikmaken van de regelingen die hun werkgever of de overheid biedt, zoals de reisaftrek ov, of die te weinig declareren.

Aanbevelingen	Aan het kabinet	Aan cao-partijen
Autovervoer	<p>1: Blijf de hoogte van de onbelaste kilometervergoeding goed monitoren</p> <p>4: Schrap de bijtelling over het mobiliteitsbudget</p> <p>5: Laat parkeerkosten onbelast vergoeden naast de € 0,23 per kilometer</p>	<p>2: Bekijk of cao-afspraken rondom kilometervergoeding voldoen</p> <p>3: Verken het gebruik van de fiscale mogelijkheid van een cafetariaregeling</p>
Openbaar Vervoer	<p>6: Behoud en verbeter de aftrekregeling voor openbaar vervoer</p>	<p>7: Geef meer bekendheid aan de mogelijkheden van een ov-kaart</p>
Fietsvervoer	<p>8: Kom met een wetwijziging om de bijtelling voor deelfietsen te schrappen</p>	<p>9: Onderzoek een renteloze lening als optie voor de aanschaf van een fiets</p>
Overige aanbevelingen	<p>11: Maak het mogelijk om op één dag zowel thuis als op kantoor te werken</p> <p>12: Beperk de administratiedruk bij incidentele extra kantoordagen</p>	<p>10: Onderzoek of een variabele reiskostenvergoeding goed wordt gebruikt</p>

3.1 Autovervoer

Aanbeveling 1: Blijf de hoogte van de onbelaste kilometervergoeding goed monitoren

Sinds 2006 lag de onbelaste kilometervergoeding op € 0,19. Op dit bedrag vindt geen indexatie plaats, waardoor het verschil tussen werkelijke kosten en de vergoeding te veel uit de pas is gaan lopen. Met het oog op onder andere de sterk gestegen brandstofkosten is dit in 2023 en 2024 stapsgewijs verhoogd naar € 0,23 per kilometer. De kilometervergoeding in al zijn eenvoud is goed uitvoerbaar in de praktijk. De Stichting vindt het wenselijk om de hoogte van € 0,23 per kilometer goed te onderbouwen en mee te laten groeien met stijgende kosten. Een onderzoek naar het ophogen van het fiscale forfait wordt aanbevolen, zodat werknemers niet al te veel hoeven bij te leggen op hun woon-werkverkeer.

De € 0,23 lijkt op dit moment alleen de variabele kosten te dekken.⁶ Het zal niet mogelijk zijn om alle kosten van de auto te vergoeden, want er is immers ook sprake van privégebruik door de werknemer en het hangt van de auto van de werknemer af wat de kosten daadwerkelijk zijn, maar de Stichting roept de overheid op om bij de volgende evaluatie van de kilometervergoeding te bezien of een deel van de vaste lasten van een auto meegenomen moet worden.

Aanbeveling 2: Bekijk of cao-afspraken rondom kilometervergoeding voldoen

De Stichting wijst erop dat de onbelaste reiskostenvergoeding zowel voor werkgevers als werknemers fiscaal erg interessant kan zijn en roept sectoren op om goed te kijken naar de mogelijkheden hiervan. Er bestaat een heel divers beeld van de hoogte van de vergoedingen per sector, dan wel afwezigheid van vergoedingen. In diverse sectoren is er geen vergoeding afgesproken of een lagere vergoeding. Wel moet hierbij worden opgemerkt dat dit ook minimumcao's betreft, waarvan afwijken in het voordeel van de werknemer is toegestaan (in tegenstelling tot standaard-cao's). De Stichting concludeert dat de onbelaste grens van € 0,23 slechts beperkt als norm werkt. Ook lijkt er een correlatie te zijn tussen het inkomen en de hoogte van de vergoeding. Hier kunnen op sectorniveau goede redenen voor zijn en mogelijk wordt een lagere kilometervergoeding gecompenseerd door betere arbeidsvoorwaarden op andere vlakken. Maar sectoren dienen goed te bekijken of groepen werknemers, zeker groepen met lagere inkomens, hierdoor niet onredelijk benadeeld worden. Hierbij dient ook bekeken te worden in hoeverre het openbaar vervoer qua beschikbaarheid en werktijden een alternatief biedt.

Aanbeveling 3: Verken het gebruik van de fiscale mogelijkheid van een cafetariaregeling

Fiscaal is het mogelijk om een bruto bedrag netto uit te laten betalen door gebruik te maken van de gerichte vrijstelling van € 0,23 als deze niet of gedeeltelijk benut wordt. Via een cafetariaregeling kunnen ook andere vervoersmiddelen, zoals de aanschaf van een fiets, worden bekostigd. Het lijkt erop dat van deze mogelijkheid in de praktijk weinig gebruik wordt gemaakt. Het meer gebruik laten maken door werkenden van deze mogelijkheid, kan bijdragen aan vermindering van de kosten die werkenden maken voor woon-werkverkeer en zorgt ervoor dat werkgevers geen premies verschuldigd zijn over het uitgeruide deel van het brutoloon. Zoals eerder vermeld, heeft dit wel ook negatieve gevolgen, omdat het brutoloon gekoppeld is aan de premies voor pensioen en sociale zekerheid. In de praktijk kan alleen van deze mogelijkheid gebruik gemaakt worden als de werkgever bereid is hieraan mee te werken. De Stichting roept sectoren op te bezien of hier vaker gebruik van gemaakt kan worden.

Aanbeveling 4: Schrap de bijtelling over de deelauto

Uit de ongedateerde notitie van de Belastingdienst⁷, waarin de fiscale gevolgen van het gebruik van deelauto's worden beschreven, volgt dat vaker dan verwacht sprake kan zijn van een ter beschikking gestelde (deel)auto, waarvoor een bijtelling moet plaatsvinden op het loon van de werknemer. Dat kan ook het geval zijn als de werkgever een mobiliteitsbudget ter beschikking stelt.⁸ De Stichting vindt het onlogisch dat als een werknemer via een mobiliteitsbudget zelf zijn vervoer kan regelen, bijvoorbeeld via een deelauto, daarover dan ook een bijtelling moet worden betaald.

Aanbeveling 5: Laat parkeerkosten onbelast vergoeden naast de € 0,23 per kilometer

Parkeren bij de werkplek kan leiden tot ongelijke behandeling tussen werknemers met en werknemers zonder leaseauto en tussen werkgevers met en werkgevers zonder eigen parkeergelegenheid. Bij een leaseauto worden parkeerkosten immers als zakelijke kosten vergoed. Als een werknemer zonder leaseauto parkeerkosten heeft, dan kunnen deze kosten alleen belastingvrij worden vergoed als de totale kosten onder de belastingvrije kilometergrens van € 0,23 blijven. De Stichting adviseert om deze ongelijke behandeling op te heffen en parkeren bij de werkplek te beschouwen als onderdeel van het

⁶ <https://www.nibud.nl/onderwerpen/uitgaven/autokosten/>

⁷ <https://www.awvn.nl/app/uploads/2024/12/Notitie-deelauto.pdf>. Op 14 februari jl. is een kennisgroepstandpunt gepubliceerd: <https://kennisgroepen.belastingdienst.nl/publicaties/kg20420253-gebruik-deelautos-door-werknemers/>

⁸ <https://www.awvn.nl/hybride-werken/nieuws/bijtelling-privégebruik-deelauto/>

woon-werkverkeer en derhalve onbelast te kunnen vergoeden naast de belastingvrije kilometervergoeding van € 0,23. In het verlengde hiervan meent de Stichting dat het onlogisch is dat de parkeerkosten bij een P+R niet onbelast mogen worden vergoed. Er kan wel een onbelaste kilometervergoeding worden verstrekt voor de rit van huis naar de P+R en vervolgens kan eveneens het daaropvolgende gebruik van het openbaar vervoer onbelast worden vergoed. De Stichting acht het onlogisch dat de tussenliggende essentiële schakel van parkeren bij de overstap van particulier vervoer naar openbaar vervoer, niet onbelast vergoed mag worden.

3.2 Openbaar vervoer

Aanbeveling 6: Behoud en verbeter de aftrekregeling voor openbaar vervoer

Uit de evaluatie blijkt dat de aftrekregeling nu relatief weinig gebruikt wordt, maar dat er wel een oververtegenwoordiging is van jongeren en lagere inkomens. Ook al is de regeling negatief geëvalueerd, de Stichting vindt het onverstandig om deze aftrekregeling in zijn geheel af te schaffen. De aftrek is zeer nuttig voor werknemers met lagere inkomens. Ook al is het gebruik laag, de relevantie kan wel hoog zijn. De evaluatie laat ook zien dat het risico op overcompensatie niet groot is. De fiscale vormgeving zou wel kritisch bekeken kunnen worden. Zo worden er enkele specifieke gevallen in de evaluatie benoemd die veel vragen van het doenvermogen van werknemers. Voor werknemers met een lager inkomen is een aftrekregeling bovendien financieel minder interessant, terwijl zij jaarlijks wel veel kosten maken als hun openbaar vervoer niet volledig vergoed wordt.

Aanbeveling 7: Geef meer bekendheid aan de mogelijkheden van een ov-kaart

De knelpunten rond het beschikbaar stellen van een ov-kaart lijken voor een groot deel opgelost te zijn. Het is niet langer nodig om een trajectkaart te hebben om dit belastingvrij te kunnen vergoeden. Werknemers kunnen een ov-kaart krijgen waarvan de kosten voor het woon-werkverkeer door de werkgever direct worden vergoed. Dit is voor een deel van de werkenden een goede oplossing maar het gebruik ervan kan zeker nog omhoog worden gebracht. De Stichting denkt dat hier mogelijk nog te weinig bekendheid voor is en brengt dit graag onder de aandacht van decentrale sociale partners.

3.3 Fietsvervoer

Aanbeveling 8: Kom met een wetswijziging om de bijtelling voor deelfietsen te schrappen

Ook bij strikt zakelijk gebruik van een deelfiets geldt de bijtelling van 7% als de werkgever de fiets ter beschikking stelt voor het woon-werkverkeer. In dat geval is volgens de Belastingdienst bij een deelfiets sprake van een leasefiets, die door de werkgever ter beschikking wordt gesteld. Zelfs het gebruik van de ov-fiets valt onder deze bijtelling. De Stichting vindt dit problematisch en zou het kabinet willen oproepen om dit aan te passen. Dat zou kunnen door de wet aan te passen dat bij (aantoonbaar) strikt zakelijk gebruik van de deelfiets geen sprake is van een leasefiets waarvoor de bijtelling geldt.

Aanbeveling 9: Onderzoek een renteloze lening als optie voor de aanschaf van een fiets

Momenteel krijgt twee derde van de werknemers geen vergoeding wanneer zij op de fiets naar hun werk gaan. Daarnaast is er voor de helft van de werkenden geen mogelijkheid tot het fiscaal voordelig sparen voor een fiets. Veelal dienen werknemers zelf een fiets aan te schaffen als zij deze willen gebruiken voor woon-werkverkeer. Bedrijven die wel gebruikmaken van een fietsplan werken bijvoorbeeld met een leasefiets. De Stichting wil decentrale cao-partijen ook wijzen op de optie van een renteloze lening, wat voor een werknemer vaak gunstiger uitpakt. Bij een renteloze lening kan een werknemer een lening aangaan om een (elektrische) fiets aan te schaffen en deze vervolgens terugbetalen via de reiskostenvergoeding. Stel dat een werknemer € 100 per maand aan reiskostenvergoeding ontvangt, dan kan deze een fiets van € 1.200 in een jaar afbetalen. Deze reiskosten zijn bij een eigen fiets tot € 0,23 belastingvrij en een renteloze lening valt onder de nihil-regeling van de Belastingdienst. Na het afbetalen van de lening kan de werknemer deze reiskosten bovendien gewoon blijven ontvangen.

Dit in tegenstelling tot een leasefiets, waarbij de werknemer geen reiskostenvergoeding kan ontvangen. Ook is een nadeel voor werkgevers dat een renteloze lening minder sturing geeft aan een stimulan om te fietsen. Ten slotte kan het ook nog een optie zijn voor werkgevers om een cafetariaregeling te gebruiken voor de aanschaf van een fiets uit het brutoloon.

3.4 Overige aanbevelingen

Aanbeveling 10: Onderzoek of een variabele reiskostenvergoeding goed wordt gebruikt

De vaste reiskostenvergoeding werd in het verleden veel gebruikt en deze is inmiddels bij veel werkgevers vervangen door een *variabele* reiskostenvergoeding. Een variabele reiskostenvergoeding wordt berekend op basis van het daadwerkelijk aantal gereisde kilometers. Werknemers moeten hiervoor hun reisgegevens bijhouden, zoals kilometerstanden of ov-bewijzen, om aanspraak te maken op deze vergoeding. Een nadeel hiervan kan zijn dat het niet-gebruik hiermee toeneemt, omdat het meer vraagt van de werknemer om kosten te declareren. De Stichting raadt aan om te evalueren of een variabele reiskostenvergoeding niet te veel leidt tot niet-gebruik.

Als de werkgever een vaste, periodieke, vrijgestelde reis- en thuiswerkkostenvergoeding aan de werknemer betaalt, die is gebaseerd op een schriftelijk vastgelegde afspraak hoe vaak de werknemer thuiswerkt en naar kantoor reist, hoeft een incidentele aanpassing van het reispatroon niet te worden uitgevoerd. Dat doet zich voor als de werknemer op een thuiswerkdag naar kantoor moet reizen voor een afdelingsevenement, een externe cursus volgt of naar een klant reist.

Het zou goed zijn om in de gevallen waarin geen sprake is van deze schriftelijk vastgelegde afspraak, meer flexibiliteit te kunnen aanbrenge zonder al te veel administratieve lasten. Aanbeveling 11 en 12 gaan over deze situatie.

Aanbeveling 11: Maak het mogelijk om op één dag zowel thuis als op kantoor te werken

Zonder de schriftelijk vastgelegde afspraak is het namelijk fiscaal niet mogelijk om als werknemer deels op kantoor en deels thuis te werken op eenzelfde dag met behoud van de vrijgestelde reis- en thuiswerkvergoeding. De werknemer moet dan kiezen of hij een reiskostenvergoeding krijgt of een thuiswerkvergoeding. Dit is onhandig, omdat juist gestimuleerd wordt dat werknemers de reisbewegingen meer over de dag spreiden om filedruk en congestie te beperken. Een werknemer zou er niet voor gestraft moeten worden als hij een deel van de dag naar kantoor gaat en verder thuis werkt.

Aanbeveling 12: Beperk de administratiedruk bij incidentele extra kantoordagen

In het geval van een incidentele extra kantoordag zal de werknemer handmatig moeten administreren dat hij afziet van de thuiswerkvergoeding (of van de reiskostenvergoeding, maar die is meestal hoger). Dat moet vervolgens verwerkt worden in de administratie. Dat is veel administratie voor een klein bedrag. Naar analogie van de marge die er is bij een reiskostenvergoeding, zou het goed zijn als er meer flexibiliteit komt zodat een werknemer niet meteen tegen allerlei administratie aanloopt bij een incidentele extra kantoordag.

4. Conclusies en advies

Maatwerk

Een reiskostenvergoeding kan belangrijk zijn voor werknemers om niet te veel kosten te maken om op de werkplek te komen. Er is geen wettelijke verplichting voor werkgevers om dit aan te bieden, maar het wordt wel fiscaal gestimuleerd en veel werkgevers bieden een regeling aan. Vanwege de grote heterogeniteit aan situaties is het van belang dat sectoren en ondernemingen hier maatwerk kunnen toepassen. Sommige werknemers zijn gebaat bij een betere vergoeding voor de auto of de fiets, terwijl werknemers in andere sectoren mogelijk meer hebben aan andere aanvullende arbeidsvoorwaarden.

Wettelijke minimumvergoeding

De Stichting heeft uitgebreid gesproken over de mogelijkheid van een wettelijke minimumvergoeding en verschillende varianten daarvan. Dit is de meest effectieve manier om te zorgen dat iedereen een (minimale) reiskostenvergoeding krijgt en daarmee zal het groeps werknemers die nu minder vergoeding krijgen op korte termijn een financieel voordeel bieden. Dit is echter wel inmenging van de overheid in het arbeidsvoorwaardelijk domein. Doordat in cao-onderhandelingen afwegingen worden gemaakt tussen verschillende belangen, zal een verhoging van de reiskostenvergoeding mogelijk gepaard gaan met aanpassingen op andere arbeidsvoorwaarden. Bovendien is dit instrument ongericht en bereikt het ook veel werknemers die geen belang hebben bij een reiskostenvergoeding. De Stichting adviseert daarom om hier niet voor te kiezen en dit vraagstuk aan decentrale cao-tafels te laten.

Aanbevelingen aan het kabinet

De Stichting formuleert een aantal aanbevelingen aan het kabinet om in de fiscale sfeer aanpassingen te doen die kunnen zorgen voor een eerlijkere en betere vergoeding van reiskosten:

- Blijf de hoogte van de onbelaste kilometervergoeding goed monitoren;
- Schrap de bijtelling over de deelauto;
- Laat parkeerkosten onbelast vergoeden naast de € 0,23 per kilometer;
- Behoud en verbeter de aftrekregeling voor openbaar vervoer;
- Kom met een wetswijziging om de bijtelling voor deelfietsen te schrappen;
- Maak het mogelijk om op één dag zowel thuis als op kantoor te werken;
- Beperk de administratiedruk bij incidentele extra kantoordagen;

Aanbevelingen aan decentrale cao-partijen

De Stichting formuleert daarnaast enkele aanbevelingen aan decentrale sociale partners om mee te nemen in cao-onderhandelingen en binnen ondernemingen:

- Bekijk of cao-afspraken rondom kilometervergoeding voldoen;
- Verken het gebruik van de fiscale mogelijkheid van een cafetarieregeling;
- Geef meer bekendheid aan de mogelijkheden van een ov-kaart;
- Onderzoek een renteloze lening als optie voor de aanschaf van een fiets;
- Onderzoek of een variabele reiskostenvergoeding goed wordt gebruikt;

Bijlage A: Achtergrond en analyses

Om tot een advies te komen, heeft de Stichting inzichtelijk gemaakt wat er de afgelopen jaren aan onderzoek is gedaan naar het aanbod van reiskostenvergoeding en wat de verschillende fiscale mogelijkheden zijn die nu worden geboden door de overheid om dit te stimuleren.

A.1 Analyse van de huidige situatie en thematiek

Er zijn de afgelopen jaren verschillende onderzoeken gedaan naar het gebruik van de (onbelaste) reiskostenvergoeding en verschillende andere fiscale maatregelen. Ook geven onderzoeken van TNO en sociale partners een breder beeld van hoe groot de problematiek is. Hieronder volgt een korte samenvatting van enkele belangrijke conclusies.

A.1.1 Onderzoeksrapportage *Gebruik onbelaste reiskostenvergoeding*⁹

De onbelaste reiskostenvergoeding was sinds 2006 vastgesteld op € 0,19 per kilometer en is recent stapsgewijs verhoogd naar € 0,23. In het kader van deze wijziging is in de zomer van 2022 onderzoek gedaan naar het zakelijke reisgedrag van werknemers en zelfstandigen, het gebruik van de onbelaste reiskostenvergoeding en de reiskosten die zij maken. De belangrijkste uitkomsten uit dit onderzoek:

- Het meest wordt gebruikgemaakt van auto of motor (120 km per week), daarna het openbaar vervoer;
- 90% van de werkgevers zegt reiskostenvergoeding te bieden, 75% van de werknemers zegt het te krijgen;
- Minder dan 10% heeft overige vergoedingen (kilometervergoeding, aanschafvergoeding voor fiets, mobiliteitsbudget, leasefiets of een poolauto);
- Helft zelfstandigen trekt reiskosten af van de belastingaangifte, vooral voor de auto;
- In de meeste gevallen wordt er geen ondergrens of maximum afgesproken voor vergoeding;
- 54% van de werkgevers vergoedt alleen woon-werkverkeer, 13% alleen zakelijke reizen, 33% vergoedt beide;
- 44% van de werknemers geeft aan dat niet de volledige kosten gedekt worden;
- Voor ov-kosten zijn diverse opties: losse kaarten vergoeden (18%), een ov-abonnement dat privé gebruikt mag worden (27%), een ov-abonnement voor woon-werkverkeer (29%) en een abonnement voor zakelijke reizen (25%);
- Verhoging reiskostenvergoeding leidt bij meeste werknemers niet tot ander gedrag;
- Een meerderheid kent wel een thuiswerkkostenvergoeding, maar krijgt haar niet aangeboden.

A.1.2 Evaluatie onbelaste reiskostenvergoeding¹⁰

Onderzoeksbureau CE Delft heeft in juli 2023 een evaluatie van de onbelaste reiskostenvergoeding gepubliceerd waarin de doeltreffendheid en doelmatigheid wordt bekeken. De maximale vergoeding is voldoende om de variabele reiskosten voor kleine en middenklasse auto's in de meeste gevallen onbelast te vergoeden; bij grotere auto's is dit niet het geval. De regeling draagt effectief bij aan een betere geografische matching van vraag en aanbod van arbeid en vergroot het arbeidsaanbod. De regeling heeft een fors budgettair beslag (ca. € 2,5 miljard per jaar), maar lijkt doelmatig en werkgevers en werknemers zijn tevreden met deze mogelijkheid. Vooral werknemers met lage inkomens in landelijke gebieden hebben hier het meeste aan.

⁹ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-2198ef82346785141dd4e368ba7a0418c083acd9/pdf>

¹⁰ <https://open.overheid.nl/documenten/f52d6c43-a3e8-406c-809a-80147cafb15a/file>

A.1.3 Verkenning gebruik en uitvoering reisaftrek ov¹¹

In 2024 is voor het eerst een evaluatie uitgevoerd van de reisaftrek ov. In de aangifte Inkomensbelasting is er een mogelijkheid om reiskosten af te trekken, als er minimaal een dag per week meer dan 10 kilometer met het openbaar vervoer wordt gereisd en de werknemer geen dekkende reiskostenvergoeding krijgt. Tot de coronapandemie maakten ruim 40.000 werknemers hier gebruik van, in 2022 waren het 31.000 werknemers. De schatting is dat 60.000 werknemers recht hebben op deze reisaftrek. Een gemiddelde van de mensen die het nu aanvragen: ze reizen 39 kilometer, vier dagen per week, verdienen een relatief laag salaris en zijn relatief jong. De regeling is niet doeltreffend: levert weinig op, veel mensen die er recht op hebben maken er geen gebruik van en veel mensen maken er ook geen structureel gebruik van. Het is daarmee waarschijnlijk ook niet doelmatig, al is het risico op overcompensatie ook klein. Er is ook nog een groep die de reisaftrek wel invult, maar uiteindelijk geen recht heeft op een aftrek of geen aftrekmogelijkheid heeft. Zeker voor lagere inkomens zijn minder aftrekmogelijkheden, maar de evaluatie gaat niet specifiek in op redenen voor werknemers om geen gebruik te maken van deze regeling. De regeling vraagt in specifieke gevallen veel van het doenvermogen van werknemers.

A.1.4 TNO-onderzoek vervoersarmoede¹²

In de energietransitie zal naar verwachting het gebruik van een brandstofauto de komende jaren worden ontmoedigd. TNO heeft begin 2024 onderzoek gedaan naar hoe groot de groep kwetsbare huishoudens is die moeite heeft op eigen kracht deel te nemen aan de transitie naar duurzame mobiliteit. 113 tot 227 duizend huishoudens hebben een laag inkomen en hoge brandstofkosten; 73 tot 175 duizend daarvan zijn extra kwetsbaar omdat zij weinig financieel vermogen hebben en op een per ov slecht bereikbare locatie wonen. Twee derde van deze huishoudens heeft ook energiearmoede en verder zijn eenoudergezinnen en mensen met een uitkering sterk oververtegenwoordigd. Deze kwetsbare huishoudens zijn gemiddeld 10 tot 12% van het inkomen kwijt aan brandstof, dat ligt vooral aan het aantal kilometers, niet aan onzuinige auto's. De meeste van deze huishoudens wonen in middelgrote steden, voornamelijk in landelijke gebieden. Dit suggereert dat de transitie naar een rechtvaardig, inclusief en klimaatneutraal transportsysteem gebaat is bij inkomens- en/of locatieafhankelijke beleidsmaatregelen. Generieke maatregelen, zoals een accijnsverlaging, zijn dus niet efficiënt. Hierbij moet worden opgemerkt dat in dit onderzoek is uitgegaan van reiskostenvergoeding vanuit de werkgever en dat er geen data zijn gebruikt over hoeveel mensen daadwerkelijk die vergoeding krijgen.

A.1.5 Onderzoeken sociale partners

Organisaties van sociale partners hebben ook verschillende onderzoeken gedaan die specifiek ingaan op het aanbod en gebruik van regelingen voor een reiskostenvergoeding. Hier volgt een korte samenvatting van de uitkomsten van deze onderzoeken:

AWVN 2024 - Vergoedingen woon-werkverkeer en thuiswerken¹³

AWVN heeft 204 werkgevers en bedrijfstakorganisaties gevraagd naar de reiskostenvergoeding en thuiswerkvergoeding. Hiervan geeft 92% een vergoeding voor woon-werkverkeer. Van deze werkgevers houdt 67% het fiscaal maximum aan, 30% zit daaronder en 3% daarboven. 81% van de deelnemers hanteert een maximale kilometervergoeding tot gemiddeld 40 kilometer enkele reis. Van de onderzochte werkgevers heeft 72% een thuiswerkvergoeding ingevoerd. Ook bij deze vergoeding wordt in grote meerderheid het fiscale maximum toegepast.

¹¹ <https://open.overheid.nl/documenten/d03652d0-64dc-4187-aaf3-04bf4afab3b6/file>

¹² <https://publications.tno.nl/publication/34642067/rD5lQO/TNO-2024-P12018.pdf>

¹³ <https://www.awvn.nl/hybride-werken/publicaties/ledenonderzoek-2024-vergoedingen-woon-werkverkeer-thuiswerken/>

CNV 2024 – Inventarisatie reiskosten onder grote cao's¹⁴

CNV heeft een aantal grote cao's onder elkaar gezet waar in april 2024 nog geen gebruik werd gemaakt van de fiscale mogelijkheid om een vergoeding tot € 0,23 per kilometer belastingvrij te vergoeden:

- *Metaal en Techniek*: geen reiskostenvergoeding;
- *Metalektro*: geen reiskostenvergoeding;
- *Supermarkt- en horeca-cao*: geen reiskostenvergoeding;
- *Gemeenten*: niet verplicht om een reiskostenvergoeding te geven. Gemeenten Groningen en Leeuwarden bieden bijvoorbeeld geen reiskostenvergoeding;
- *Schoonmaaksector*: € 0,14 per kilometer vanaf 30 kilometer enkele reis (vanaf 2025 is dit aangepast naar € 0,14 per kilometer voor 10 tot 30 kilometer enkele reis en € 0,23 per kilometer vanaf 30 kilometer enkele reis).
- *Ziekenhuizen*: in 2023 verhoogd van € 0,08 naar € 0,16 per kilometer;
- *Verzorging, verpleging en thuiszorg (VVT)*: € 0,17 per kilometer, met een maximum van 40 kilometer.

CNV 2024 – Onderzoek naar fietsvergoeding¹⁵

Een update van de enquête uit 2023 (die hieronder staat) rondom de fietsvergoeding. De getallen zijn ongeveer gelijk aan 2023: 27% komt met de fiets, daarvan geeft 33% aan een fietsvergoeding te krijgen en 50% geeft aan fiscaal voordelig te kunnen sparen voor een fiets.

CNV 2023 – Opinieonderzoek onder CNV-leden¹⁶ & CNV 2023 – Onderzoek naar de fiets- en ov-kosten¹⁷

CNV heeft een enquête gehouden onder ruim 2.700 leden. 63% gaat voornamelijk met de auto, 27% met de fiets en 10% met het openbaar vervoer. Zij geven de volgende reacties:

- Van de autorijders geeft 21% aan hun autokosten volledig vergoed te krijgen. 41% krijgt minder dan € 0,21 per kilometer (destijds het fiscaal maximum) en 18% minder dan € 0,15.
- Van de ov-reizigers geeft 74% aan hun reiskosten volledig vergoed te krijgen. 27% kan tijd die ze in het openbaar vervoer besteden aan werk ook meetellen als officiële werktijd.
- Van de werknemers die een fiets gebruiken, geeft 34% aan een fietsvergoeding te krijgen. 45% kan fiscaal voordelig sparen voor een fiets en 61% heeft faciliteiten (douche of fietsenstalling) om te stimuleren dat werknemers de fiets pakken.

CNV 2022 – Onderzoek naar kostendekkendheid reiskosten¹⁸

Een enquête onder CNV-leden laat zien dat bijna 90% van de werknemers die met de auto naar het werk gaan, moeten bijleggen op hun reiskosten.

A.2 Huidige (fiscale) ondersteuning voor reiskostenvergoeding

Op dit moment zijn er allerlei mogelijkheden voor werkgevers om hun werknemers een reiskostenvergoeding te kunnen aanbieden die op verschillende manieren (fiscaal) worden ondersteund. Hieronder een overzicht van de belangrijkste mogelijkheden:

- De werkgever mag belastingvrij maximaal € 0,23 per kilometer onbelast vergoeden. Deze grens lag vanaf 2006 jarenlang op € 0,19 per kilometer en is sinds 2023 stapsgewijs verhoogd;

¹⁴ <https://www.cnv.nl/nieuws/cnv-reiskostenvergoeding-vanuit-werkgevers-nog-steeds-ondermaats/>

¹⁵ <https://www.cnv.nl/nieuws/cnv-onderzoek-meerderheid-werknemers-krijgt-geen-fietsvergoeding/>

¹⁶ <https://www.cnv.nl/nieuws/cnv-onderzoek-4-op-5-werkenden-leggen-toe-op-reiskosten/>

¹⁷ <https://www.cnv.nl/nieuws/cnv-onderzoek-werknemer-legt-toe-op-fiets-en-ov-kosten/>

¹⁸ <https://radar.avrotros.nl/artikel/reiskostenvergoeding-dekt-kosten-vaak-niet-onacceptabel-zegt-cnv-52548>

- Voor openbaar vervoer mag het volledige bedrag onbelast vergoed worden, dit kan ook een ov-abonnement of voordeelurenkaart zijn. Vanaf 1 januari jl. geldt dat ook voor buitenlandse reizen, onder voorwaarde dat het abonnement in ieder geval ook zakelijk wordt gebruikt;
- Met de cafetariaregeling bestaat er de mogelijkheid om werknemers aan te bieden om brutoloon uit te ruilen voor een vorm van een onbelaste reiskostenvergoeding (bijvoorbeeld met een fiscaal mobiliteitsbudget). Hiermee kan ook de aanschaf van een fiets worden bekostigd;
- Werknemers kunnen ov-kosten die niet worden vergoed door de werkgever aftrekken van hun belasting (reisaf trek ov). Deze regeling is recent negatief geëvalueerd (zie §A.1.3);
- Een werkgever kan via een fietsregeling een leasefiets (eigendom van de werkgever) van een werknemer en in veel gevallen ook onderhoud en reparaties ervan bekostigen. Er volgt dan wel een bijtelling op het salaris van 7% van de waarde van de fiets voor het privégebruik. Van privégebruik is in ieder geval sprake als de leasefiets ook wordt toegekend voor woon-werkverkeer.
- Ook kan de werkgever een fiets via een renteloze lening bekostigen;
- Een werkgever kan een leaseauto aanbieden. De werknemer betaalt dan wel een percentage van de cataloguswaarde wanneer hij meer dan 500 kilometer per jaar privé rijdt. Dit percentage is op dit moment lager bij een elektrische auto, maar dit wordt gelijkgetrokken.
- Een werkgever mag ook een gericht vrijgestelde thuiswerkvergoeding aanbieden, maar op een dag waarop zowel wordt thuisgewerkt als op kantoor kan niet op dezelfde dag ook een gericht vrijgestelde reiskostenvergoeding aan de werknemer worden betaald. De werkgever en de werknemer moeten een keuze maken.

Bijlage B: Adviesaanvraag

Ministerie van Sociale Zaken en
Werkgelegenheid

> Retouradres Postbus 90801 2509 LV Den Haag

Stichting van de Arbeid
Postbus 90405
2509 LK Den Haag



Directoraat-Generaal Werk

Parnassusplein 5
2511 VX Den Haag
Postbus 90801
2509 LV Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon

Datum 18 september 2024
Betreft Advies aanvraag reiskostenvergoeding

Geachte dames en heren,

Zoals u bekend zal zijn, heeft de heer Olger van Dijk (NSC) tijdens het plenair debat over vervoersarmoede op 15 mei een motie ingediend die de regering verzoekt de Stichting van de Arbeid te laten adviseren over de toekomst van de reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer en daarbij een wettelijke verplichting te bezien. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft deze motie oordeel Kamer gelaten. De motie is op 21 mei jl. met 143 stemmen voor aangenomen.

Uit onderzoek blijkt dat een overgrote meerderheid van de werkgevers al een onkostenvergoeding biedt. Overigens hebben niet alle werknemers een vergoeding voor woon-werkverkeer nodig. Bijvoorbeeld omdat zij geen reiskosten maken, zij een auto van de zaak hebben of dat zij thuiswerken. Een wettelijke verplichting zou gelden voor alle werknemers, ook voor werknemers die geen laag loon hebben of geen vervoersarmoede ervaren. Tegelijkertijd blijkt tevens uit onderzoek dat lagerbetaalde werknemers vaker aangeven geen reiskostenvergoeding te ontvangen van hun werkgever. Juist bij deze werknemers kan het risico op vervoersarmoede groter zijn.

Daarom zou ik uw advies willen vragen over mogelijke ervaren knelpunten rondom vervoersarmoede en daarbij een wettelijke verplichting in deze overweging mee te nemen. Daarbij realiseer ik me dat sociale partners primair over de arbeidsvoorwaarden gaan. Ik stel het op prijs als u deze overwegingen in uw advies meeneemt en hierop reflecteert.

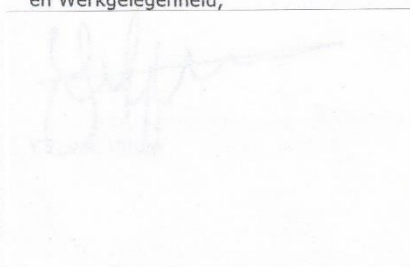
Bij het komen tot een advies zou u een aantal onderzoeken kunnen meenemen, waaronder het onderzoek van Motivaction ([PowerPoint Presentation \(rijksfinancien.nl\)](#)), de evaluatie van de onbelaste reiskostenvergoeding ([Evaluatie onbelaste reiskostenvergoeding | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)), de verkenning naar de reisaf trek OV ([Verkenning gebruik en uitvoering reisaf trek OV | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)) en het onderzoek van TNO naar vervoersarmoede in het kader van de energietransitie ([Vervoersarmoede en de energietransitie \(tno.nl\)](#)). Mijn ambtenaren en de ambtenaren van de ministeries van Financiën en Infrastructuur en Waterstaat zijn overigens desgewenst graag bereid om deze onderzoeken toe te lichten en over het onderwerp in een van de werkgroepen van de Stichting van de Arbeid in gesprek te gaan.

Directoraat-Generaal Werk

Datum
18 september 2024

Via deze brief zou ik u willen vragen of u de regering hierover kunt adviseren. Ik zou het waarderen als u het advies uiterlijk in het voorjaar kunt vaststellen.

Hoogachtend,
De Minister van Sociale Zaken
en Werkgelegenheid,



Pagina 2 van 2