

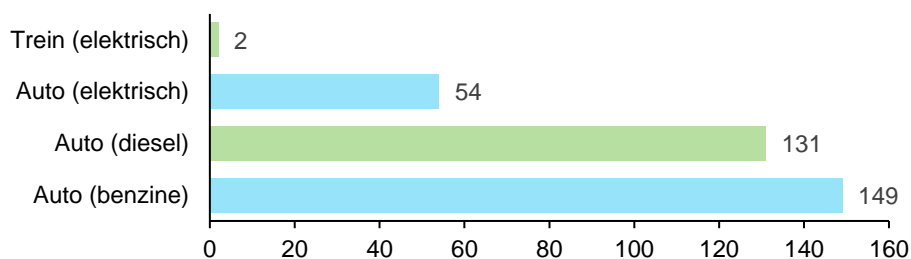
**Nederland staat voor grote uitdagingen om de ambitieuze doelstellingen op het gebied van klimaat, stikstof en wonen te halen**

Nederland staat momenteel voor een aantal grote uitdagingen. Denk bijvoorbeeld aan de klimaatcrisis, de stikstofcrisis en de woningnood. Voor elk van deze uitdagingen zijn ambitieuze doelstellingen geformuleerd. Zo moet de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland per 2030 met 55% zijn gereduceerd<sup>1</sup> en om natuurherstel mogelijk te maken dient de stikstofuitstoot in 2030 gehalveerd te zijn.<sup>2</sup> Tevens heeft het kabinet de ambitie om 100.000 woningen per jaar bij te bouwen in de schaarse beschikbare ruimte waarop ook de industrie, natuur, agrarische sector en mobiliteit meeconcurreren.<sup>1</sup> Het Kabinet werkt er samen met verschillende sectoren hard aan om deze ambitieuze doelstellingen te realiseren. Dit zijn daarmee belangrijke maatschappelijke thema's waarbij sturing op het gebruik ervan met verschillende fiscale regelingen op individueel gedragsniveau is te stimuleren.

**De mobiliteitssector, en het openbaar vervoer in het bijzonder, kan een belangrijke rol vervullen bij het behalen van de verschillende doelen**

Ook de mobiliteitssector speelt een belangrijke rol. De sector is bijvoorbeeld verantwoordelijk voor 18% van de uitstoot van broeikasgassen en 11% van de stikstofdepositie in stikstofgevoelige natuur.<sup>3,4</sup> Om een substantiële bijdrage te leveren aan de opgaven zijn doelstellingen opgesteld. Zo moet de sector de komende jaren 25% minder stikstof uitstoten en in 2050 volledig emissievrij zijn.<sup>5,6</sup> Het openbaar vervoer kan hier een belangrijke bijdragen aan leveren. Zo becijferde Milieu Centraal dat een elektrische auto per reizigerskilometer 27 keer zoveel CO<sub>2</sub> uitstoot als een elektrische trein (zie figuur onder). Bij een benzineauto is dit zelfs 75 keer meer.<sup>7</sup> Ook de stikstofdepositie van vervoer via spoor is slechts een fractie van het wegverkeer.<sup>8</sup> Daarnaast is het openbaar vervoer efficiënt in ruimtegebruik. Het gebruik van de trein neemt zo'n twaalf keer minder ruimte in beslag dan wegverkeer.<sup>9</sup> Ook zijn er voor iedere auto in Nederland anderhalf tot twee parkeerplaatsen. Deze zijn samen goed voor zo'n 220 km<sup>2</sup> aan parkeeroppervlak, een oppervlakte bijna net zo groot als de gemeente Amsterdam (ongeveer 240 km<sup>2</sup>).<sup>10</sup> Waarbij een simpele rekensom laat zien dat een groot deel permanent ongebruikt is.<sup>11</sup>

**CO<sub>2</sub>-uitstoot per reizigerskilometer (gram)**



Bron: CO<sub>2</sub>-uitstoot fiets, ov en auto, [milieucentraal.nl](https://milieucentraal.nl)

**Het huidige fiscale stelsel ontmoedigt het gebruik van het openbaar vervoer**

Voorgaande maakt dat het Kabinet aangeeft in te zetten op meer reizen per fiets, te voet en met het openbaar vervoer.<sup>12</sup> De overheid lijkt echter een schroom te hebben om actief

<sup>1</sup> Coalitieakkoord 2021-2025, [openoverheid.nl](https://openoverheid.nl), 2021,

<sup>2</sup> Wet natuurbescherming en de Omgevingswet, [overheid.nl](https://overheid.nl), 2021

<sup>3</sup> Verkeer en Vervoer, [aanpakstikstof.nl](https://aanpakstikstof.nl), 2021

<sup>4</sup> Welke sectoren stoten broeikasgassen uit?, [cbs.nl](https://cbs.nl), 2023

<sup>5</sup> Kabinet zet nieuwe stappen in opgave landelijk gebied, [rijksoverheid.nl](https://rijksoverheid.nl), 2023

<sup>6</sup> Klimaatakkoord, [klimaatakkoord.nl](https://klimaatakkoord.nl), 2019

<sup>7</sup> CO<sub>2</sub>-uitstoot fiets, ov en auto, [milieucentraal.nl](https://milieucentraal.nl)

<sup>8</sup> Verkeer en Vervoer, [aanpakstikstof.nl](https://aanpakstikstof.nl), 2021

<sup>9</sup> Bodemgebruik; verkorte gebruiksvorm, per provincie, vanaf 1900, [cbs.nl](https://cbs.nl), 2017

<sup>10</sup> Herindeling van de gemeenten Amsterdam en Weesp, [eerstekamer.nl](https://eerstekamer.nl)

<sup>11</sup> 14-18 miljoen parkeerplaatsen: Sturen in parkeren, [kimnet.nl](https://kimnet.nl), 2018. 8,8 miljoen auto's: Hoeveel personenauto's zijn er in Nederland, [cbs.nl](https://cbs.nl), 2022. Parkeerplaats is ca. 12,5 m<sup>2</sup> (2,5 m x 5 m): De afmetingen van een parkeervak, [vexpan.nl](https://vexpan.nl)

<sup>12</sup> Beleidsprogramma Infrastructuur en Waterstaat, [overheid.nl](https://overheid.nl), 2022

op reisgedrag te sturen. Toch doet ze dit al jaren.<sup>13</sup> Fiscaliteiten als de netto woon-werkverkeer kilometervergoeding, de vergoeding voor losse zakelijke reizen met het openbaar vervoer of de bijtelling voor leasevoertuigen beïnvloeden het reisgedrag aanzienlijk.<sup>12</sup> Ze spelen bijvoorbeeld een rol bij de keuze tussen wel of niet reizen, de overweging om een auto, (elektrische) fiets of OV-abonnement aan te schaffen en het gebruik van specifieke modaliteiten op dagdagelijkse basis. De werkelijkheid laat zien dat deze fiscale regels het gebruik van het openbaar vervoer ten opzichte van het gebruik van bijvoorbeeld de auto ontmoedigen. Hieronder zijn de belangrijkste observaties ten aanzien van deze fiscale regels geschetst en is een voorstel gedaan voor een aantal mogelijke aanpassingen die de fiscale regels beter in lijn brengen met de ambities van het Kabinet.

***Het verstrekken van een OV-chipkaart wordt gezien als loon in natura, andere modaliteiten kennen echter wel vormen van aanschafsubsidies of regelingen***

De aanschaf van een OV-abonnement kent geen fiscale stimulans. De aanschaf en het verstrekken van een OV-chipkaart van € 7,50 door de werkgever geldt fiscaal gezien zelfs als loon in natura. Gevolg is dat hierover loonbelasting moet worden betaald. Ter vergelijking, iemand die besluit een nieuwe elektrische auto aan te schaffen ontvangt een aankoopsubsidie van € 2.950. Bovendien wordt over de aanschafwaarde geen BPM betaald. De aankoopsubsidie voor elektrische voertuigen en de grijskentekenregeling zorgen voor de nodige stimulering bij de aanschaf van bestelauto's. Met deze regeling betalen ondernemers geen BPM over de aanschafwaarde van een bestelauto en kan de BTW worden afgeschreven. Dat kan nu zelfs nog op fossiel aangedreven bestelauto's met veelal een negatieve impact op het milieu zoals bij grote pick-up wagens.<sup>14</sup>

***De fiscale voordelen die wel voor het openbaar vervoer gelden, zijn in praktijk vaak nodeloos ingewikkeld en creëren administratieve lasten***

Het (zakelijk) gebruik van het openbaar vervoer wordt daarentegen wel fiscaal gestimuleerd, bijvoorbeeld door het onbelast kunnen vergoeden van een trajectabonnement. Deze en andere fiscale regels worden echter gekenmerkt door specifieke voorwaarden die het gebruik ervan compliceren en die leiden tot administratieve lasten bij werkgevers en werknemers (zie bijlage I voor een overzicht van de fiscale regelingen met impact op het gebruik van het openbaar vervoer).<sup>15</sup> Zo mogen de feitelijke kosten van losse zakelijk reizen onbelast door de werkgever worden vergoed. De feitelijke kosten dienen echter gedeclareerd te worden (via bonnetjes) of aannemelijk te worden gemaakt (op basis van een vast reispatroon). Daarnaast is een trajectabonnement alleen fiscaal volledig onbelast als deze minstens vier dagen per week wordt gebruikt. Als een medewerker twee dagen thuiswerkt, zijn de kosten van het trajectabonnement hoger dan als dezelfde reizen met losse kaartjes zouden worden gemaakt, hij of zij heeft dan 'teveel' vergoed gekregen. Het verschil wordt gezien als loon in natura en is daardoor wél belast. Er wordt hierin geen onderscheid gemaakt tussen trajectabonnementen en onbepaald reizen abonnementen, bij beiden moet over het 'teveel' vergoede bedrag belasting worden betaald. Volgt u het nog? Deze complexiteit en de administratieve lasten die hieruit voortvloeien, maken het minder aantrekkelijk om te kiezen voor het openbaar vervoer.

<sup>13</sup> Verbieden, verplichten of verleiden?, [overheid.nl](https://overheid.nl), 2021

<sup>14</sup> De BPM-vrijstelling voor bestelauto's wordt in 2025 beëindigd. Aanbiedingsbrief pakket Belastingplan 2023, [rijksfinancien.nl](https://rijksfinancien.nl)

<sup>15</sup> Het in 2030 in te voeren 'betalen naar gebruik' zal naar verwachting ook invloed hebben op het mobiliteitsgebruik. Plannen kabinet met betalen naar gebruik, [rijksverheid.nl](https://rijksverheid.nl)

**Casus: Sanne wil met het gezin gaan winkelen in Utrecht**

Sanne woont in Arnhem en wil op zaterdag met haar kinderen van twaalf en veertien gaan winkelen in Utrecht. Ze twijfelt tussen de trein en de auto van de zaak. De trein is sneller en milieuvriendelijker, maar een retourtje Arnhem-Utrecht voor drie personen kost zo'n € 41: € 12,60 voor een enkeltje 2<sup>e</sup> klas en 7,95 voor een Jongeren Dagkaart. Voor het privé gebruik van de auto is de bijtelling betaald en ervaart ze geen kosten voor de extra af te leggen kilometers. Daarnaast heeft Sanne met haar werkgever de afspraak dat ze de privé parkeerkosten vergoed krijgt. Hierdoor parkeert ze haar auto lekker makkelijk zonder kosten in een parkeergarage in het centrum. Het gevolg: ondanks al haar goede bedoelingen pakt Sanne toch de auto.

Het gebruik van een (zakelijke) auto wordt op een veel (fiscaal) vriendelijkere manier gestimuleerd dan het OV. De meest invloedrijke regeling is misschien wel de bijtelling voor leaseauto's, waarmee de auto van de zaak relatief voordelig privé gebruikt kan worden. Hiermee reizen mensen eenvoudig van deur tot deur, zakelijk of privé, alleen of met het hele gezin. Op het moment van gebruik zijn de kosten voor afschrijving, wegenbelasting, verzekering, onderhoud en (afhankelijk van het contract) brandstof reeds gemaakt of in elk geval niet 'voelbaar' voor de reiziger. Deze kosten worden daarom niet meer meegenomen in het maken van de keuze voor de fiets, trein of auto en hebben dus geen invloed op het reisgedrag. Daarnaast mag de werkgever de parkeerkosten van een auto van de zaak onbelast vergoeden. Deze regeling geldt zowel zakelijk als privé, dus zelfs bij een weekendje weg in centrum Amsterdam. Tevens kent de fiscale bijtellingsregeling voor (zakelijke) auto's een veel eenvoudiger administratief regime waarbij er slechts eenmalig een administratieve handeling plaatsvindt en is dit voor werkgevers een vorm van loon waar jaarlijks geen salaris- of pensioenverhoging op toegepast dient te worden. Het fiscale voordeel en het gemak van de regelingen hebben een sterk stimulerend effect op het gebruik van de auto voor lange, maar juist ook korte privé ritten ten koste van de fiets of lopen.

**Aanpassingen aan het fiscale stelsel brengen de Kabinetsdoelen dichterbij en doen recht aan de ambities van overheden en vervoerders**

Overheden en vervoerders hebben zich reeds gecommitteerd aan de 'Contouren Toekomstbeeld OV 2040' waarin wordt geschetst dat alle reizigers in 2040 op een betrouwbare, veilige, snelle, gemakkelijke en comfortabele wijze van A naar B moeten kunnen reizen met aandacht voor toekomstige generaties.<sup>16</sup> Deze doelen sluiten aan bij de Kabinetsambities op het gebied van klimaat, de natuur en de beschikbare ruimte. De ambities en bijbehorende doelen worden echter geconfronteerd met fiscale regelgeving die op onderdelen een tegengesteld effect sorteert. Er is daarom behoefte aan de herziening van het fiscale stelsel om juist op individueel niveau gedrag te beïnvloeden. Hierbij kan worden gekeken naar drie verschillende niveaus: mobiliteit in de breedste zin, tussen modaliteiten en specifieke fiscale regels binnen het openbaar vervoer:

1 *Mobiliteit in brede zin*: Het uitblijven van reisbewegingen is de meest duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteitsoptie. Via fiscale regels kunnen prikkels worden ingebouwd om het aantal reisbewegingen te beperken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan:

- Het differentiëren in de reeds beschikbare thuiswerkvergoeding door een hogere vergoeding toe te kennen op dagen dat het druk is op het weg en op het spoor. Op deze manier kunnen reizigers efficiënter worden verdeeld over de week. Dit leidt tot minder filevorming en een betere aansluiting tussen vraag en aanbod in het openbaar vervoer, waardoor minder piekcapaciteit hoeft te worden aangehouden door vervoerders. Dit laatste leidt weer tot milieuvoordelen en financiële voordelen omdat het aantal treinen en bussen dat beschikbaar moet

<sup>16</sup> Contouren Toekomstbeeld OV 2040, [officielebekendmakingen.nl](https://www.officielebekendmakingen.nl), 2019

zijn en onderhouden moeten worden, wordt bepaald door de benodigde piekcapaciteit.<sup>17</sup>

- Het inrichten van een integraal mobiliteitsbudget. Hierbij krijgt een werknemer een vast bedrag per jaar voor mobiliteit. Deze wordt onbelast vergoed en komt ter vervanging van (een groot deel van) de huidige fiscale regels voor zakelijk vervoer. Dit zorgt voor een simpel fiscaal stelsel dat gelijk is voor iedereen. De medewerker maakt zelf een keuze voor de modaliteiten die hij of zij kiest op basis van zijn of haar persoonlijke situatie. Het budget dat niet wordt gebruikt blijft bij de medewerker. Hierdoor ontstaat een stimulans om bijvoorbeeld dichterbij werk te gaan wonen (minder verkeersbewegingen), te lopen of de fiets te nemen. Op den duur kan hierbij ook worden nagedacht aan een koppeling met een emissiebudget, waarbij niet alleen de kosten een rol spelen, maar ook de emissies van de gekozen modaliteiten.<sup>18</sup>
- 2 *Tussen modaliteiten:* De huidige fiscale regels wegen aspecten zoals duurzaamheid, natuur en ruimtegebruik onvoldoende mee. Zo ontstaat bij reizigers een eendimensionale financiële prikkel bij de keuze voor een bepaalde modaliteit. Het gebruik van bijvoorbeeld de auto krijgt hierdoor vaak de voorkeur vanwege het gebruiksgemak en de beperkte aandacht voor negatieve (milieu)aspecten. Om te komen tot een meer gelijk speelveld is een aanpassing aan fiscaal beleid mogelijk:
- Het zo veel mogelijk gelijk trekken van fiscale voordelen tussen modaliteiten. Zo kan worden nagedacht over een aanschafsubsidie voor OV-abonnementen of mogelijkheden om 'the first and last mile' fiscaal aantrekkelijk te maken. Bij dit laatste kan worden gedacht aan het stimuleren van deelmobiliteitsoplossingen als tegenhanger van het onbelast kunnen vergoeden van de (privé-) parkeerkosten van een auto van de zaak.
- 3 *Binnen het openbaar vervoer:* Ook bestaan er mogelijkheden om het openbaar vervoer te stimuleren, zonder ingrijpende aanpassingen aan het fiscale stelsel of aanpassingen aan de fiscale regels voor het gebruik van andere modaliteiten. Deze mogelijkheden zien met name toe op het verminderen van de complexiteit van de regelingen in het openbaar vervoer en de administratieve lasten die hier uit voortvloeien. Denk hierbij aan:
- Het invoeren van een laag bijtellingspercentage (bijvoorbeeld 7%) voor een onbeperkt reizen abonnement met het openbaar vervoer<sup>19</sup>. Hiermee kan het openbaar vervoer ook voordelig onbeperkt privé gebruikt worden. Het abonnement sluit daarmee qua eenvoud en gebruiksvoordelen meer aan bij bijvoorbeeld een auto van de zaak. Een dergelijke regeling kan helpen bij het doel om in 2030 acht miljard minder zakelijke autokilometers af te leggen, zoals afgesproken in het Klimaatakkoord.<sup>6</sup>
  - De mogelijkheid creëren tot het aanbieden van voordeelkaarten voor gezinsleden van een werknemer tegen een laag bijtellingspercentage. Zo kan, net als met een auto van de zaak, op een voordelige manier het hele gezin profiteren van het openbaar vervoer. Dit gebeurt immers ook bij het gebruik van een leaseauto.
  - Het onbelast vergoeden van trajectabonnementen. Zo hoeven de daadwerkelijk gemaakte kosten niet langer aannemelijk te worden gemaakt of te worden bewezen door de werknemer. Een dergelijk abonnement kan alleen voor een specifiek traject gebruikt worden, dus het eventuele voordeel voor privégebruik is beperkt.

***We hebben alle capaciteit en creativiteit nodig om te komen tot een toekomstvast mobiliteitssysteem***

De opgaves op het gebied van klimaat, natuur en ruimtegebruik zijn vele malen breder dan de discussie over het gebruik van de auto of het openbaar vervoer. Alle modaliteiten





<sup>17</sup> CO<sub>2</sub>-uitstoot fiets, ov en auto, [milieucentraal.nl](http://milieucentraal.nl)

<sup>18</sup> Ervan uitgaande dat dit budget wordt toegekend aan werknemers, met een mogelijkheid tot het verstrekken van dit budget aan alle Nederlanders in de toekomst.

<sup>19</sup> 7% procent is hetzelfde percentage dat ook geldt voor de fiscale regeling 'fiets van de zaak', [rijksoverheid.nl](http://rijksoverheid.nl)

moeten gezamenlijk bijdragen aan het verwezenlijken van de Kabinetsdoelstellingen en alleen gezamenlijk kunnen we Nederland bereikbaar en leefbaar houden. Toch lopen we al jaren aan tegen een fiscaal stelsel dat niet in lijn is met deze opgave en daarom vraagt om herziening. In dit position paper zijn daarom concrete voorstellen gedaan voor het verbeteren van het fiscale stelsel. OV-NL gaat graag in gesprek met overheden, vervoerders en de bredere mobiliteitssector om de mogelijkheden verder te verkennen en om gezamenlijk toe te werken naar een mobiliteitssysteem dat we kunnen overdragen aan volgende generaties.

**Bijlage I: Overzicht van de fiscale regelingen die mogelijk impact hebben op het gebruik van openbaar vervoer**

Fiscale regeling	Vervoermiddel	Omvang van de regeling
<p><b>Aankoopsubsidie voor elektrische auto's voor particulieren (SEPP) en elektrische bedrijfsauto's (SEBA).</b> De subsidie bedraagt in 2023 € 2.950 voor een nieuwe elektrische auto, € 2.000 voor een gebruikte elektrische auto en maximaal € 5.000 voor een bedrijfsauto.<sup>20,21,22</sup></p>		<p>In 2023 kan de subsidie gebruikt worden bij de aankoop van 22.700 nieuwe elektrische auto's, 16.000 gebruikte elektrische auto's en (minimaal) 6.600 elektrische bedrijfsauto's.<sup>16,17,18</sup></p>
<p><b>Bijtellingsregeling leaseauto bij privégebruik.</b> Hiermee kan een zakelijke leaseauto privé gebruikt worden met een vast bijtellingspercentage voor de werknemer. Indien de leaseauto elektrisch is geldt in 2023 een lager tarief van 16% tot € 30.000 van de cataloguswaarde. Daarboven geldt het reguliere tarief van 22%.<sup>23</sup></p>		<p>In 2021 reden er circa 750.000 zakelijke leaseauto's op de weg.<sup>24</sup> Dit is ruim 11% van alle auto's in Nederland (8,8 miljoen).<sup>25</sup> In 2020 maakt ongeveer 74% van de leaserijders gebruik van de bijtellingsregeling.<sup>26</sup></p>
<p><b>Parkeerkosten auto van de zaak zijn onbelast (intermediaire kosten).</b> Een werkgever mag de parkeerkosten van een zakelijke auto onbelast vergoeden, deze worden beschouwd als intermediaire kosten. Ook parkeerkosten die worden gemaakt tijdens het privégebruik van de auto kunnen onbelast worden vergoed.<sup>27</sup></p>		<p>In 2022 stonden ruim 1 miljoen personenauto's op naam van een bedrijf.<sup>20</sup> Het is onbekend bij hoeveel hiervan de (privé) parkeerkosten door de werkgever worden vergoed.</p>
<p><b>Grijskentekenregeling.</b> Onder deze regeling vallen verschillende regelingen voor bestelauto's op grijs kenteken. Ondernemers kunnen een bestelauto aanschaffen zonder BPM, betalen een lagere wegenbelasting (MRB) en kunnen de BTW van de aanschaf en het onderhoud van een bestelauto terugvragen.<sup>28,29,30</sup></p> <p><i>Noot: de BPM-vrijstelling voor bestelauto's wordt in 2025 beëindigd.<sup>31</sup></i></p>		<p>In 2022 waren er Nederland ongeveer 975.000 bestelauto's.<sup>32</sup> Alleen bestelauto's die minimaal 10% van de jaarlijkse kilometers zakelijk rijden en voldoen aan de eisen kunnen gebruik maken van de grijskentekenregeling.<sup>28,30,33</sup> Het is onbekend welk deel van de bestelauto's gebruik maakt van de grijskentekenregeling.</p>

<sup>20</sup> Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA), [rvo.nl](https://www.rvo.nl), 2023

<sup>21</sup> Subsidie voor de koop van een nieuwe elektrische auto, [rvo.nl](https://www.rvo.nl), 2023

<sup>22</sup> Subsidie voor de koop van een gebruikte elektrische personenauto, [rvo.nl](https://www.rvo.nl), 2023

<sup>23</sup> Bijtelling privégebruik auto 2022, [belastingdienst.nl](https://www.belastingdienst.nl)

<sup>24</sup> Autoleasemarkt in cijfers 2021, [vna-lease.nl](https://www.vna-lease.nl)

<sup>25</sup> Hoeveel personenauto's zijn er in Nederland?, [cbs.nl](https://www.cbs.nl), 2022

<sup>26</sup> 10% van de bijtellers stopt met bijtellen, [vzr.nl](https://www.vzr.nl), 2020

<sup>27</sup> Handboek Loonheffingen 2023, [belastingdienst.nl](https://www.belastingdienst.nl)

<sup>28</sup> Ondernemersregeling, [belastingdienst.nl](https://www.belastingdienst.nl)




<sup>29</sup> Bestelauto, [belastingdienst.nl](https://www.belastingdienst.nl)

<sup>30</sup> Btw aftrekken over een auto die u zakelijk en privé gebruikt?, [belastingdienst.nl](https://www.belastingdienst.nl)

<sup>31</sup> Aanbiedingsbrief pakket Belastingplan 2023, [rijksfinancien.nl](https://www.rijksfinancien.nl)

<sup>32</sup> Hoeveel bestelauto's zijn er in Nederland?, [cbs.nl](https://www.cbs.nl), 2022

<sup>33</sup> Eisen aan ombouw en inrichting, [belastingdienst.nl](https://www.belastingdienst.nl)

Fiscale regeling	Vervoermiddel	Omvang van de regeling
<p><b>Vaste kilometervergoeding van € 0,21 per kilometer.</b> De werkgever mag de werknemer onbelast een vaste belastingvrije vergoeding geven van maximaal € 0,21 per gereden zakelijke kilometer met de auto, het OV of de fiets.<sup>34</sup></p>		<p>Ongeveer 70% van alle kilometers voor woon-werkverkeer werd in 2021 afgelegd met de auto.<sup>35</sup> Hiervan maakt ongeveer 30% gebruik van een kilometervergoeding (2022).<sup>36</sup> 8% van de kilometers voor woon-werkverkeer worden afgelegd met het OV, waarvan ongeveer 10% een kilometervergoeding krijgt.</p>
<p><b>Werkelijke kosten OV belastingvrij vergoeden.</b> De werkgever mag de werkelijke kosten van zakelijke reizen in het OV met losse kaartjes volledig onbelast vergoeden. Het is ook mogelijk om een (traject)abonnement vergoed te krijgen. Hiervoor moeten de kosten aannemelijk worden gemaakt. Als de kosten voor het (traject)abonnement hoger liggen dan de kosten als de zakelijke reizen met losse kaartjes zouden worden gemaakt, wordt het verschil hiertussen belast.<sup>23</sup></p>		<p>In 2018 waren er 500.000 zakelijke OV-chipkaarten in gebruik.<sup>37</sup> Ongeveer 70% van het OV-gebruik voor woon-werkverkeer wordt in 2022 volledig of deels vergoed in de vorm van een abonnement of de werkelijk gemaakte kosten van een los ticket.<sup>11</sup></p>
<p><b>Thuiswerkvergoeding van max. € 2,15 per dag.</b> Werkgevers kunnen werknemers onbelast een thuiswerkvergoeding bieden van € 2,15 per dag om de kosten voor een thuiswerkplek te compenseren en werknemers te stimuleren om thuis te werken.<sup>23</sup></p>		<p>In 2020 werkte ongeveer 3,5 miljoen mensen vanuit huis, waarvan 1,3 miljoen vast en 2,2 miljoen incidenteel.<sup>38</sup> 41% van de werkgevers geeft in 2022 aan een thuiswerkvergoeding aan te bieden.<sup>39</sup></p>

<sup>34</sup> Verhoging belastingvrije reiskostenvergoeding naar € 0,21, [rijksoverheid.nl](https://rijksoverheid.nl)

<sup>35</sup> Hoeveel reisden inwoners van Nederland van en naar het werk? [cbs.nl](https://cbs.nl), 2021

<sup>36</sup> Heeft COVID geleid tot structureel ander reisgedrag?, [kimnet.nl](https://kimnet.nl), 2022

<sup>37</sup> Hupsakee met het ov: bedrijven willen werknemers de trein inkrijgen, [rtlnieuws.nl](https://rtlnieuws.nl), 2018

<sup>38</sup> Hoeveel mensen werken (nooit) thuis?, [cbs.nl](https://cbs.nl), 2020

<sup>39</sup> Gebruik onbelaste reiskostenvergoeding, [overheid.nl](https://overheid.nl), 2022