



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/167031

Bijlage(n)
1

Datum 18 september 2026
Betreft Kamerbrief motie fiscale regelingen voor woon-werkverkeer,
specifiek t.a.v. fiets en ov

Geachte voorzitter,

Met deze brief wordt invulling gegeven aan de motie van het Lid Van Leijen (D66) van 12 mei 2026.¹ De motie vraagt om bestaande fiscale regelingen voor woon-werkverkeer en hun effect op vervoerskeuzes uit te zoeken, en daarbij expliciet te bezien hoe fietsgebruik en het openbaar vervoer (ov) aantrekkelijker gemaakt kunnen worden. Tijdens het tweeminutendebat Openbaar Vervoer en Taxi van 12 mei 2026 is besproken om hier enkel beschikbare informatie voor te gebruiken.

Deze brief begint met een samenvatting van de bevindingen en een toezegging, gebaseerd op de drie paragrafen die volgen. Deze gaan achtereenvolgens in op de fiscale regelingen voor woon-werkverkeer, het aanbod en gebruik daarvan en wat we weten over de effecten ervan op het woon-werkverkeer op basis van verschillende onderzoeken. Het is ook goed deze inventarisatie in het licht te zien van verbeteringen aan het belastingstelsel in zijn geheel. Wij blijven hierover graag in gesprek met uw Kamer.

Bevindingen

Uit de onderzoeksresultaten naar de effecten van fiscale regelingen op het woon-werkverkeer volgt dat het belangrijkste voor fiets- en ov-stimulering in het woon-werkverkeer is *dat* er een vergoeding wordt aangeboden door de werkgever voor aanschaf en gebruik van de fiets en het ov, waarbij het effect sterker wordt als dit onder voorwaarden gebeurt (zie de vierde sectie voor verschillende voorbeelden). Verdere stimulering door een verhoging van de bedragen lijkt een kleiner positief effect te generen. Daarnaast lijkt stimulering van de fiets via een onkostenvergoeding ten koste te gaan van het ov (vooral bus, metro en tram) terwijl bij stimulering van het ov de verschuiving ten koste gaat van fietsen en lopen; behalve op lange afstanden waar er sprake is van overstap van auto naar trein. Tot slot geven werknemers die niet met het ov en de fiets reizen, maar ook zij die dat wel doen, aan dat financiële voordelen voor de fiets en het ov over het algemeen minder belangrijk zijn dan praktische belemmeringen zoals comfort, afstand, het weer, voorzieningen en onveilige routes of daadwerkelijke verbindingen en overstap- en wachttijden.

¹ Kamerstukken II 2025/26, 23645, nr. 894.

Tegelijkertijd blijkt, op basis van enquêtes waar het aanbod en gebruik van deze fiscale regelingen een element is, dat veel werkgevers al meerdere fiscale regelingen aanbieden om het gebruik van de fiets en het ov te steunen. De gebruikscijfers laten echter zien dat het daadwerkelijk gebruik achterblijft en er mogelijk een mismatch bestaat tussen (de kwaliteit van en kennis over het) aanbod en het gebruik. Daarbij zijn er grote verschillen tussen werkgevers, in lijn met het uitgangspunt van de werkkostenregeling (wkr) dat werkgevers en werknemers keuzevrijheid hebben om deze fiscale regelingen toe te passen als element binnen het arbeidsvoorwaardelijke domein. Vanuit een kostenperspectief voor de werkgever is de positie van de leaseauto als aantrekkelijke arbeidsvoorwaarde hierbij opvallend. Deze optie wordt door werknemers evenveel gebruikt als een fiets of ov-optie terwijl minder (kleine) werkgevers het aanbieden. Zo geeft de sector bijvoorbeeld aan dat een leasefiets (grootweg € 60-€ 90 per maand voor een e-bike) veelal via bruto-netto uitruil wordt aangeboden, en dus voornamelijk door de werknemer wordt betaald, terwijl bij een leaseauto de kosten vaak volledig door de werkgever worden vergoed (al snel € 600 tot € 1.100 per maand voor een D-segment auto, afhankelijk van voertuig, contractduur, brandstofkosten, etc.).

Naast de keuzevrijheid binnen het arbeidsvoorwaardelijke domein worden de verschillen en keuzes van werkgevers en werknemers ook door andere factoren bepaald, waaronder de al genoemde bereikbaarheidsaspecten en voorzieningen. Verder spelen ook de sector, grootte en de loonsom van het bedrijf een belangrijke rol in het aanbod van werkgevers,² omdat deze van invloed zijn op de aandacht en kennis over bovenstaande fiscale regelingen en de aanwezige financiële ruimte om woon-werkverkeer te vergoeden binnen de wkr. Met betrekking tot een eventuele (extra) stimulans voor de fiets en het ov zou dus niet alleen moeten worden gekeken naar de fiscale mogelijkheden, maar ook naar de andere factoren zoals *best practices*, kennis en administratieve lasten.

Kortom, de beschikbare informatie toont dat de fiscale wet- en regelgeving het gebruik van fiets en ov voor woon-werkverkeer niet direct in de weg staat. Fiscaal hebben zowel de fiets (via volle forfaitaire reiskosten en lage daadwerkelijke kosten) en het ov (door ook privégebruik van abonnementen te kunnen vergoeden) juist een voordeel t.o.v. andere modaliteiten. In de praktijk blijken de fiscale mogelijkheden voor woon-werkverkeer binnen het arbeidsvoorwaardelijke domein sterker gebruikt te worden voor de auto en in mindere mate voor het ov, de fiets, of andere modaliteiten. Dit laatste heeft positieve effecten in termen van bijvoorbeeld sociale mobiliteit en werkgelegenheid maar ook verschillende neveneffecten t.a.v. congestie³ en gemiste gezondheidsbaten van fietsen en lopen.⁴ Om dit te veranderen zal in beeld gebracht worden hoe (1) het keuzeaanbod van bestaande fiscale regelingen verbeterd kan worden, vooral maar niet alleen onder kleine werkgevers en in sectoren met een lage loonsom; en (2) hoe de (mogelijke) mismatch tussen het totale fiscale keuzeaanbod van modaliteitskeuzes door werkgevers en het uiteindelijke gebruik van fiets, ov en bijvoorbeeld e-brom-, snor-, motorfiets en deelmobiliteit door werknemers verbeterd kan worden. Deze inzichten worden medio 2027 met de Kamer gedeeld.

² &Morgen, Reisbalans, AWWN (2025). [Trends in mobiliteit: Zo verduurzaam je met groene arbeidsvoorwaarden je mobiliteit](#). Utrecht: &Morgen.

³ Krabbenborg, L., Moorman, S. & Hamersma M. (eds) (2025). [Mobiliteitsbeeld 2025](#). Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

⁴ Van der Vliet, M., Staatsen B.A.M. & Gerlofs-Nijland, M.E. (2023) [Op weg naar gezonder en duurzamer kort woon-werkverkeer. Pak de fiets of het OV!](#) Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

Inventarisatie fiscale regelingen woon-werkverkeer

Er is een overzicht gemaakt van de op dit moment geldende fiscale regelingen die woon-werkverkeer raken, met specifiek aandacht voor de fiets en het ov. Het gaat hierbij vooral om regelingen in de loonheffingen en de winstbelasting. Zie ook de brief over deelauto's van 15 mei 2024 waarin is toegezegd dat de Belastingdienst een aantal voorbeelden zal publiceren om de geldende regels ten aanzien van het gebruik van deelauto's door werknemers te verduidelijken.⁵ Dit is inmiddels ook online gepubliceerd.⁶

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/167031

Een belangrijk uitgangspunt in de fiscale behandeling van zakelijke reizen (inclusief woon-werkverkeer) is keuzevrijheid in het arbeidsvoorwaardelijke domein. Werkgevers (en werknemers) kunnen via CAO's en arbeidsvoorwaardengesprekken kiezen om meer loon te bieden of gemaakte kosten te vergoeden. Dit laatste hoeft niet; werkgevers moeten deze kosten wel willen en kunnen dragen. Als ze gemaakte kosten vergoeden, dan kan dit belast of onbelast afhankelijk van de fiscale regeling, en kunnen er afspraken gemaakt worden over het bedrag of eventuele voorwaarden (zoals een minimum of maximum afstand). Deze keuzevrijheid is recentelijk herhaald in de kabinetsreactie op het advies van de Stichting van de Arbeid over een eventuele minimaal verplichte onbelaste reiskostenvergoeding van 11 juli 2025.⁷ Ook de recente fiscale evaluatie van de werkkostenregeling gaat hierop in.⁸ Andere uitgangspunten die in de evaluatie worden benoemd zijn eenvoud voor uitvoering en minimale administratieve lasten voor werkgevers en werknemers. Zoals in de kabinetsreactie op de evaluatie is aangegeven, is het hierbij nodig om oog te houden voor de neveneffecten van de werkkostenregeling, bijvoorbeeld wat betreft bereikbaarheid door extra gemaakte kilometers.

Loonheffingen

Als de werkgever aan een werknemer een compensatie in welke vorm dan ook geeft voor het gebruik van een auto, fiets, ov, deelmobiliteit of ander voertuig, moet beoordeeld worden of dit belast is en zo ja hoe en voor hoeveel. De relevante fiscale regelingen zijn hier:

- (1) een onbelaste (reis)kostenvergoeding, forfaitaire vastgesteld op maximaal € 0,25 per kilometer inclusief tol-, veer- en parkeergelden;
- (2) de bijtelling voor het privégebruik van een voertuig van de zaak wanneer het voertuig door de werkgever *ter beschikking* is gesteld (met in de hoofdregel 22% van de waarde van een auto en 7% van de waarde van de fiets); en
- (3) het gebruik van de vrije ruimte en/of vrijstellingen van de werkkostenregeling (wkr).

Voor de auto geldt daarnaast nog een speciaal bijtellingstarief via de youngtimerregeling en een bijtellingskorting voor elektrische auto's. Voor een uitgebreide toelichting op de verschillende regelingen verwijzen wij naar het Handboek Loonheffingen van de Belastingdienst.⁹ Hierin wordt bijvoorbeeld bij carpooling nog duiding gegeven over de mogelijkheid om de onbelaste reiskostenvergoeding in te zetten voor zowel bestuurder als passagier(s).

Fiscale behandeling aanschaf en gebruik fiets:

⁵ Kamerstukken II 2023/24, 31305, nr. 461.

⁶ Te benaderen via: <https://kennisgroepen.belastingdienst.nl/publicaties/kg20420253-gebruik-deelautos-door-werknemers/>

⁷ Kamerstukken II 2025/26, 36602, nr. 164.

⁸ Kamerstukken II 2025/26, 36812, nr. 129.

⁹ Zie Hoofdstuk 23 'Vervoer en reiskosten' en Hoofdstuk 10 'Vrije ruimte en eindheffing werkkosten berekenen' van het Handboek Loonheffingen (februari 2026).

Specifiek voor de fiets kan een werkgever deze regelingen in de loonheffingen gebruiken om zijn werknemers te stimuleren om een (elektrische) fiets aan te schaffen of te gebruiken. Dit kan door werknemers

- een belastingvoordeel te geven voor de aanschaf van een fiets via het gebruik van de vrije ruimte van de wkr (met onbelaste reiskostenvergoeding);
- door een renteloze lening te verschaffen voor de aanschaf van een fiets (met onbelaste reiskostenvergoeding);
- door een leasefiets ter beschikking te stellen met 7% bijtelling voor de werknemer (zonder onbelaste reiskostenvergoeding);
- Ook kunnen de kosten voor het zakelijk- en privégebruik van een deelfiets worden vergoed en is de bijtelling voor deelfietsen op nihil gezet - met terugwerkende kracht tot 1 januari 2020. Deze bijtelling van 0% geldt alleen als de fiets maximaal 10% van de tijd bij het woon- of verblijfadres van de werknemer staat.¹⁰
- De werkgever kan er tot slot voor kiezen om een onbelaste reiskostenvergoeding te verstrekken indien een fiets die privé-eigendom¹¹ is van de werknemer wordt gebruikt voor zakelijk reizen, waaronder woon-werkverkeer.

Met een mogelijke forfaitaire vergoeding van € 0,25 per km en de lage gebruikskosten maakt dit de fiets puur fiscaal de meest gestimuleerde modaliteit omdat het verder stimuleert dan de daadwerkelijk gemaakte of forfaitaire kosten zoals bij andere modaliteiten. Werkgevers kunnen daarnaast variëren binnen deze vergoeding door bijvoorbeeld een hogere vergoeding te geven voor fietskilometers dan voor autokilometers. Dit kan onbelast zolang onder de € 0,25 per km wordt gebleven, en daarboven door het extra bedrag aan te wijzen als eindheffingsloon in de vrije ruimte van de werkkostenregeling.

Fiscale behandeling ov:

Voor het ov geldt dat alle gemaakte reiskosten onbelast kunnen worden vergoed door de werkgever aan de werknemer. Deze vallen onder een gerichte vrijstelling van de werkkostenregeling en gaan dus niet ten koste van de vrije ruimte. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het verstrekken van een trein- of busabonnement of een andere mobiliteitskaart. De werkgever kan er ook voor kiezen om losse kaartjes te vergoeden. Ten slotte kan de werkgever er sinds het Belastingplan 2024 voor kiezen om binnen een abonnementsvorm of mobiliteitskaart het privégebruik van het ov onbelast te vergoeden. Hiermee stimuleert de werkgever ook het treinreizen in de vrije tijd van de werknemer.

Parkeerkosten bij een station of hub kunnen niet afzonderlijk worden vergoed. Voor de reis naar het station of hub geldt bij gebruik van eigen voertuig de kilometervergoeding van maximaal € 0,25 per km, deze vergoeding is inclusief parkeergelden. De parkeerkosten kunnen wel als onderdeel van een breder commercieel reisproduct vergoed worden of aanvullend onbelast worden vergoed, maar dienen in het laatste geval dan ten laste van de vrije ruimte te worden gebracht.

Winstfeer (inkomsten- en vennootschapsbelasting)

¹⁰ Belastingplan 2026.

¹¹ Ook die fiets die met een vergoeding vanuit de vrije ruimte en/of met een renteloze lening vanuit de werkgever is aangeschaft, is een fiets in privé-eigendom.

In het algemeen geldt verder dat de kosten van een aan een werknemer ter beschikking gestelde leasefiets, leaseauto, zakelijk ter beschikking gestelde voertuigen, en ov- of deelauto-abonnementen, voor de werkgever aftrekbaar zijn van de winst in het kader van de vennootschapsbelasting of inkomstenbelasting (winst uit onderneming in box 1), behoudens voor zover een aftrekbeperking geldt. Verder bevat de Milieulijst¹² momenteel een code voor een elektrisch aangedreven bakfiets of cargobike. Ondernemers en ondernemingen kunnen een dergelijke fiets aanschaffen en in aanmerking komen voor 36% milieu-investeringsaftrek (MIA). De MIA wordt uiteindelijk verwerkt in de belastingaangifte.

Tot slot bestaat er nog een fiscale regeling voor burgers die voor hun woon-werkverkeer met het ov reizen maar bewijsbaar geen onkostenvergoeding van hun werkgever krijgen. Met de Reisaftrek OV kan deze groep via de jaaraangifte een deel van de reiskosten van hun inkomen aftrekken.

Aanbod en gebruik van fiscale regelingen in het woon-werkverkeer

Er zijn verschillende studies en pilots¹³ naar de effecten van de onbelaste reiskostenvergoeding op de fiets en het ov.¹⁴ Daarnaast zijn er verschillende reizigers- en werkgeversonderzoeken¹⁵ die laten zien dat de fiscale regelingen niet in gelijke mate worden aangeboden door werkgevers en dat deze ook verschillend worden gebruikt door werknemers. In de praktijk observeren wij dat werkgevers en werknemers sommige vervoersmodaliteiten meer prioriteit geven in het arbeidsvoorwaardelijke domein. Hieronder volgt eerst kort de huidige woon-werkverkeer samenstelling. Daarna wordt ingegaan op de uitkomsten van recente enquêtes onder werkgevers en werknemers naar het aanbod en gebruik van de verschillende fiscale regelingen.

Achtergrond en potentie

Het woon-werkverkeer beslaat 25,8% van alle gemiddelde reizigerskilometers in Nederland¹⁶ en werknemers reizen in 2025 gemiddeld 3,3 dagen per week naar het werk.¹⁷ Tabel 1 (pagina 6) geeft kort de verdeling van de verschillende vervoersmodaliteiten in het woon-werkverkeer weer. Hieruit is op te maken dat de (privé) auto de meeste kilometers en aantallen verplaatsingen (voertuig als hoofdvervoersmiddel) kent, dat de trein en leaseauto's gemiddeld de meeste kilometers maken en dat de fiets met 28% een opvallend percentage van de totaal aantal dagelijkse woon-werkverkeer verplaatsingen inneemt.

¹² Te benaderen via: <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2026-04/brochure-milieulijst-2026-0104206.pdf>

¹³ Voor een overzicht zie: [Effecten van maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag \(update juni 2026\) | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

¹⁴ Zorlu, A. & Schindler M. (2026). [\(Spill-Over\) effects of commuting subsidies on travel mode choice, Case Studies on Transport Policy \(24\)](#); Verrips, A.S. & Hilbers, H.D. (2020). [Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020](#). Den Haag: Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving.

¹⁵ [Werkgeversenquête 2026](#); [Landelijk Reizigersonderzoek 2025](#).

¹⁶ [ODiN 2024](#) (gecorrigeerd).

¹⁷ Landelijk Reizigersonderzoek 2025.

Tabel 1: Gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten in het dagelijks woon-werkverkeer (wwv) (excl. zakelijk/beroepsmatig)

	Aandeel wwv kilometers	Aandeel woon-werk - verplaatsingen	Gem. afstand per wwv verplaatsing (km)	Aandeel in totaal aantal verplaatsingen (incl. wwv)
Modal split*				
Autobestuurder	64%	48%	25,0	33%
Autopassagier	4%	3%	22,1	11%
Trein	15%	6%	49,9	2%
BTM	2%	3%	13,0	2%
Fiets	7%	28%	4,6	28%
Lopen	0%	5%	1,0	20%
Overig	8%	7%	20,8	4%
Autobestuurder**				
Privéauto (70%)	44,8%		25 km	
Lease of zakelijk (20,5%)	13,1%		44 km	
Bedrijfsauto (4,6%)	2,9%			
Private lease (4,5%)	2,9%			
Overig (incl. bestel- en deelauto) (0,7%)	0,4%			

Bronnen: *modal split: ODIN 2024, CBS (bewerking, KIM).

**Onderverdeling autobestuurder: Landelijk Reizigersonderzoek 2025.

De motie vraagt te bezien hoe fietsgebruik en het ov aantrekkelijker kunnen worden gemaakt. Onderzoek laat zien dat ongeveer 50% van de werknemers binnen een straal van gemiddeld 9,5 kilometer van het werk woont; en daarmee binnen de afstand valt waarin mensen het nog acceptabel vinden om per e-fiets naar het werk te reizen.¹⁸ Als we het huidige aandeel van de fiets in woon-werkverkeer verplaatsingen (28%), lopen (5%) en bus/metro/tram (3%) van deze 50% aftrekken blijft er grofweg nog 14% aan potentiële verplaatsingen over.¹⁹ In ritten (dus ook combinaties van vervoersmiddelen) wordt 22% van het woon-werkverkeer onder de 10km met de auto gemaakt, 43% met de fiets, 20% lopend en 6% met bus/tram/metro.²⁰ Deze potentie van 14% aan verplaatsingen en 22% aan ritten geeft een eerste inkadering maar blijft theoretisch omdat het voorbij gaat aan bovengenoemde praktische overwegingen zoals bereikbaarheids-belemmeringen (van bijvoorbeeld bedrijventerreinen) of de fysieke capaciteit om te fietsen. Ook gaat het bijvoorbeeld voorbij aan de noodzaak tot zakelijke kilometers later op de dag.²¹

¹⁸ De Haas & Huang (2022); Hamersma, M. & Roeleven, I. (2024). [Acceptabele bereikbaarheid: een reizigersperspectief](#). Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. De 9,5 km is een gemiddelde: ODIN 2024 (gecorrigeerd) toont dat 20% van de 10-15km ritten in woon-werkverkeer per fiets worden afgelegd.

¹⁹ ODIN 2024 (gecorrigeerd).

²⁰ ODIN 2024 (gecorrigeerd).

²¹ De focus op woon-werkverkeer hier gaat voorbij aan de inherente relatie met zakelijke kilometers die veelal achter bijvoorbeeld leaseauto's schuilt.

Voor langere afstanden (minimaal 10km met auto) heeft het KiM in 2024 berekend dat de combinatie fiets en ov met effectieve beleidsmaatregelen tot 3,4% van de *algemene* autoverplaatsingen en 7,8% van de verplaatsingsafstand kunnen opvangen. Dit zijn ongeveer 650.000 extra fiets-ov verplaatsingen op dagbasis, waarvan ongeveer de helft met een woon-werkmotief (en zonder reiskosten in de berekening mee te nemen).²²

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/167031

Aanbod en gebruik van fiscale regelingen in het woon-werkverkeer

Resultaten uit de Werkgeversenquête 2026 en het Landelijk Reizigersonderzoek 2025 samengevat in Tabel 2 (pagina 7) en Tabel 3 (pagina 8) geven een indicatie van het aanbod en gebruik van de verschillende fiscale regelingen.

Wat opvalt in Tabel 2 is bijvoorbeeld dat bijna alle grote werkgevers een reiskostenvergoeding aanbieden, vooral voor de auto. Verder is het opvallend dat werkgevers vaker regelingen voor de fiets (aankoop en vergoeding) en het ov (vergoeding) aanbieden dan de optie voor een leaseauto. Tegelijkertijd toont de werkgeversenquête dat 7% van de grote werkgevers alleen reiskosten vergoedt zolang die niet met de auto gemaakt zijn; maar ook dat 8% van de werkgevers alleen maar een vergoeding voor de auto biedt. Kleine werkgevers bieden gemiddeld genomen minder opties aan en zijn meer auto georiënteerd.

Tabel 2: Gesteld aanbod en gebruik door werkgevers en werknemers van fiscale woon-werkverkeer regelingen.

	Wordt aangeboden door:		Wordt gebruikt door:		
Regeling woon-werkverkeer	Werkgevers (100+)	Werkgevers (100-)	Alle werknemers	Werknemers (100+)	Werknemers (100-)
Reiskostenvergoeding woon-werkverkeer	97%	81%	n.a.	n.a.	n.a.
<i>Voor welk vervoermiddel reiskostenvergoeding*</i>					
<i>Auto</i>	90%	76%	40%	41%	38%
<i>OV</i>	81%	51%	7%	8%	6%
<i>Fiets/e-bike</i>	66%	34%	10%	13%	5%
<i>Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs)</i>	21%	6%	n.a.	n.a.	n.a.
<i>Onafhankelijk van vervoermiddel</i>	n.a.	n.a.	16%	17%	14%
Leaseauto	48%	38%	9%	8%	9%
Leasefietsregeling	25%	16%	2%	3%	1%
Aanschaf vr fiets (WKR)	63%	32%	5%	6%	2%
Renteloze lening vr fiets	7%	7%	n.a.	n.a.	n.a.
Mobiliteitsbudget	18%	10%	3%	4%	2%
OV-abonnement	34%	22%	10%	12%	6%
Thuiswerkvergoeding	64%	25%	16%	21%	6%

²² Jonkeren, O. & Huang, B. (2024). [Modal shift van auto naar de combinatie fiets-ov](#). Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Bronnen: Werkgeversenquête 2026 en Landelijk Reizigersonderzoek 2025

n.a.= geen data. *Percentages tellen niet op tot 100. Werkgevers en werknemers kunnen meerdere opties aanbieden en gebruiken.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/167031

Kijken we naar het gebruik in Tabel 2 dan blijkt dat ook werknemers een sterke voorkeur voor auto gerelateerde vergoedingen hebben. Toch blijkt ook hier dat meer werknemers zeggen dat ze een fietsonkostenvergoeding ontvangen dan een leaseoptie. Het is verder opvallend dat het aanbod door grote werkgevers van een onkostenvergoeding voor de fiets, een aanschafregeling voor de fiets of een leasefietsregeling grofweg twee keer zo hoog ligt als bij kleine werkgevers. Deze verhouding reflecteert zich in het gestelde gebruik door werknemers; dat is bij kleine werkgevers de helft van grote werkgevers. Dit is een indicatie dat meer of minder aanbod relateert aan meer of minder gebruik.

Tabel 3: In welke mate worden reiskosten vergoed

	Auto	OV	Fiets
Volledig	45%	68%	29%
Gedeeltelijk	41%	26%	36%
Niet	14%	7%	35%

Bron: Landelijk Reizigersonderzoek 2025

Tabel 3, op zijn beurt, toont dat lang niet alle kosten door werkgevers worden vergoed, maar ook dat het ov beduidend vaker volledig wordt vergoed dan de fiets en auto. De werkgeversenquête geeft elders aan dat 54% van de grote werkgevers dit doet door middel van een vaste vergoeding per woon-werkkilometer en 49% doet dit door de werkelijke kosten op declaratiebasis te vergoeden (sommige werkgevers bieden beide opties aan). 16% van de werkgevers verstrekt ov-abonnementen, en 18% vergoedt een door werknemer aangeschaft abonnement volledig (6% vergoedt een deel). Ondanks de verruimde ov-vrijstelling voor privégebruik vergoedt 75% van de werkgevers enkel zakelijke reizen en neemt het aandeel werkgevers dat privéreizen van werknemers vergoedt af (van 15% in 2024 naar 11% in 2026).

Inzichten naar effecten van fiscale regelingen op woon-werkverkeer

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft via verschillende factsheets een (niet uitputtend) overzicht van onderzoeksbevindingen die incidenteel inzicht geven op de effecten van fiscale regelingen op de vervoerskeuze en effectieve stimulering.²³ We baseren ons hier primair op deze factsheets omdat deze voorselecteren op studies met data uit Nederland. Hieronder wordt kort een algemene reflectie gegeven en daarna ingegaan op de specifieke onderdelen fiets en ov.

Algemene effecten fiscale regelingen

In het KiM overzicht is bijvoorbeeld de bevinding van MU Consult (2020) opgenomen die, op basis van acties in Zuid-Limburg, stelt dat als werknemers een reiskostenvergoeding voor de fiets krijgen deze gemiddeld 8% minder autoritten maken op lange termijn (t.o.v. geen fietsvergoeding).²⁴ Verschillende studies geven verder aan dat fiscaal voordeel voor aanschaf of het aanbieden van een aankoopvergoeding of leaseregeling een 'redelijk' gunstig effect heeft op het aantal fietsdagen.²⁵ De effecten van beide regelingen zijn sterker met aanvullende voorwaarden, zoals afstandseisen of een lagere vergoeding

²³ [Effecten van maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag \(update juni 2026\) | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.](#)

²⁴ MU Consult (2020). [Structurele effecten van mobiliteitsmanagement in Zuid-Limburg](#). Amersfoort: MU Consult.

voor of uitsluiting van autokilometers of parkeerbeperkingen.²⁶ Molin & Kroesen (2023) concluderen bijvoorbeeld dat een verschil in de onbelaste reiskostenvergoeding voor fiets (€0,30 per km) en auto (€0,10 per km) mogelijk 1,2%-punt reductie in autogebruik voor het werk kan zorgen.²⁷ Op zijn beurt rapporteert het Landelijk Reizigersonderzoek dat de aanwezigheid van voldoende en/of gratis parkeerplaatsen autogebruik aantrekt.²⁸

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/167031

Recent onderzoek van onderzoekers aan de Universiteit van Amsterdam laat zien dat autogerichte financiële regelingen (zoals een leaseauto, kilometervergoeding, brandstofvergoeding of parkeervergoeding) samenhangen met meer autogebruik in het woon-werkverkeer, maar ook met meer autogebruik voor privéritten.²⁹ Omgekeerd laat het onderzoek ook zien dat een vergoeding voor de aanschaf van een vervoermiddel zoals een (elektrische) fiets, samenhangt met meer actieve woon-werkverkeer reizen en, net als bij de auto, een hoger aantal actieve privé reizen. De studie stelt hierbij wel dat deze verbanden niet als causaal moeten worden gelezen: mensen die al vaker de auto of fiets gebruiken, kiezen mogelijk zelf voor een gerelateerde vergoeding, en niet andersom.

Tegelijkertijd tonen studies ook dat een algemene reiskostenvergoeding een negatief effect heeft op fietsgebruik³⁰ en dat een extra vaste component bij de woon-werkvergoeding voor fietsers weinig effect heeft op (auto)bereikbaarheid omdat er dan vooral een verschuiving tussen fiets en ov optreedt.³¹ Opvallend genoeg is een vaste vergoeding wel gelinkt aan een verschuiving van de auto naar het ov, met groter effect over grotere afstanden.³² Het Landelijk Reizigersonderzoek toont verder dat een reiskostenvergoeding voor het ov negatief effect heeft op het aantal fietsdagen - een gegeven dat elders tegengesproken wordt³³ - maar ook dat een leasefietsregeling een positief effect genereert. Ten slotte, als er al een vergoeding is, dan wordt nog maar een 'klein gunstig effect' toegeschreven aan een verhoging van de onbelaste fietsvergoeding voor woon-werkverkeer.³⁴ Elders berekent MU Consult hiervoor uit dat een 10% verhoging van de reiskostenvergoeding leidt tot een stijging van 0,5% van het aantal fietsdagen.³⁵

Specifiek voor fiets

Uit onderzoek van het KiM naar de fiets blijkt dat de aanschafkosten vaak een belemmering vormen voor (elektrisch) fietsgebruik, ongeacht of dat voor privé of woon-

²⁵ &Morgen (2021). [Verbieden, verplichten of verleiden?](#) Utrecht: &Morgen; MU Consult (2020); Verrips & Hilbers (2020).

²⁶ MU Consult (2019). [Financiële prikkels om fietsen naar het werk te stimuleren – Een studie naar de effecten](#). Amersfoort: MU Consult.

²⁷ Molin, E. & Kroesen, M. (2023). [Reducing car commute: predicting the effectiveness of a company's mobility policy](#). Brussel: CVS Congres.

²⁸ Landelijk Reizigersonderzoek 2025.

²⁹ Zorlu & Schindler (2026).

³⁰ MU Consult (2019).

³¹ Verrips & Hilbers (2020).

³² Zorlu & Schindler (2026).

³³ MU Consult (2019).

³⁴ MU Consult (2008). [Literatuurscan effecten fiscale maatregelen op mobiliteit](#). Amersfoort: MU Consult.

³⁵ MU Consult (2019).

werkverkeer is.³⁶ Dit speelt vooral in beroepsgroepen en sectoren met lagere inkomens, juist de groepen waar een aankoopvergoeding, leaseprogramma of een renteloze lening vaak lastig in te passen is door relatief meer wisselende werkgevers of, waar van toepassing, een lage totale loonsom (met beperkte vrije ruimte in de wkr).³⁷ Dit is indirect terug te zien in Tabel 2 waar kleinere werkgevers minder vaak dit type opties aanbieden en alle werkgevers vaker kiezen voor een reiskostenvergoeding dan voor hulp bij aanschaf. Dat gezegd hebbende toont het Landelijk Reizigersonderzoek dat 88% van de huishoudens in ieder geval al één type fiets heeft (fiets, e-bike, speed pedelec, bakfiets) en dat 48% een e-bike heeft.

Ook laten het Landelijk Reizigersonderzoek en de Fietsmonitor³⁸ zien dat naast financiële overwegingen ook andere overwegingen een rol spelen bij de keuze om al dan niet met de fiets naar het werk te gaan. Praktisch zijn reistijd en afstand doorslaggevend, maar spelen ook comfort (o.a. het weer), gemak, goede fietsroutes en voldoende voorzieningen op het werk een rol.³⁹ In het kader van reistijd en afstand is boven al benoemd dat ongeveer de helft van de werknemers binnen een straal van gemiddeld 9,5 kilometer van het werk woont; en daarmee binnen de afstand valt waarin mensen het nog acceptabel vinden om per e-fiets naar het werk te reizen.⁴⁰ Verder toont de werkgeversenquête dat meer dan de helft van de werkgevers fietsvoorzieningen aanbiedt, zoals overdekte fietsenstallingen (80%) waarvan 72% altijd en 23% meestal voldoende ruimte heeft, omkleedruimtes (71%), douche(s) (66%), lockers (59%), fietspomp (61%), en in toenemende mate oplaadmogelijkheden voor elektrische fietsen (53%). De enquête geeft hiermee een positieve indicatie, al zeggen deze percentages niets over de kwaliteit en kwantiteit van de opties. Beduidend minder werknemers geven bij eenzelfde luidende vraag in het Landelijk Reizigersonderzoek namelijk aan dat hun vast werkadres voorzieningen als omkleedruimtes (41%), douches (38%), lockers (36%) en fietspompen (37%) bevat. Verder valt uit het Landelijk Reizigersonderzoek op te maken dat de voorzieningen maar een beperkte rol speelt in de keuze: de belangrijkste belemmeringen voor mensen die niet met de fiets naar werk gaan zijn, naast afstand (67%), het weer (49%), slechte/onveilige fietsroutes (26%) en gebrek aan goede fiets (25%).

Specifiek voor ov

Hoewel verschillende studies beschrijven dat het verlagen van tarieven in het ov het gebruik ervan kan vergroten⁴¹, worden de effecten op doorstroming over het algemeen beperkt verondersteld.⁴² Dit komt terug in de lage elasticiteiten: een verlaging van de prijs van treinkaartjes met 10% leidt tot een toename van het treingebruik met 4,4% en een daling in het autogebruik met 0,1%.⁴³ Daarnaast komt uit onderzoek naar voren dat abonnementen een gunstige uitwerking hebben op de bereikbaarheid met het ov, maar

³⁶ De Haas, M. & Huang, B. (2022). [Aanschaf en gebruik van de elektrische fiets](#). Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

³⁷ &Morgen, Reisbalans, AWWN (2025).

³⁸ [FietsMonitor](#)

³⁹ [Effecten van maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag \(update juni 2026\) | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)

⁴⁰ De Haas & Huang (2022); Hamersma, M. & Roeleven, I. (2024). [Acceptabele bereikbaarheid: een reizigersperspectief](#). Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

⁴¹ &Morgen (2021); Verrips & Hilbers (2020); De Haas, M., Terwindt, M., & Witte, J.J. (2022). [Effecten tariefverlagingen in het ov](#). Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

⁴² Ibid.; Wagenvoort, M. (2026). [De introductie van een Nederlandticket: gaat de vergelijking met het Deutschlandticket op?](#) Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

dat het ook tot meer spitsdrukke in het ov kan leiden.⁴⁴ Over het algemeen concluderen studies dat vraagstimulerende maatregelen (waaronder fiscale stimulering) vooral tot nieuwe verplaatsingen in het ov en een verschuiving van fiets/lopen naar het ov leiden.⁴⁵

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/167031

Het Landelijk Reizigersonderzoek 2025 bevestigt dit beeld. Het toont dat de keuze voor het ov door werknemers gebaseerd is op de afstand van de haltes en stations tot de woon- (78%) en werklocatie (81%) en goede kwaliteit van de ov-verbindingen (84%). Daarna speelt pas de vergoeding voor het ov een rol bij de keuze om wel het ov te gebruiken. Het Reizigersonderzoek laat ook zien dat werknemers die het ov niet gebruiken minder vaak aangeven dat dit aan de vergoeding ligt (21%), maar vaker aan belemmeringen als overstap- en wachttijden (52%), slechte verbindingen (50%) en onbetrouwbaarheid door vertraging (48%).

Afsluitend

Met deze inventarisatie van de fiscale regelingen inclusief uitgangspunten voor woon-werkverkeer, het gestelde aanbod en gebruik van deze regelingen, en de samenvatting van eerdere onderzoeksresultaten naar de effecten van de fiscale regelingen op het woon-werkverkeer en effectieve stimulering van de fiets en het ov in het woon-werkverkeer is voldaan aan de motie. Hiermee ligt er een gedegen basis om het gesprek met uw Kamer over fiscaliteit en modaliteitskeuzes in het woon-werkverkeer en de effecten op bereikbaarheid verder te voeren.

Hoogachtend,

DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram

DE STAATSECRETARIS VAN FINANCIËN,

Eelco Eerenberg

⁴³ Terwindt, M., Faber, R. & Romijn, G. (2024). [Elasticiteiten van binnenlandse personenmobiliteit](#). Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

⁴⁴ Verrips & Hilbers (2020).

⁴⁵ De Haas et al. (2022); De Haas, M. & Kolkowski, L. (2023). [Fietsfeiten 2023](#). Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.