



Belastingdienst

Gebruik onbelaste reiskostenvergoeding

Onderzoeksrapportage

BBOF

Burgers en Bedrijven Onderzoeksfaciliteit

Motivaction

In opdracht van: De Belastingdienst





Inhoudsopgave

Achtergrond	3
Methode en opzet	4
Leeswijzer	5
Samenvatting	6
Resultaten	11
Bijlagen	51



Achtergrond

Als onderzoekspartner van de Belastingdienst heeft Motivaction een onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van de onbelaste reiskostenvergoeding.

In het Coalitieakkoord is vastgelegd dat per 1-1-2024 de onbelaste reiskostenvergoeding (nu 19 eurocent per kilometer) wordt verhoogd. Vanuit de Tweede Kamer is de wens uitgesproken om te onderzoeken of het mogelijk is deze verhoging al per 1-1-2023 in te voeren. Op dit moment is er slechts beperkt inzicht in het gebruik van de onbelaste reiskostenvergoeding, terwijl dit wel noodzakelijk is voor een goede onderbouwing van de voorgenomen wijziging. Deze onderbouwing valt niet uit de aangiftegegevens te halen, daarom is onderzoek uitgevoerd onder (potentiële) gebruikers van de onbelaste reiskostenvergoeding.

De doelstelling van dit onderzoek luidt daarom als volgt:

Inzicht verkrijging in het zakelijke reisgedrag van werknemers in loondienst, zelfstandigen, de mate waarin zij nu gebruik maken van de onbelaste reiskostenvergoeding en in de reiskosten die zij daadwerkelijk maken. Dit inzicht moet stevig genoeg zijn om te kunnen dienen als onderbouwing van een wetsvoorstel tot aanpassing van de reiskostenvergoeding.

Om dit inzicht te verkrijgen, hebben we vragen gesteld die grofweg onder te verdelen zijn in 5 thema's:

- Reisgedrag (hoe vaak per week, afstanden, vervoersmiddel)
- Gebruik van reiskostenvergoeding (wordt het aangeboden, voor welk vervoersmiddel, maakt men er gebruik van)
- Hoogte van reiskostenvergoeding (hoogtes en type vergoedingen voor verschillende vervoersmiddelen, in hoeverre kostendekkend)
- Overig reiskostenvergoeding (zijn er wijzigingen geweest, past men gedrag aan indien regels of kosten gaan wijzigen)
- Thuiswerkkostenvergoeding (bekendheid, maakt men er gebruik van, hoogte, administratieve last)



Methode en opzet

Doelgroep en steekproef

- Het kwantitatieve onderzoek is uitgevoerd middels een online vragenlijst.
- Dit onderzoek betrof drie doelgroepen: werknemers in loondienst, zelfstandigen en werkgevers.
- Voor het onderzoek is een steekproef gebruikt van 1.734 Nederlanders van 18 t/m 67 jaar die momenteel actief zijn op de arbeidsmarkt. Deze steekproef is door middel van weging representatief gemaakt op leeftijd, geslacht, opleidingsniveau en woonregio. Daarnaast is de steekproef ook representatief voor de verhouding van werkenden in loondienst, zelfstandigen en ib-ondernemers.
- Naast de steekproef van werkenden zijn er 569 werkgevers ondervraagd. Een deel van de werkgevers bestaat uit mensen in loondienst die in hun bedrijf (mede)verantwoordelijk zijn voor het mobiliteitsbeleid en dus iets kunnen zeggen over de reiskostenvergoedingen. De steekproef van werkgevers is niet gewogen, omdat hiervoor geen referentiedata bestaan. We zien wel dat er een behoorlijke spreiding is in aantal medewerkers en sector.
- Het onderzoek is online uitgevoerd onder het ISO-26362-gecertificeerde panel van Motivaction: Stempunt.

Dataverzameling

- Het veldwerk vond plaats van 30 juni tot en met 14 juli 2022. De geprogrammeerde vragenlijst is van te voren getest.
- Tijdens en na het veldwerk zijn er kwaliteitschecks gedaan. Daarbij is gekeken of de data op de juiste manier zijn binnengekomen, respondenten de juiste routing hebben doorlopen, of respondenten eenzelfde geboortejahr/leeftijd/geboortemaand hebben opgegeven als bij panelaanmelding (identiteitscheck) en is er gecheckt op afwijkend responsgedrag:
 - invulsnelheid;
 - aantal keren 'weet niet' geantwoord;
 - aantal keren bij een vragenreeks hetzelfde antwoord is gegeven (straightlining).



Leeswijzer

Opbouw rapportage

- Dit rapport start met een samenvatting van de resultaten. Daarna volgt een uitgebreide resultatensectie. Daarin staan alle uitkomsten weergegeven in grafieken. De resultatensectie heeft de volgende hoofdstukken:
 - Reisgedrag
 - Gebruik van reiskostenvergoeding
 - Hoogte van reiskostenvergoeding
 - Overig reiskostenvergoeding
 - Thuiswerkkostenvergoeding

Doelgroepen

- In de resultatensectie worden de drie doelgroepen weergegeven. Deze zijn te herkennen aan onderstaande symbolen en kleuren. Tevens is in de resultatensectie rechtsboven op de pagina te zien over welke doelgroep(en) de betreffende resultaten betrekking hebben.



Werknemers



Zelf Zelfstandigen



Werkgevers

Grafieken en toelichting

- Door afrondingsverschillen kunnen percentages in de grafieken soms niet precies optellen tot 100%.
- In de teksten naast de grafieken staat een uitleg en soms staan er uitkomsten van analyses die op de achtergrond zijn gedaan, maar die niet rechtstreeks uit de grafieken zijn af te lezen. In het algemeen worden alleen significante verschillen vermeld, tenzij juist de afwezigheid van verschillen interessant is.



Samenvatting





Samenvatting (1/4)

Reisgedrag: werknemers en zelfstandigen gebruiken het vaakst een eigen auto of motor om naar werk te gaan

- Werknemers werken gemiddeld 4,2 dagen in de week. De meerderheid van de werknemers werkt niet thuis. Een deel heeft het hybride werken omarmd, maar gemiddeld werkt men niet meer dan een dag thuis.
- Zelfstandigen werken gemiddeld 4,3 dagen per week en delen de werklocaties redelijk flexibel in. De verdeling thuiswerken vs bij de werkgever/opdrachtgever ligt ongeveer gelijk, maar men werkt ook af en toe op andere locaties.
- Ongeveer de helft van de **werknemers** maakt wekelijks gebruik van een eigen auto/motor of auto van de zaak voor het woon-werkverkeer. Bij **zelfstandigen** is dit ongeveer twee derde. Het openbaar vervoer is daarna de meest gebruikte optie om op het werk te komen. Verder valt op dat **zelfstandigen** vaker gebruik maken van de verschillende vervoermiddelen voor woon-werkverkeer, dan **werknemers**.
- **Werknemers** en rijden ongeveer 120 km per week voor woon-werkverkeer, **zelfstandigen** zo'n 70 km. De meeste werknemers en zelfstandigen maken geen overige kilometers voor hun werk, maar indien ze dat wel doen, is het meestal rond de 50 km per week.

Gebruik van reiskostenvergoeding: bijna driekwart medewerkers wordt reiskostenvergoeding geboden, meestal maken ze hier gebruik van

- 9 op de 10 **werkgevers** biedt hun werknemers een reiskostenvergoeding aan.
- Zo'n driekwart van de **werknemers** zegt dat hun werkgever een reiskostenvergoeding aanbiedt. Zeer waarschijnlijk bieden 9 op de 10 werkgevers het wel aan, maar maken niet alle werknemers gebruik van de mogelijkheid.
- Wanneer men reist met een auto van de zaak (63%), een eigen auto (58%) of een het ov (40%) wordt daar meestal een vergoeding voor aangeboden. Daarnaast zijn er nog vergoedingen ongeacht het vervoersmiddel of een mobiliteitsbudget.
- Vergoedingen die relatief minder vaak worden geboden (minder dan 10%) zijn kilometervergoeding of aanschafvergoeding voor fiets, mobiliteitsbudget, leasefiets of een poolauto.



Samenvatting (2/4)

- Wanneer **werknemers** een reiskostenvergoeding wordt geboden, maken zij daar meestal gebruik van. Dit geldt met name voor het bieden van kilometervergoeding, een auto van de zaak en een ov-abonnement/mobiliteitskaart/declaratie van ov-kosten.
- Dat **werknemers** geen gebruik maken van reiskostenvergoeding (ondanks dat het wel wordt geboden komt volgens hen voornamelijk, omdat ze te weinig kilometers maken (55%) of zelfs geen reiskosten maken (28%). Als we **werkgevers** vragen waarom ze geen reiskostenvergoeding aanbieden, dan sluiten dit aan op het beeld dat werknemers schetsen (38% maakt geen reiskosten en 10% maakt te weinig kilometers). Daarnaast benoemen werkgevers dat ze de kosten op een andere manier compenseren (21%), al weten we niet hoe.

Gebruik van reiskostenvergoeding: circa helft zelfstandigen trekt reiskosten af van belastingaangifte

- **Zelfstandigen** die wel reiskosten van de belastingaangifte trekken doen dat vooral voor de kilometervergoeding van de auto (26%).
- Voornaamste reden voor **zelfstandigen** om geen reiskosten af te trekken is, omdat zij geen reiskosten maken (51%) of omdat zij te weinig kilometers maken (18%). Dat men niet weet of ze er recht op hebben (13%) of het onduidelijk vindt hoe ze dit kunnen aftrekken (6%) speelt in mindere mate een rol.

Hoogte van reiskostenvergoeding: Reiskostenvergoeding in meeste gevallen 19 cent per kilometer

- Voor verschillende vervoermiddelen is gevraagd wat de reiskostenvergoeding is. In de meeste gevallen is dit voor **werknemers** 19 cent per kilometer. Dat geldt zowel voor de auto als voor andere vervoermiddelen. In de meeste gevallen worden er geen maxima gebonden aan de hoeveelheid kilometers of kosten per maand.
- Een meerderheid van de **werkgevers** (65%) zegt ook geen ondergrens te hanteren voordat zij een reiskostenvergoeding verstrekken. Voor **werkgevers** die wel een ondergrens hanteren, geldt dat deze in de meestal op 10 km ligt.
- Een meerderheid van de **werkgevers** vergoedt enkel woon-werkverkeer (54%). 13% vergoedt enkel zakelijke reizen. Een derde van de **werkgevers** vergoedt beide (33%). We weten niet of dit samenhangt met de mate waarin hun werknemers zakelijke reizen maken. Werkgevers die een vergoeding voor beiden bieden, maken meestal geen onderscheid in de hoogte van de vergoeding (65%). Als er wel een verschil is in hoogte, dan biedt men vrijwel altijd meer vergoeding aan voor zakelijke reizen



Samenvatting (3/4)

Hoogte van reiskostenvergoeding: reiskosten vergoeding dekt voor vier op tien werknemers niet de volledige reiskosten

- 44% van de **werknemers** die reiskostenvergoeding ontvangen, geven aan dat niet hun volledige kosten gedekt worden. Dit geldt zelfs voor 63% van de werknemers die een kilometervergoeding voor hun auto krijgen. 41% krijgt alle kosten of zelfs meer vergoed.

Hoogte reiskostenvergoeding: verschillende methoden voor ov-kostenvergoeding gebruikt

- Op het gebied van vergoeding van de ov-kosten worden de diverse opties om dit te regelen ongeveer even vaak gebruikt, bijvoorbeeld 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%).
- Van de **werknemers** met een leaseauto zegt 42% geen bijtelling te betalen. Werknemers die wel bijtelling betalen, betalen gemiddeld 21%. Hierbij merken we echter wel op dat dit gemiddelde op slechts een kleine groep is gebaseerd.
- **Werknemers** die mobiliteitsbudget ontvangen zijn meestal niet bekend met hoogte van het budget. Ook werknemers die een aanschafvergoeding voor de fiets ontvingen, herinneren zich vaak niet hoe hoog deze vergoeding was.
- 11% van de **werknemers** maakt gebruik van een cafetariaregeling (extra vergoeding in ruil voor brutoloon). 4% heeft wel deze mogelijkheid, maar maakt er geen gebruik van.

Verandering in reiskostenvergoeding: verhoging reiskostenvergoeding of reiskosten leidt volgens werknemers en zelfstandigen niet tot ander gedrag

- De meerderheid van de **werknemers** en **zelfstandigen** geeft aan dat ze hun reisgedrag niet zullen aanpassen indien de reiskostenvergoeding hoger wordt, maar ook niet als hun reiskosten zouden stijgen. **Zelfstandigen** zijn meer bereid tot verandering dan werknemers.
- Hogere reiskosten zijn voor meeste **werknemers** en **zelfstandigen** ook geen reden om meer thuis te werken: 16% van de **werknemers** en 20% van de **zelfstandigen** overweegt om wel meer thuis te werken indien de reiskosten toenemen. 73% van de **werknemers** en 70% van de **zelfstandigen** overweegt dit niet.



Samenvatting (4/4)

Verandering in reiskostenvergoeding: Afgelopen jaar weinig verandering in reiskostenvergoeding

- Voor meeste **werknemers** (74%) en **zelfstandigen** (63%) bleef de reiskostenvergoeding het afgelopen jaar gelijk.
- In de aankomende drie jaar verwacht ongeveer de helft van **werkgevers** overigens wel dat de reiskostenvergoeding zal veranderen. Het vaakst gaat dat om een verhoging (26%). Als de onbelaste kilometervergoeding omhoog gaat verwacht bijna drie kwart van de **werkgevers** ook de reiskostenvergoeding te verhogen (73%).
- **Werkgevers** kunnen heel diverse redenen hebben om hun reiskostenvergoeding niet te verhogen als de onbelaste kilometervergoeding omhoog gaat. Onder andere omdat het financieel niet mogelijk is (19%), om medewerkers te stimuleren om minder met de auto te reizen (18%), om hybride werken te stimuleren (17%) en omdat werkgevers hun medewerkers op een andere manier willen compenseren (14%).

Thuiswerkkostenvergoeding: bij meesten bekend, maar meestal niet aangeboden

- Een meerderheid van de **werknemers** (65%) en **werkgevers** (75%) is bekend met thuiswerkkostenvergoeding. Onder **zelfstandigen** is de regeling echter maar bij bekend bij de helft van hen (50%).
- Ondanks de hoge bekendheid wordt de vergoeding volgens de meerderheid van de **werknemers** (61%) en **werkgevers** (53%) niet geboden.
 - Dat medewerkers niet thuis werken is volgens **werkgevers** het vaakst reden om geen thuiswerkkostenvergoeding te bieden (46%). 13% van de werkgevers kent de regeling niet.
- **Werknemers** die wel een thuiswerkkosten vergoeding ontvangen, krijgen meestal € 2,- per dag vergoed. De administratie thuiswerkkostenvergoeding kost meestal minder dan 10 minuten per maand. Ongeveer een derde hoeft zelfs helemaal geen administratieve handelingen te verrichten. De meeste **werknemers** vinden het dan ook makkelijk om gebruik te maken van de vergoeding (78%).
- **Werkgevers** die wel een vergoeding aanbieden, ondernemen verschillende acties om thuiswerkvergoeding te faciliteren. Zij informeren medewerkers (41%) en bieden een vaste periodieke vergoeding (38%). Ook bieden ze ondersteuning bij het gebruik van de vergoeding (31%), bieden ze een gebruiksvriendelijk systeem voor de administratie (29%) en geven ze tijd om de kosten te declareren (26%).



Resultaten: Reisgedrag

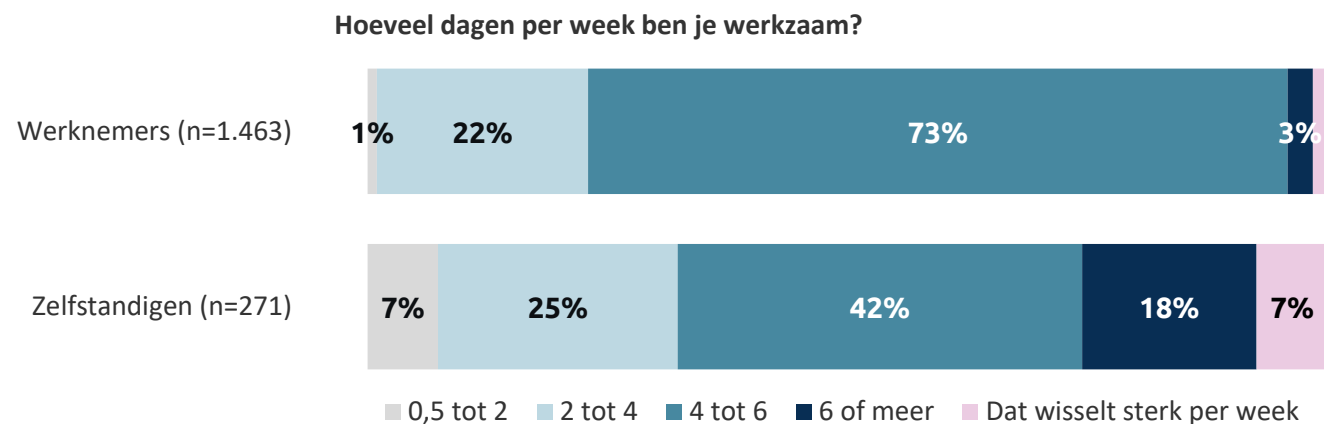




Gemiddelde werkweek iets meer dan 4 dagen

Werknemers werken gemiddeld 4,2 dagen per week, zelfstandigen 4,3.

- Over beide groepen samen, zien we dat mannen wat meer werken dan vrouwen (4,6 vs 3,9 dagen).
- We zien leeftijdsverschillen: de groep van 18 t/m 24 jaar werkt gemiddeld 3,8 dagen, terwijl mensen van 35 t/m 44 en 45 t/m 54 het meest werken: 4,3 en 4,4 dagen. We hebben het niet uitgevraagd, maar de kans is groot dat het bij de 18 t/m 24 jarigen gaat om werk dat ze naast hun opleiding doen. We zien dat ze relatief vaak tijdelijke contracten hebben en werken als oproepkracht.



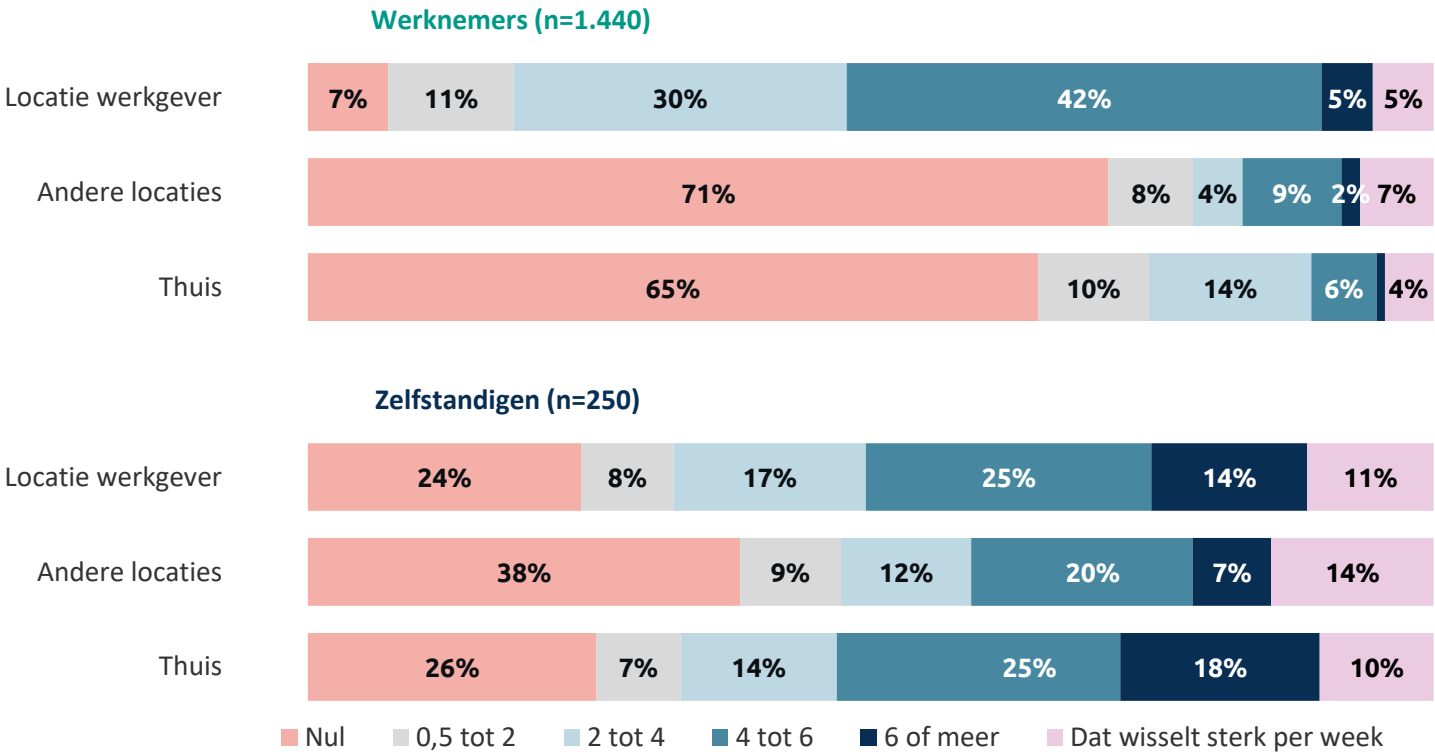


Werknemer werkt vooral op locatie van de werkgever; zelfstandigen werken veel thuis

Werknemers werken gemiddeld 3,3 dagen op de locatie van de werkgever, 0,8 dagen thuis en 0,7 op andere locaties. Zelfstandigen werken 2,9 dagen bij hun opdrachtgever, 3 dagen thuis en 2,1 dagen op andere locaties.

Deze aantallen matchen niet met de gemiddelden die we op de vorige pagina noemden, vooral bij zelfstandigen komen de 3 locaties samen ruim boven de gemiddelde 4,3 dagen die ze per week werken.

Kun je aangeven hoeveel dagen per week je gemiddeld werkt op de locatie van je werkgever, andere locaties en thuis?



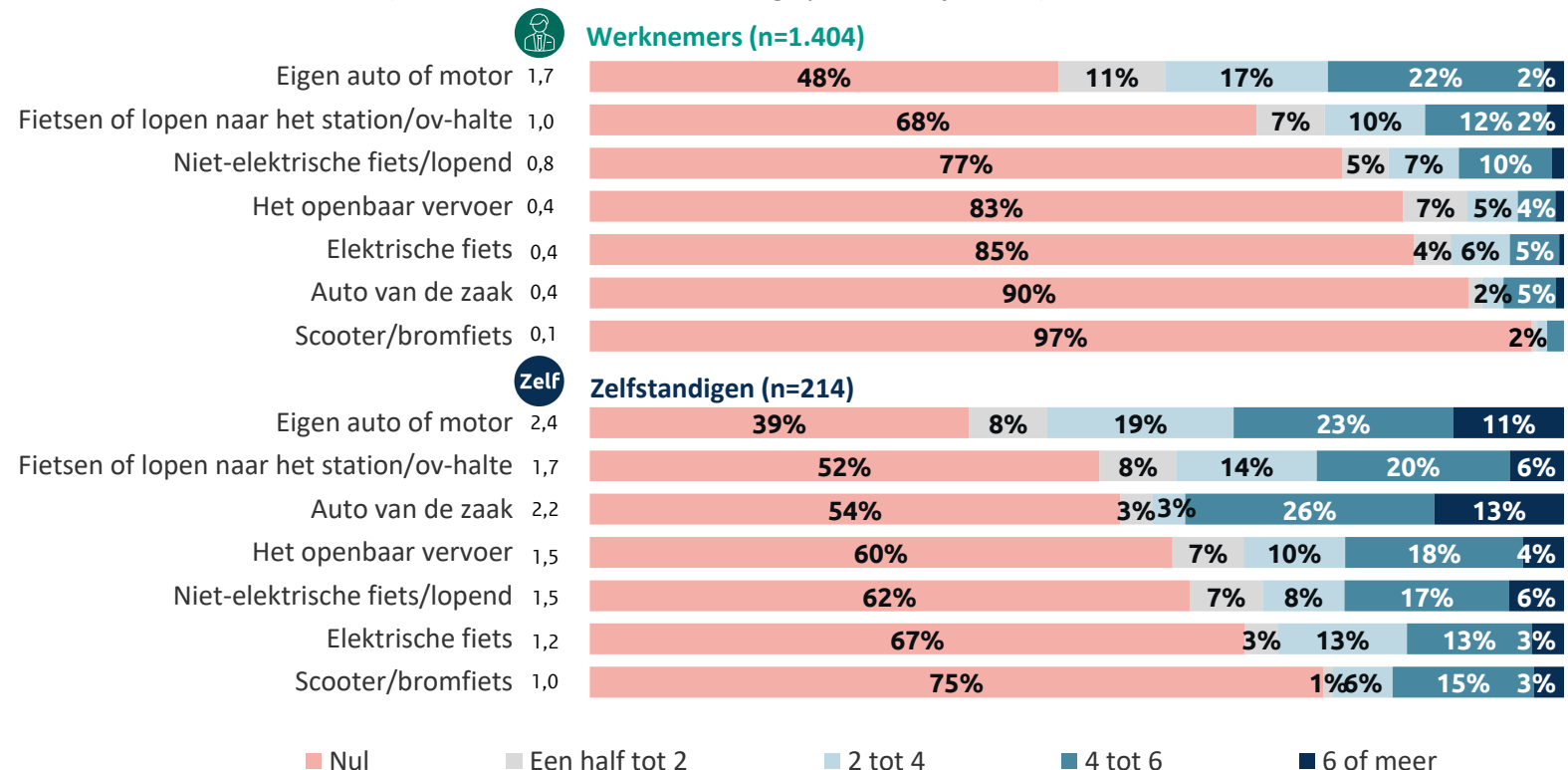


Eigen auto of motor meest gebruikte vervoermiddel voor woon-werkverkeer

- Als we de cijfers combineren, zien we dat zo'n driekwart van de zelfstandigen een eigen auto of auto van de zaak gebruikt. Dit betreft alleen degenen die minimaal een halve dag buitenshuis werkt; van alle zelfstandigen is ongeveer twee derde.
- Van alle werknemers gebruikt iets meer dan de helft een eigen auto of auto van de zaak.
- Het valt op dat werknemers vaker aangeven te lopen of fietsen naar een station/ov halte dan dat ze het ov gebruiken. Mogelijk heeft dit te maken met slecht lezen van de vraag en bedoelen ze lopen of fietsen in het algemeen, of alleen het ov.
- Oudere werknemers (55+) maken relatief vaker gebruik van een eigen auto of motor, dan jongere werknemers.
- Werknemers van 18 t/m 24 jaar, maken relatief vaker gebruik van het openbaar vervoer, dan oudere werknemers.
- Hoogopgeleide werknemers (32%) maken vaker gebruik van het openbaar vervoer dan andere medewerkers.
- Middenopgeleiden nemen vaker een eigen auto of motor (55%).
- Werknemers die in de grote steden werken, nemen relatief vaak het openbaar vervoer en minder de auto.

Hoe vaak per week gebruik je dit vervoermiddel om van je woonplek naar je werkplek te komen:

(Basis - werkt minimaal halve dag op kantoor of locatie)



Achter het vervoermiddel staat het gemiddeld aantal dagen per week dat ze door de betreffende groep worden gebruikt



Ook volgens werkgevers is eigen auto of motor het meest gebruikte vervoermiddel

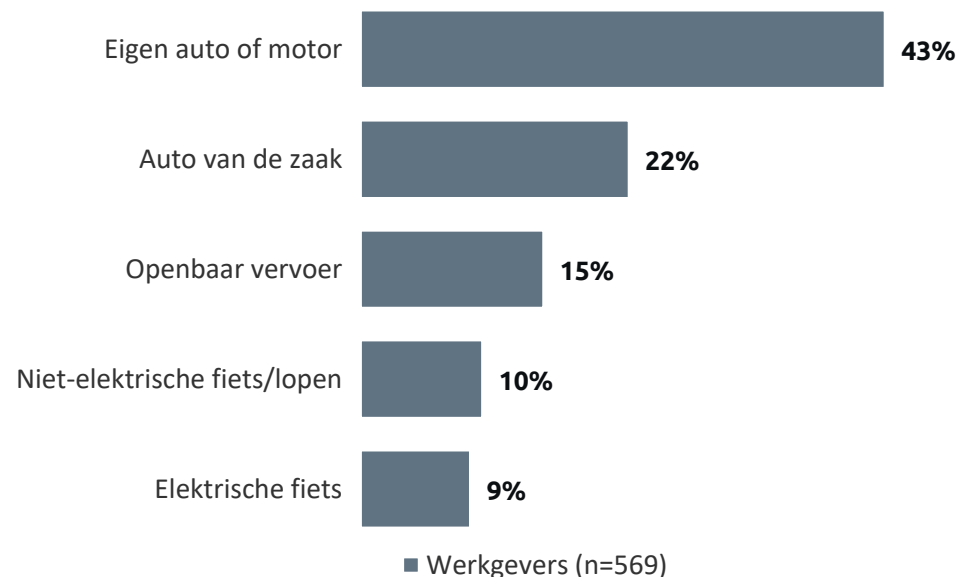
We zien enkele kleine verschillen tussen werkgevers:

Bij werkgevers met 11-50 werknemers hebben relatief veel werknemers een auto van de zaak (28%).

Bij grote werkgevers (250+ werknemers) wordt het openbaar vervoer vaker gebruikt (21%).

Welke vervoermiddelen worden door jouw werknemer(s) met name gebruikt? Verdeel 100% over onderstaande vervoermiddelen.

(Basis – Werkgevers allen)





Woon-werkverkeer is ongeveer 100 km per week

- Een grote groep werknemers (44%) en zelfstandigen (55%) reist wekelijks tot 100 kilometer naar hun werkplek.
- Bij hoogopgeleide werknemers ligt de mediaan op 150 km.

Hoeveel kilometers per week reis jij gemiddeld van je woonplek naar je werkplek en terug?
(Basis - WN/ZZP werkt op vaste dagen en doet dit (deels) op locatie werkgever/elders en gaat met een vervoermiddel)



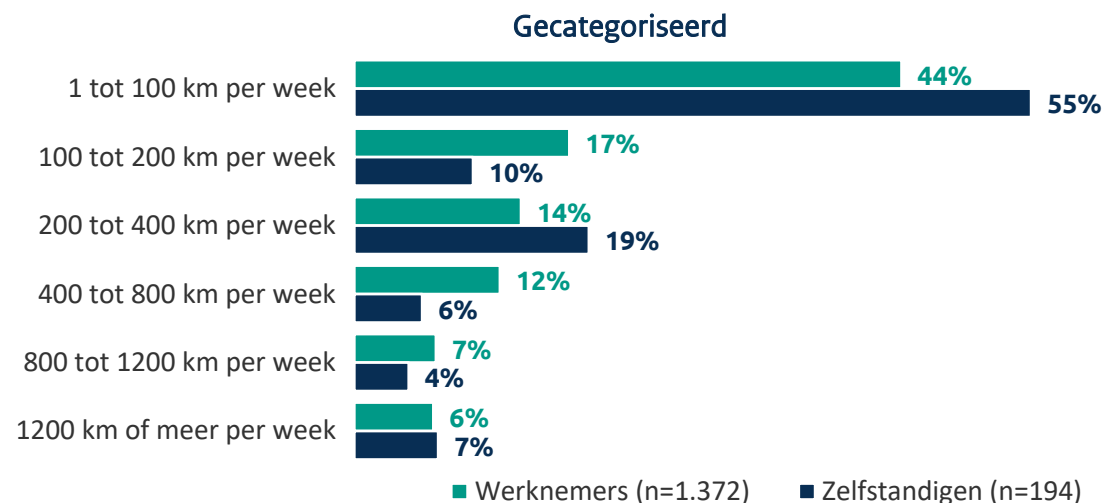
Werknemers (n=1.372)



Zelf Zelfstandigen (n=194)

Mediaan **120 KM**

Mediaan **70 KM**





Veel werknemers en zelfstandigen maken geen overige werk-gerelateerde kilometers

64% van de werknemers en 48% van de zelfstandigen maakt helemaal geen overige werk-gerelateerde kilometers. De medianen zijn gebaseerd op de groep die *we*/overige werk-gerelateerde kilometers maakt.

Hoeveel overige werk-gerelateerde kilometers reis je gemiddeld per week?
(Basis - WN/ZZP werkt op vaste dagen en doet dit (deels) op locatie werkgever/elders en gaat met een vervoermiddel)



Werknemers (n=1.372)

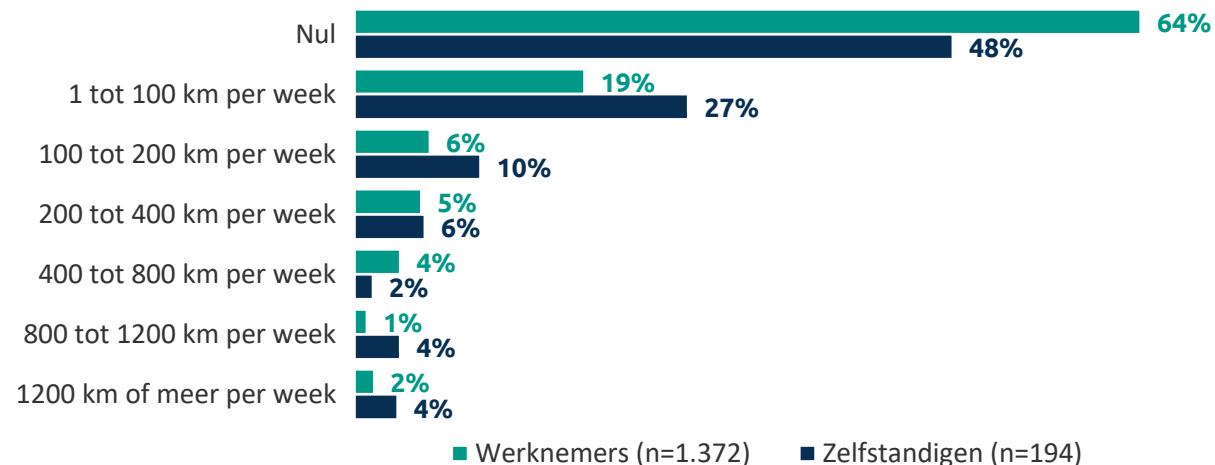


Zelf Zelfstandigen (n=194)

Mediaan **50 KM**

Mediaan **40 KM**

Gecategoriseerd





Resultaten: Gebruik reiskostenvergoeding

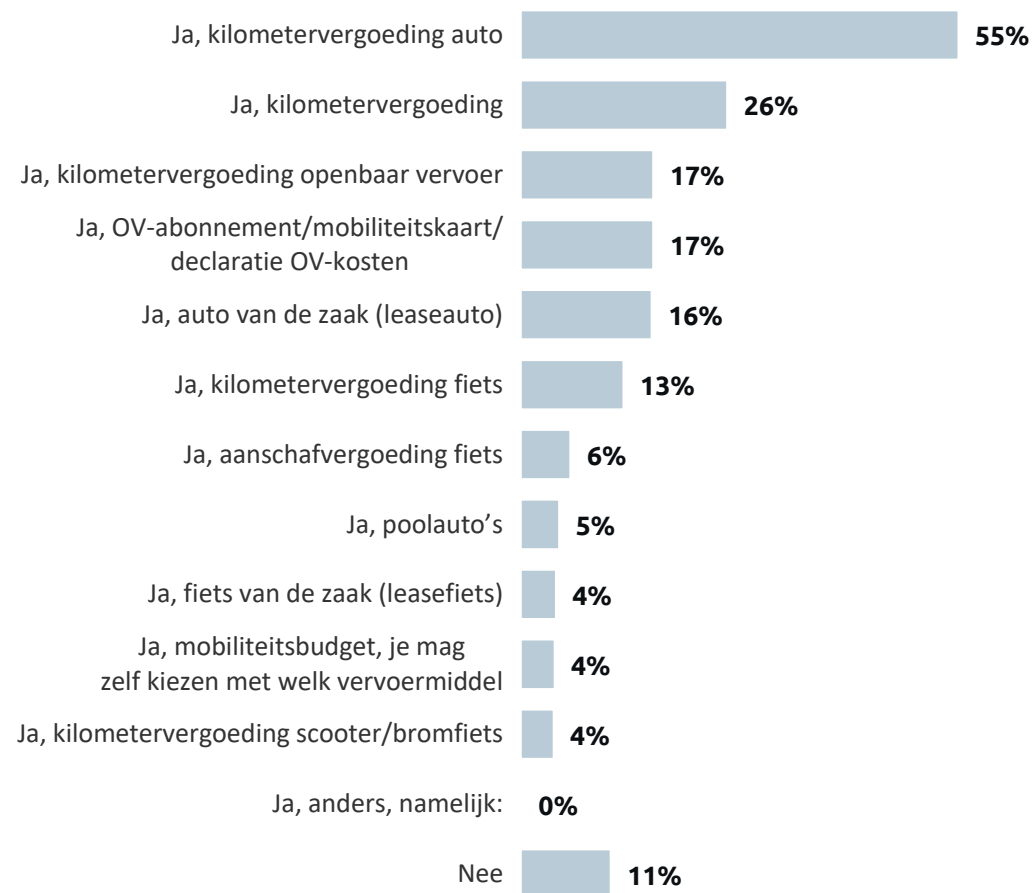




Kilometervergoeding voor de auto is het meest gebruikelijk om aan te bieden aan werknemers

- Kleine werkgevers (max 10 mensen) bieden relatief vaak geen enkele reiskostenvergoeding aan (28%). De medewerkers van kleine werkgevers zeggen in 49% van de gevallen dat hun werkgever geen reiskostenvergoeding aanbiedt.
- Grote werkgevers (250+ werknemers) bieden relatief vaak ov-abonnementen aan (31%).

Bied jij je werknemers een reiskostenvergoeding aan?
(Basis - Werkgevers, n=569)





Bijna drie kwart van werknemers zegt dat hun werkgever een reiskostenvergoeding biedt

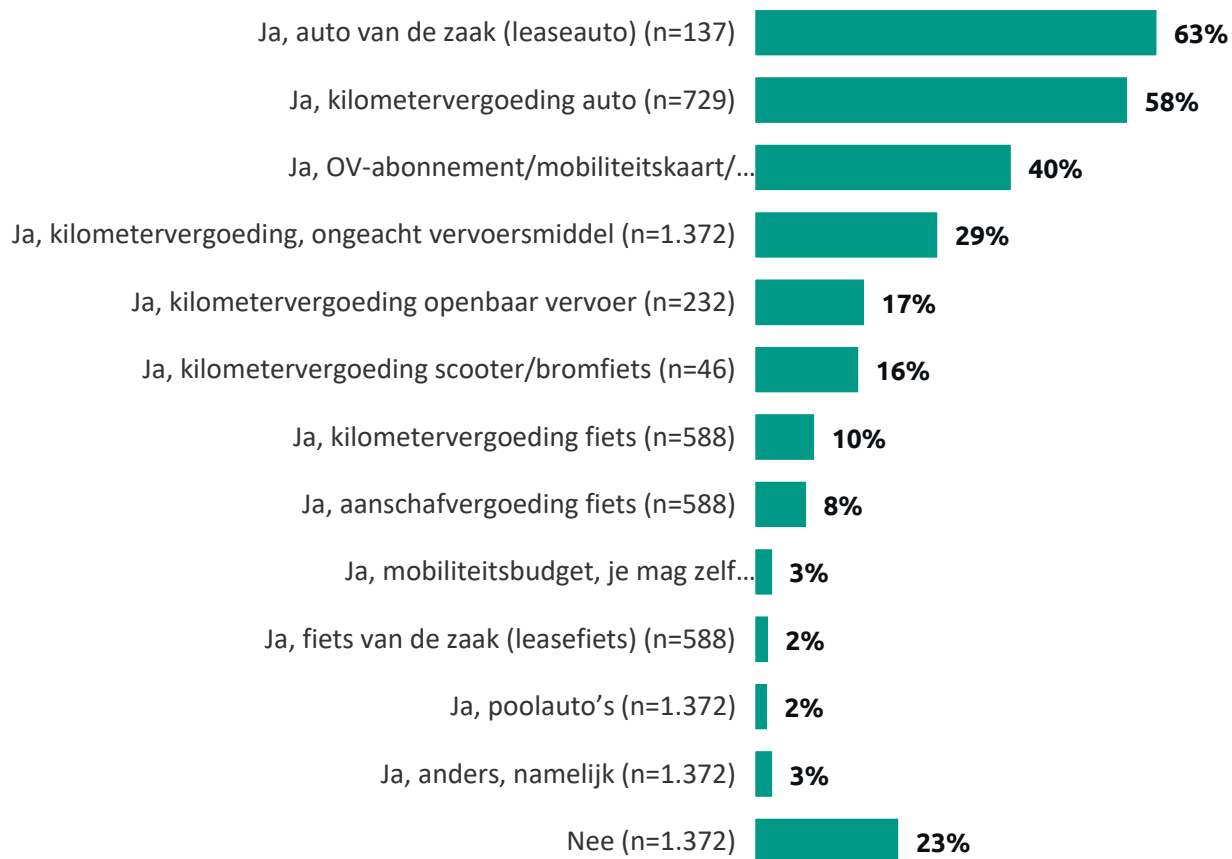
Let op: de percentages hebben alleen betrekking op de werknemers die met het betreffende vervoermiddel reizen voor hun werk.

- Ongeveer 6 op de 10 werknemers met een auto (lease of eigen auto) krijgt hiervoor een reiskostenvergoeding.

Als we antwoorden uit de grafiek combineren, dan zien we:

- Zo'n 80% van de werknemers met een eigen auto krijgt een reiskostenvergoeding (km vergoeding auto, km vergoeding ongeacht vervoermiddel of mobiliteitsbudget)
- Ongeveer driekwart van de werknemers die met het ov reizen, krijgt één van de vergoedingen.
- Hoogopgeleide werknemers geven vaker aan dat hen een reiskostenvergoeding wordt geboden (88%), dan midden- (72%) en laagopgeleiden (72%).
- Werknemers met een bovenmodaal inkomen wordt vaker een reiskostenvergoeding geboden (86%). Vaker dan (beneden)modale inkomens krijgen zij een ov-abonnement (55%). Mensen met een benedenmodaal inkomen ontvangen vaker dan (boven)modale inkomens een kilometervergoeding voor ov, fiets en scooter of brommer.

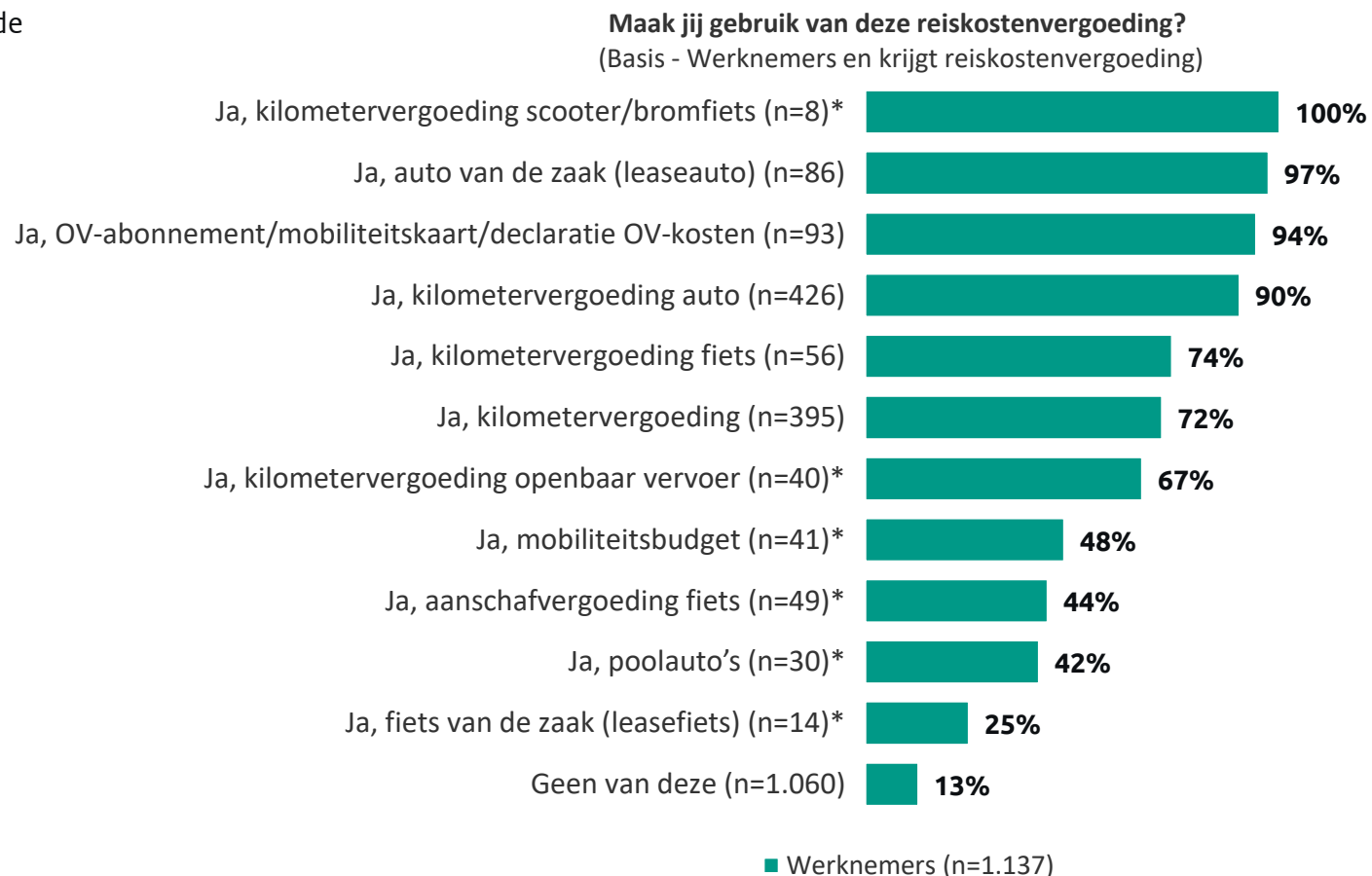
Biedt jouw werkgever een reiskostenvergoeding aan? (Basis - Werknemer en gebruikt het betreffende vervoermiddel)





Werknemers maken meestal gebruik van een reiskostenvergoeding wanneer deze wordt aangeboden

De grafiek toont het percentage werknemers dat van de betreffende vergoeding gebruik maakt, indien deze wordt aangeboden.



**de steekproef is klein, resultaten zijn ter indicatie*



Te weinig kilometers is een reden om geen gebruik te maken van reiskostenvergoeding

Werknemers die van geen enkele reiskostenvergoeding gebruik maken (13% zie [deze](#) pagina), geven aan dat ze te weinig kilometers maken. Ongeveer een derde van de werknemers die 'anders namelijk' hebben ingevuld, geven daar aan dat ze toch wel een vorm van reiskostenvergoeding ontvangen.

Het kleine groepje werkgevers dat geen reiskostenvergoeding aanbiedt (11% zie [deze](#) pagina), noemt als belangrijkste reden dat hun werknemers geen reiskosten maken. De werkgevers die 'anders, namelijk' invullen noemen zeer verschillende redenen. We zien een aantal keren dat er geen budget is en een aantal respondenten geeft aan dat zij dat niet alleen kunnen beslissen in de organisatie.

Waarom maak je geen gebruik van de reiskostenvergoeding die je werkgever aanbiedt?
(Basis - WN en maakt geen gebruik van reiskostenvergoeding)



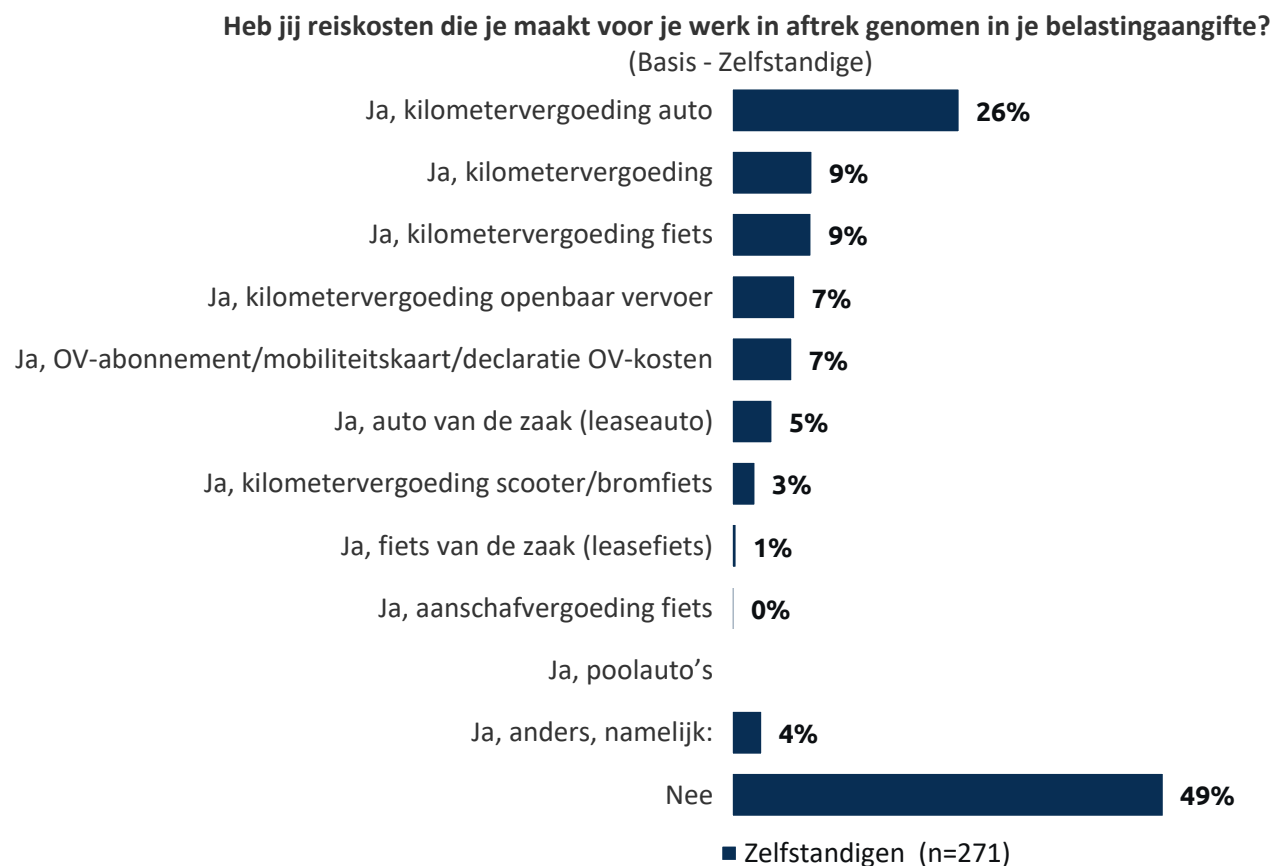
Om welke reden(en) bied je geen reiskostenvergoeding aan?
(Basis - Werkgevers en biedt geen reiskostenvergoeding)





Helpt zelfstandigen trekt geen reiskosten af van belastingaangifte

Zelfstandigen die wel reiskosten van de belastingaangifte trekken doen dat vooral voor de kilometervergoeding van de auto (26%).

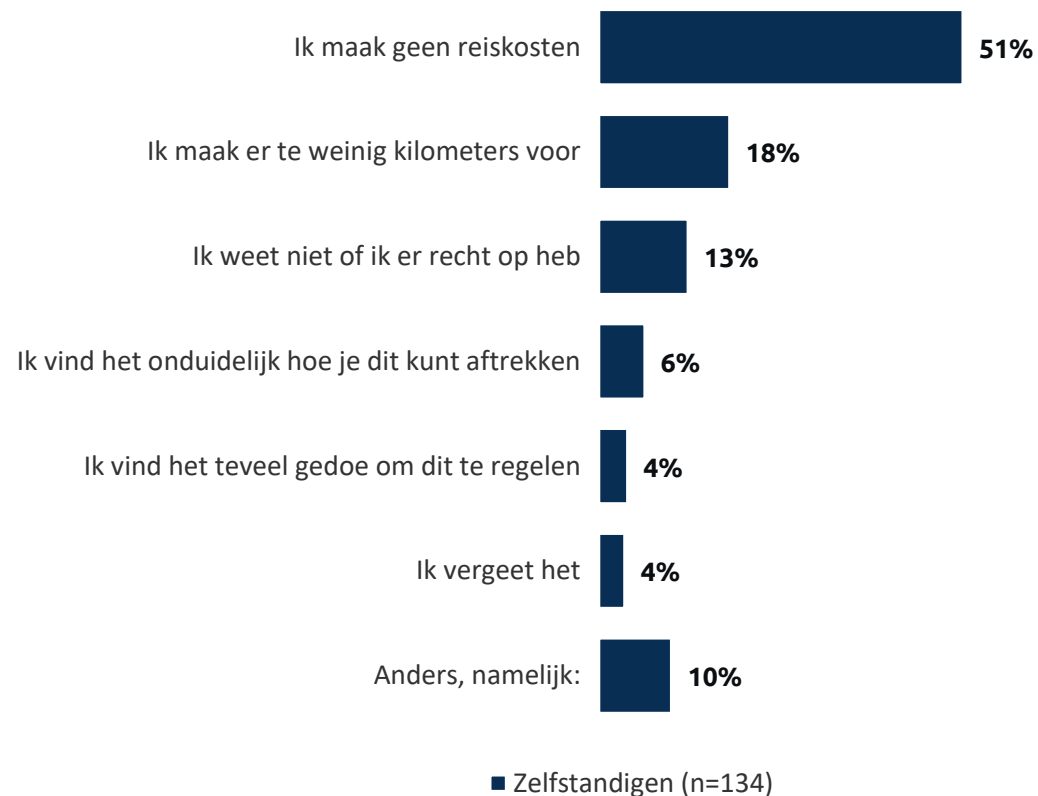




Geen reiskosten is voor zelfstandigen voornaamste reden om geen reiskosten af te trekken

De zelfstandigen die geen reiskosten hebben afgetrokken, noemen veelal als reden dat ze geen reiskosten maken. Onduidelijkheid over de reiskosten speelt een kleine rol.

Kun je toelichten waarom je geen reiskosten in aftrek hebt genomen?
(Basis - Zelfstandigen en biedt reiskostenvergoeding en heeft reiskosten niet in aftrek genomen in belastingaangifte)





Resultaten: Hoogte van reiskostenvergoeding





Reiskostenvergoeding is in meeste gevallen 19 cent per kilometer

In de tabel hiernaast staat aangegeven wat de hoogte en grenzen van de vergoedingen zijn. We geven alleen de vervoermiddelen aan waar voldoende respondenten over zijn ondervraagd. Mensen die ‘niet van toepassing’ invullen, geven daarmee aan dat er geen maximum is, maar we kunnen niet uitsluiten dat ze niet precies weten wat het maximum is.

Wat is de hoogte van de vergoeding?	Auto	OV	Maakt niet uit welk vervoermiddel
Werknemers			
Cent per kilometer	19 (17% zegt nvt)	Lage n	19 (35% zegt nvt)
Maximaal km per maand	217 (91% zegt nvt)	Lage n	405 (91% zegt nvt)
Maximaal euro per maand	100 (83% zegt nvt)	Lage n	52 (79% zegt nvt)
Werkgevers			
Cent per kilometer	19 (17% zegt nvt)	19 (56% zegt nvt)	19 (34% zegt nvt)
Maximaal km per maand	300 (86% zegt nvt)	183 (88% zegt nvt)	74 (87% zegt nvt)
Maximaal euro per maand	156 (81% zegt nvt)	72 (85% zegt nvt)	60 (86% zegt nvt)

In deze tabel staan de medianen weergegeven. Het gemiddelde wordt erg vertekend door de extreme antwoorden en mogelijke typfouten, daarom is de mediaan een veiligere optie



Ondergrens voor reiskostenvergoeding ligt op 10km

De meeste werkgevers hebben geen maximaal aantal kilometers of maximale reiskostenvergoeding ingesteld.

In dit geval hebben we wederom voor de mediaan gekozen, zodat de extreme antwoorden en vooral mogelijke typfouten minder invloed hebben.

We zijn benieuwd wat de grenzen zijn van de reiskostenvergoeding
(Basis – werkgever en biedt vergoeding, n=504)

maximaal aantal kilometers per
maand dat je vergoedt aan je
werknemers

Mediaan **150** km

Niet van toepassing 84%

maximale hoogte van de reiskostenvergoeding die
je uitkeert aan werknemers per maand (in euro's)?

Mediaan **€ 128**

Niet van toepassing 87%

minimale reisafstand voor je
werknemer(s) om recht te hebben op
reiskostenvergoeding (in kilometers)

Mediaan: **10** km

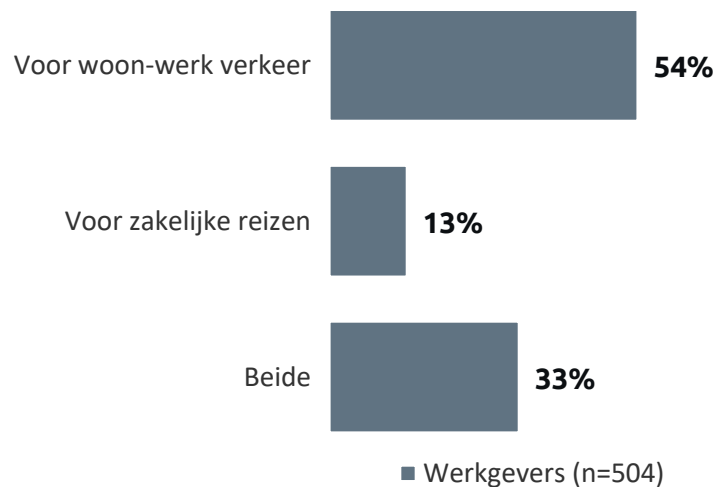
Niet van toepassing 65%



Vooral woon-werk verkeer wordt vergoed door werkgevers

Grote werkgevers (250+ werknemers) bieden relatief vaak een vergoeding aan voor zowel woon-werk als zakelijk verkeer (44%).

Voor welke reizen vergoed jij reiskosten aan je werknemer(s)?
(Basis - Werkgevers en biedt reiskostenvergoeding)



Zit er een verschil in de hoogte van de vergoeding voor woon-werk verkeer en zakelijke reizen?
(Basis - Werkgevers en biedt reiskostenvergoeding voor woon-werk en zakelijk reizen)



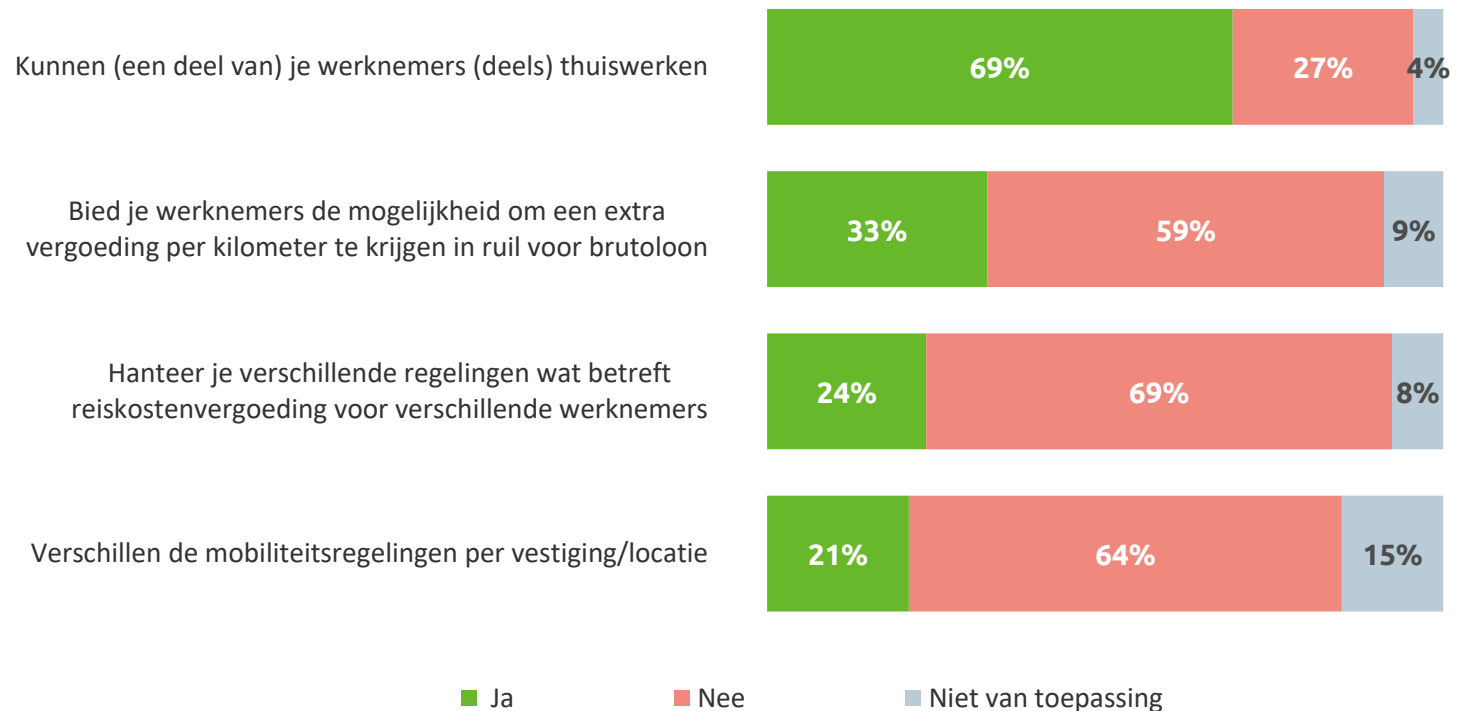


Meeste werkgevers bieden (gedeeltelijk) thuiswerken aan

Grote werkgevers (250+ werknemers) bieden vaker de mogelijkheid om een extra vergoeding per kilometer te krijgen in ruil voor brutoloon (40%). Ook geven zij relatief vaak aan dat hun werknemers thuis kunnen werken (84%).

Kun je onderstaande vragen beantwoorden met ja of nee?

(Basis - Werkgevers allen, n=504)



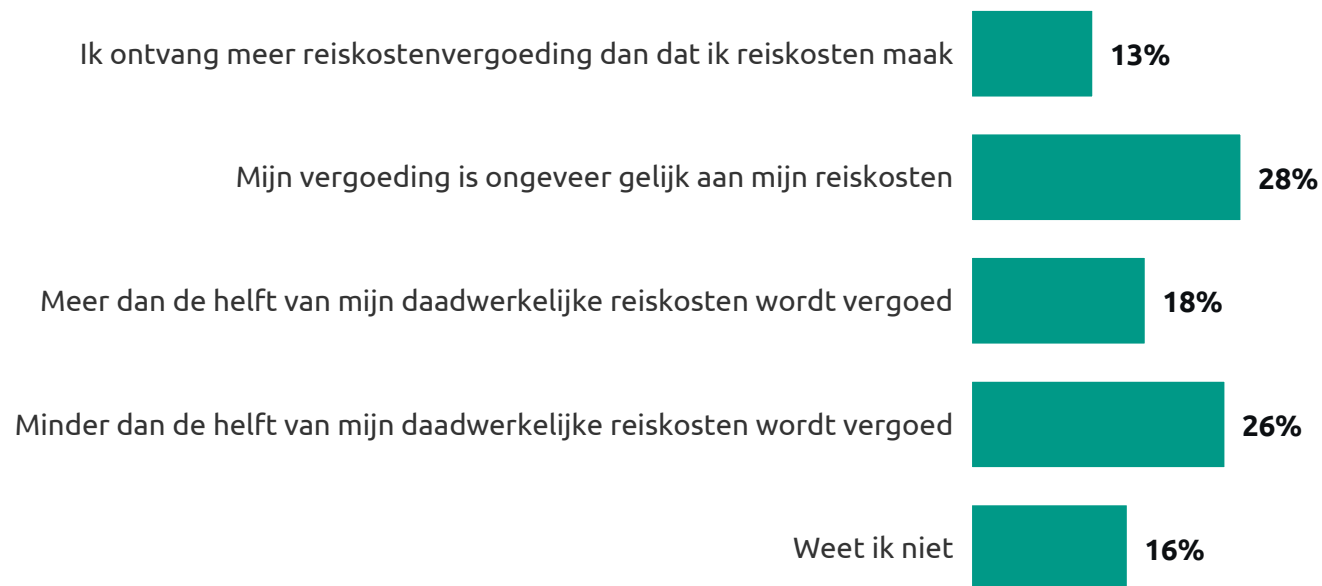


Vergoeding dekt voor vier op tien werknemers niet de volledige kosten

44% van de werknemers die reiskostenvergoeding ontvangen, geven aan dat niet hun volledige kosten gedekt worden. 41% krijgt alle kosten of zelfs meer vergoed.

Werknemers die een kilometervergoeding voor de auto krijgen, geven relatief vaak aan (63%) dat de vergoeding lager is dan de kosten die ze maken.

In hoeverre is de reiskostenvergoeding die je ontvangt voldoende om je daadwerkelijke reiskosten te vergoeden? (Basis – Werknemer, regelmatig op locatie en reist met reiskostenvergoeding)



■ Doelgroep werknemers in loondienst (n=883)

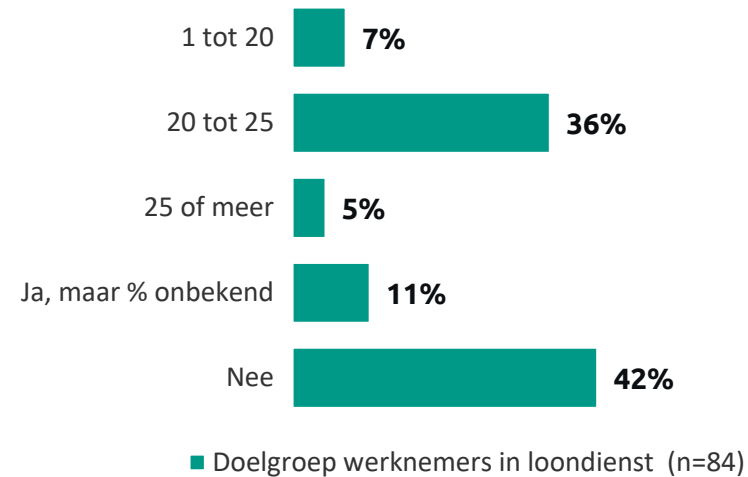


Gemiddelde bijtelling rond 21%

Let op, deze grafiek is gebaseerd op 84 werknemers die een leaseauto gebruiken. 39% betaalt geen bijtelling, dus er blijft slechts een kleine groep over waarop het gemiddelde is gebaseerd.

Betaal je bijtelling bij jouw lease-auto?
(Basis - Werknemer en gebruikt leaseauto)

Gemiddeld **21%** bijtelling

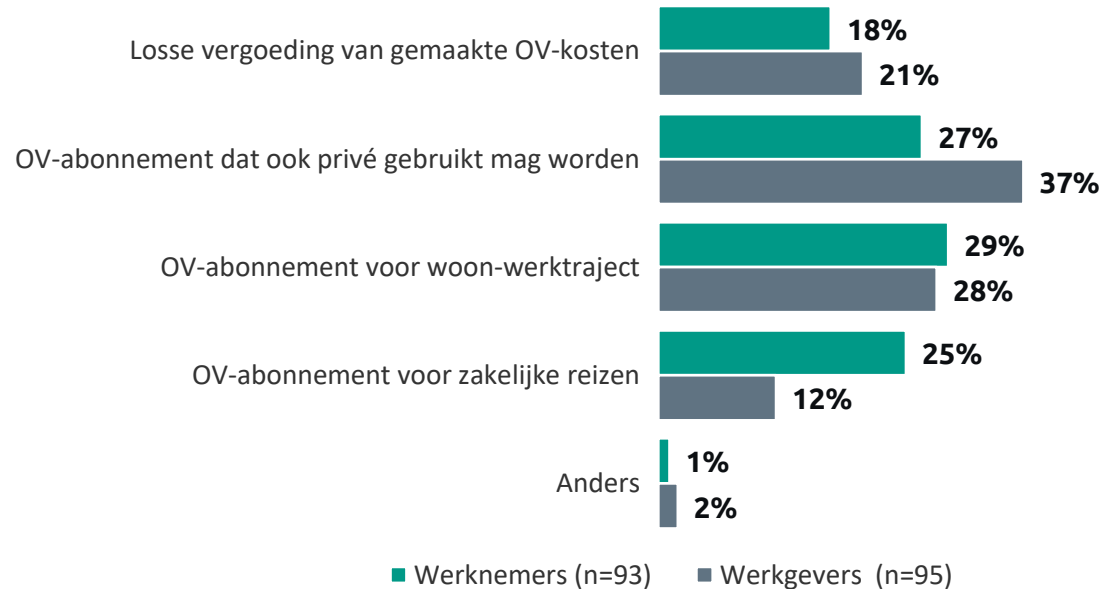




Diversiteit in regeling ov-kosten

De diverse opties om ov-kosten te regelen worden ongeveer even vaak gebruikt. Ook komen de antwoorden van werknemers en werkgevers behoorlijk overeen.

Op welke manier is het OV-abonnement, mobiliteitskaart of declaratie van gemaakte OV-kosten geregeld?
(Basis - Werknemer/Werkgever en gebruikt/biedt OV-abonnement)





Werknemers weten vaak niet hoe hoog hun mobiliteitsbudget is

Vanwege de lage n moeten de bedragen voorzichtig worden geïnterpreteerd. Het valt wel op dat werknemers en werkgevers gemiddeld dezelfde bedragen noemen.

Hoe hoog is jouw mobiliteitsbudget?

(Basis - Werknemer en krijgt mobiliteitsbudget, n=41*)

Gemiddeld **€ 547** per maand

Weet ik niet 73%

Hoe hoog is het hoogste mobiliteitsbudget?

(Basis - Werkgever en geeft mobiliteitsbudget, n=25*)

Gemiddeld **€ 557** per maand

Weet ik niet 52%

**de steekproef is klein, resultaten zijn ter indicatie*



Veel werknemers kunnen zich niet herinneren hoe hoog de aanschafvergoeding voor hun fiets was

Ook hierbij is voorzichtigheid geboden vanwege de lage aantallen. Wanneer men de fiets langer geleden heeft aangeschaft, is het niet vreemd dat men niet meer precies weet hoe hoog de aanschafvergoeding was.

Wat was de aanschafvergoeding voor de fiets?
(Basis - Werknemer en krijgt aanschafvergoeding, n=49*)

Gemiddeld **€ 970** per maand
Weet ik niet 55%

Wat is de hoogste aanschafvergoeding voor de fiets?
(Basis - Werkgever en geeft aanschafvergoeding, n=36*)

Gemiddeld **€ 858** per maand
Weet ik niet 43%

**de steekproef is klein, resultaten zijn ter indicatie*

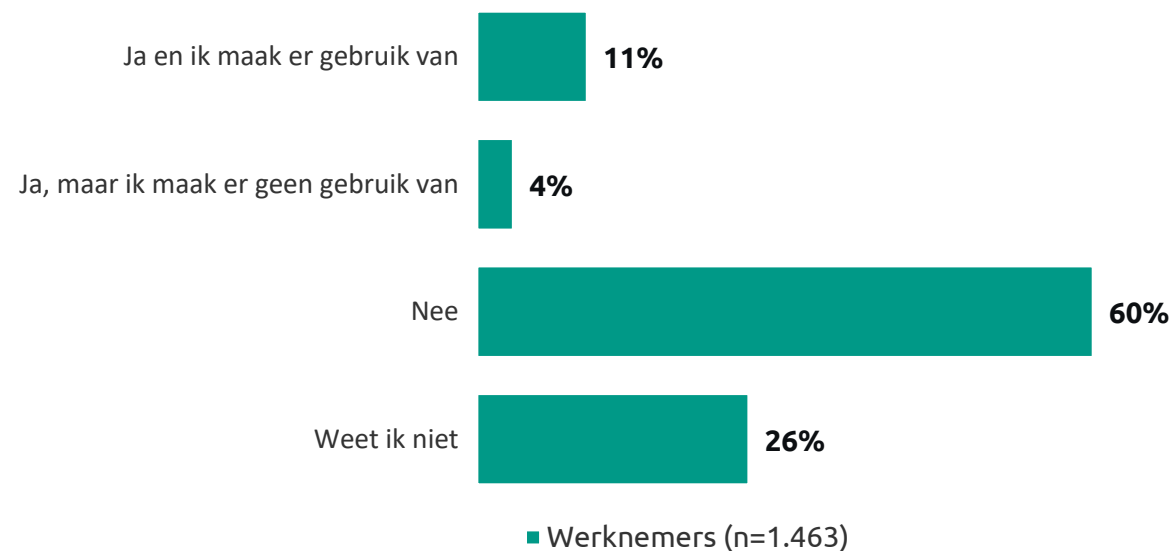


Meerderheid werknemers heeft geen mogelijkheid voor extra vergoeding in ruil voor brutoloon

- 15% van de werknemers heeft de mogelijkheid om van een cafetariaregeling gebruik te maken, 11% gebruikt het ook daadwerkelijk.
- Hoogopgeleide werknemers (22%) hebben vaker de mogelijkheid om een cafetariaregeling in te zetten dan midden- (10%) en laagopgeleiden (10%). 18% van de hoogopgeleiden maakt gebruik van de regeling.

Heb jij de mogelijkheid om een extra vergoeding per kilometer te krijgen in ruil voor brutoloon, door bijvoorbeeld je eindejaarsuitkering hiervoor in te zetten (cafetariaregeling)?

(Basis - Werknemers, allen)





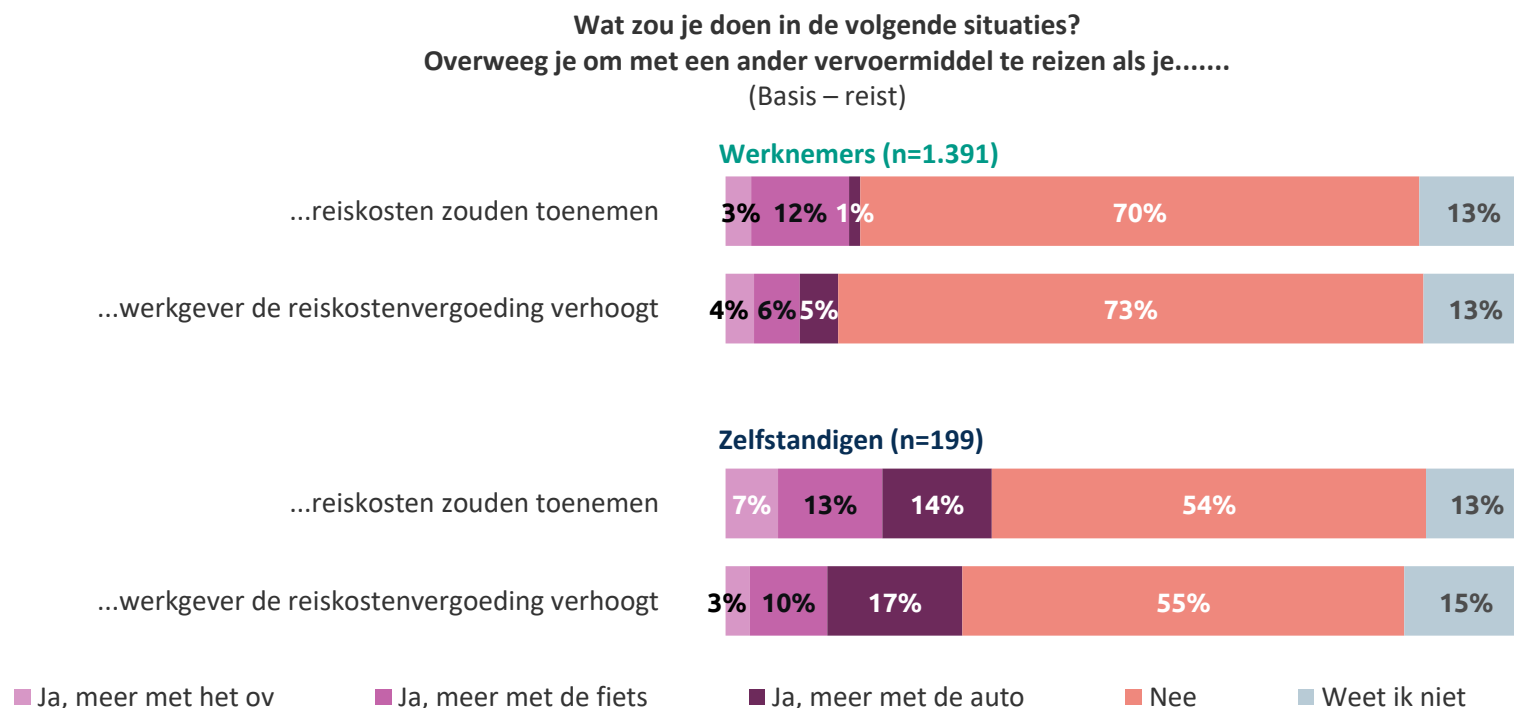
Resultaten: Reiskostenvergoeding overig





Toename reiskosten of reiskostenvergoeding leidt bij minderheid tot ander reisgedrag

- Zelfstandigen zijn meer bereid tot verandering dan werknemers.
- 18 t/m 24 jarige werknemers geven vaker aan niet te weten of ze door hogere reiskosten of reiskostenvergoeding ander vervoermiddelen overwegen.

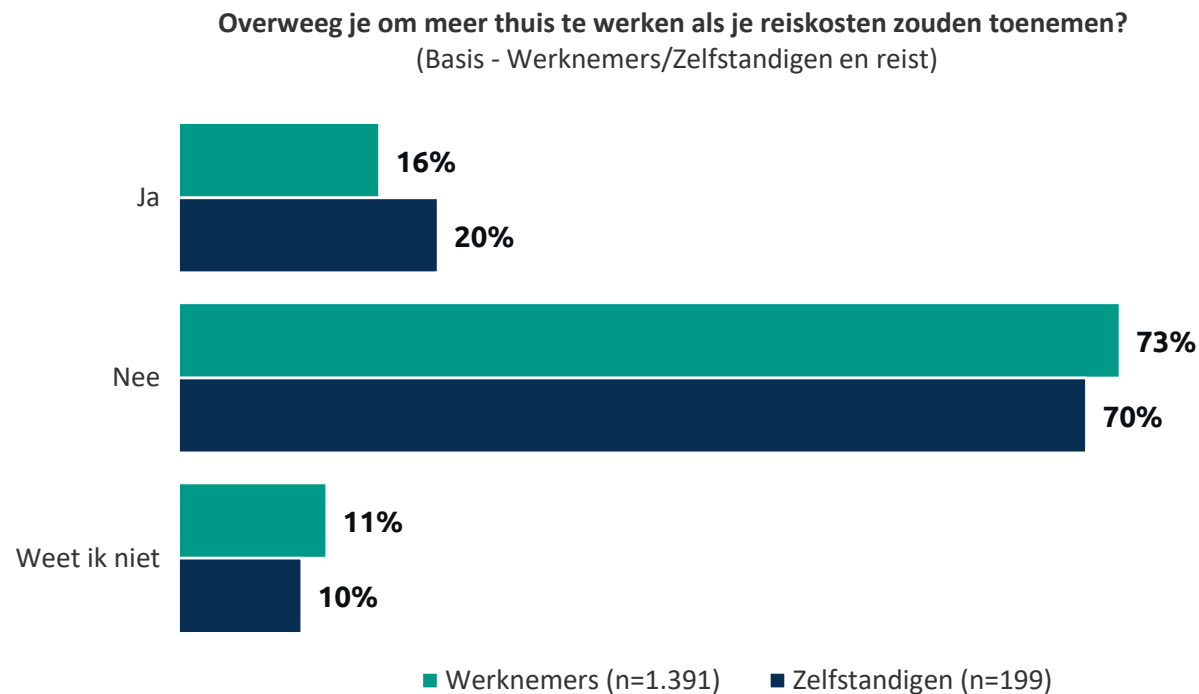




Hogere reiskosten voor meeste werknemers en zelfstandigen geen reden om meer thuis te werken

16% van de werknemers en 20% van de zelfstandigen overweegt om meer thuis te werken indien de reiskosten toenemen. Let op, deze vraag is gesteld aan alle werknemers en zelfstandigen die nu reiskilometers maken voor hun werk. Een deel van zal vanwege de aard van het werk niet de mogelijkheid hebben om thuis te werken.

- Hoogopgeleide werknemers overwegen vaker om meer thuis te werken (30%), dan midden- (8%) en laagopgeleiden (2%).

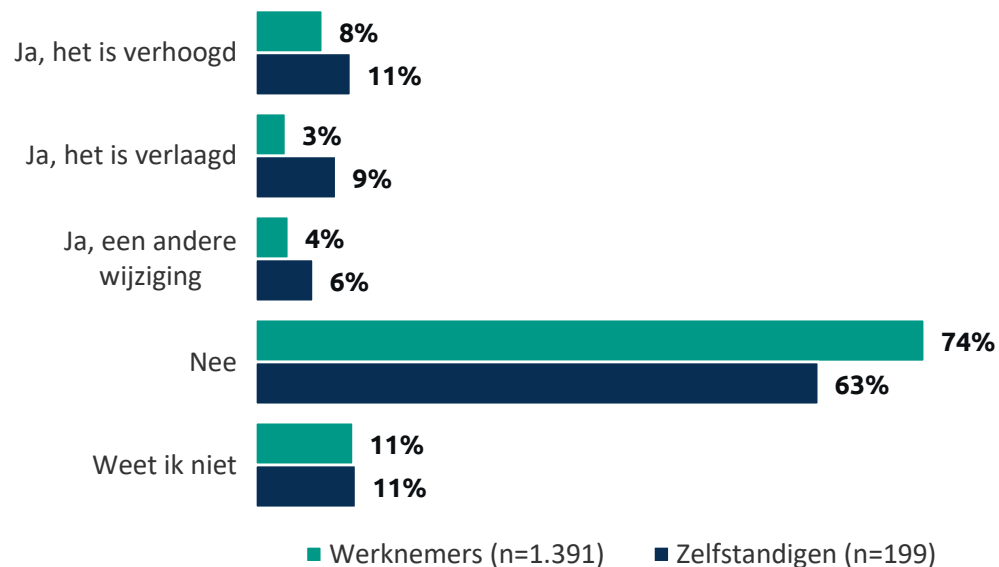




Voor meeste werknemers en zelfstandigen bleef de reiskostenvergoeding het afgelopen jaar gelijk

Ongeveer de helft van de werkgevers verwacht de komende 3 jaar iets te veranderen in de reiskostenvergoeding, meestal is verhogen het plan.

Is er in het afgelopen jaar iets gewijzigd in je reiskostenvergoeding?
(Basis - Werknemer/Zelfstandigen en reist)



Verwacht jij de reiskostenvergoeding voor je werknemers te veranderen in de komende 3 jaar? (Basis - WG en biedt reiskostenvergoeding)



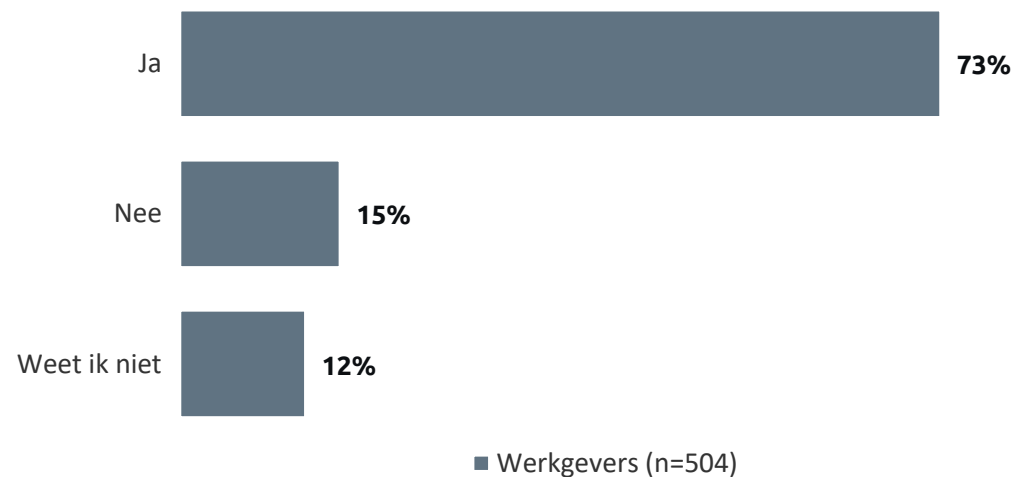


Werkgevers verwachten reiskostenvergoeding te verhogen als de onbelaste kilometervergoeding omhoog gaat

Kleine werkgevers (tot 10 werknemers) zijn het minst geneigd om de reiskostenvergoeding te verhogen als het onbelaste deel stijgt (53%).

Ter nuance: dit betreft een verwachting en biedt geen zekerheid op daadwerkelijk gedrag in de toekomst.

Als de onbelaste kilometervergoeding omhoog gaat, verwacht jij dan de reiskostenvergoeding voor je werknemers te verhogen?
(Basis - Werkgevers en biedt reiskostenvergoeding)

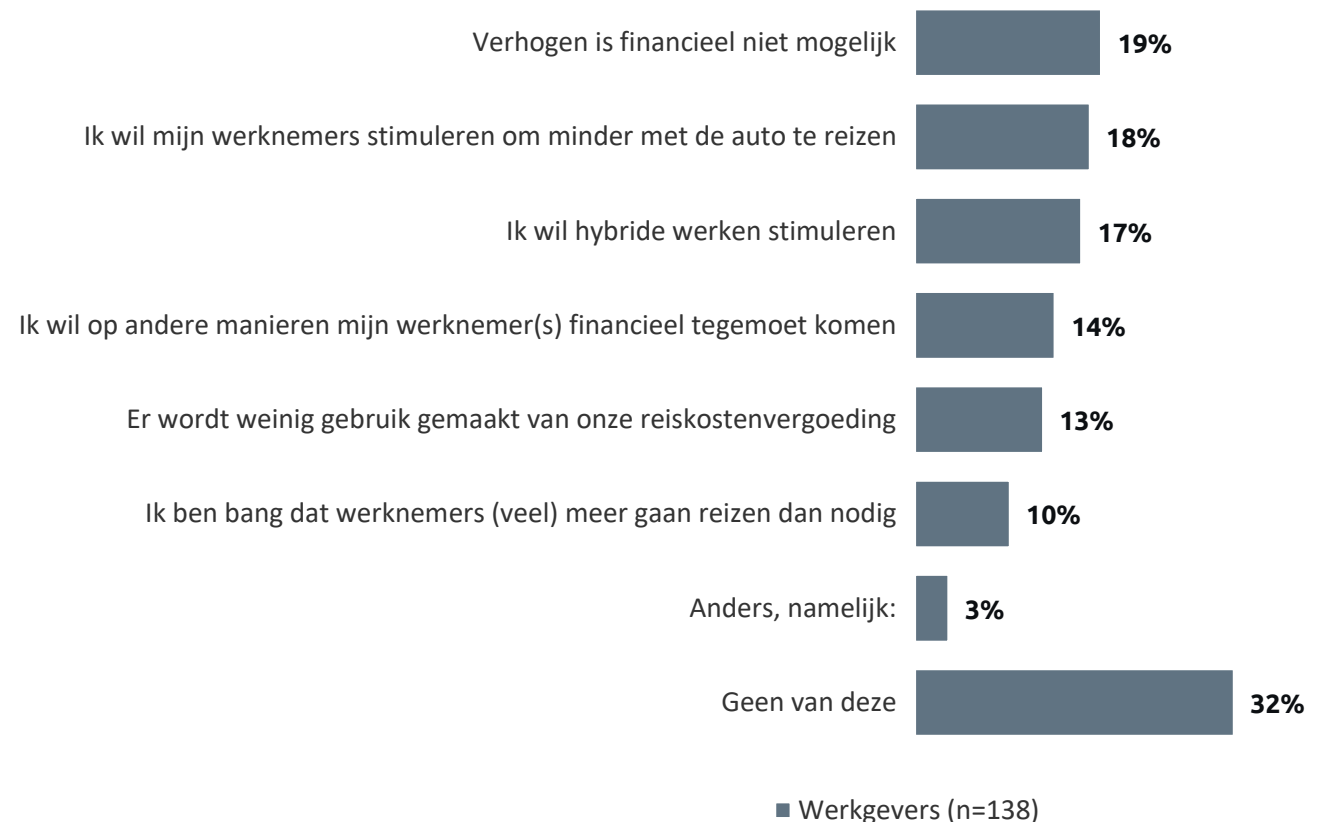




Meerdere redenen om vergoeding niet te verhogen

Werkgevers kunnen heel diverse redenen hebben om hun reiskostenvergoeding niet te verhogen als de onbelaste kilometervergoeding omhoog gaat.

Welke drempels ervaar jij om de reiskostenvergoeding te verhogen als de onbelaste kmvergoeding omhoog gaat?
(Basis - Werkgevers, biedt reiskostenvergoeding en verhoogt die niet)





Resultaten: Thuiswerkkosten- vergoeding

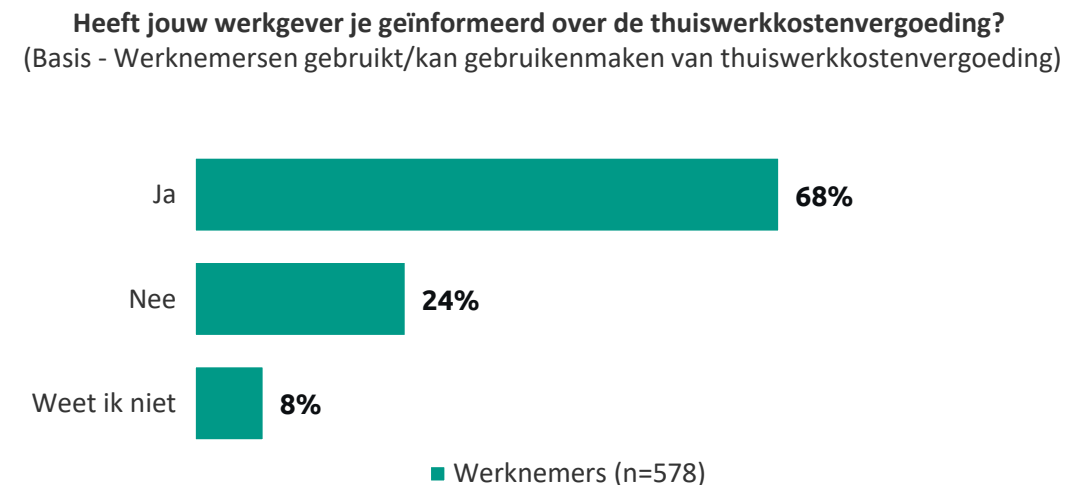
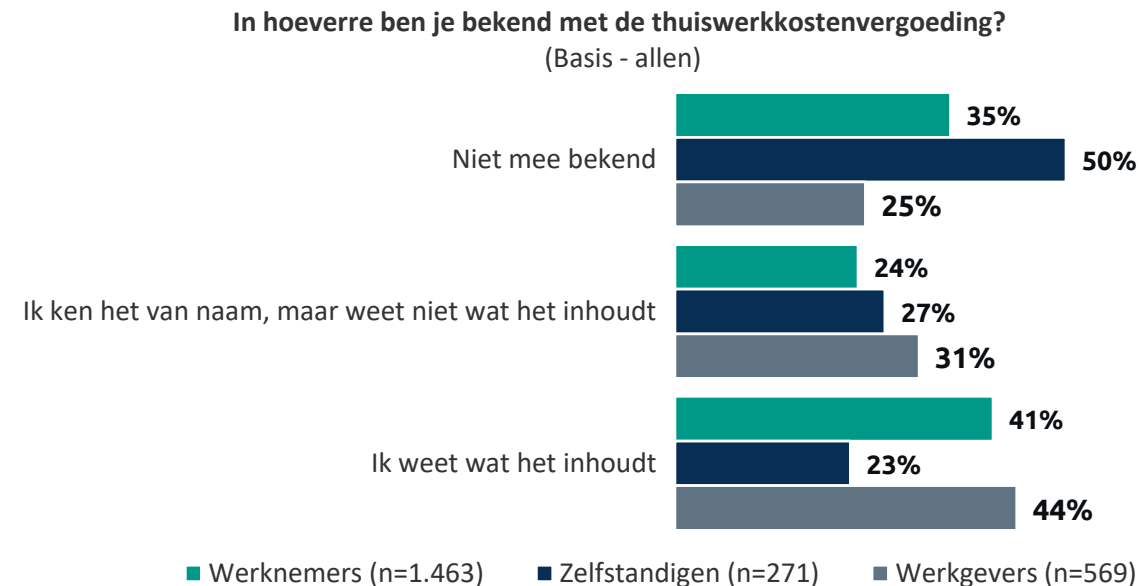




Meerderheid werknemers en werkgevers bekend met thuiswerkostenvergoeding, relatief onbekend onder zelfstandigen

Binnen de groep werkgevers zijn het vooral de grote werkgevers (250+ werknemers) die weten wat de thuiswerkvergoeding inhoudt (63%). Ook medewerkers van grote werkgevers zeggen vaker dat de thuiswerkvergoeding (minimaal van naam) kennen (79%). Werknemers van kleine organisaties (1-10 mensen) worden er relatief weinig over geïnformeerd (36%).

Binnen de werknemers zijn hoogopgeleiden (88%) vaker minimaal van naam bekend met de vergoeding dan midden- (63%) en laagopgeleiden (42%). De meerderheid van de hoogopgeleiden weet bovendien wat de vergoeding inhoudt (55%). Onder midden- (37%) en laagopgeleiden (24%) is dat veel minder het geval. Verder geven hoogopgeleiden vaker aan dat ze door hun werkgever geïnformeerd zijn over de vergoeding (85%), dan midden- (60%) en laagopgeleiden (32%).





Meerderheid werknemers wordt geen thuiswerkkostenvergoeding geboden

- Zowel de meerderheid van de werknemers (61%) als werkgevers (53%) geven aan dat er geen thuiswerkkostenvergoeding wordt geboden.
- Onder werknemers geldt: hoe ouder zij zijn hoe vaker zij aangeven dat er een thuiswerkvergoeding wordt geboden, maar zij hier geen gebruik van maken. Uit het onderzoek kunnen we hiervoor geen verklaring halen.
- Midden- (35%) en laagopgeleiden (30%) geven minder vaak aan dat hun werkgever thuiswerkkostenvergoeding biedt, dan hoogopgeleiden (51%).
- Grote werkgevers (250+ werknemers) geven relatief vaak een thuiswerkkostenvergoeding (64%). Bij kleine werkgevers (tot 10 werknemers) komt dat minder voor (18%). Als we dit aan de medewerkers vragen, zien we hetzelfde patroon.





Niet of zelden thuiswerken is de reden om geen thuiswerkkostenvergoeding te bieden

Organisaties met 51-250 werknemers geven relatief vaak als reden dat hun werknemers niet of zelden thuis werken (60%). Organisaties met 1-10 werknemers noemen dat minder vaak (27%) als reden.

Grote organisaties (250+ werknemers) geven relatief vaak aan dat ze de administratie hiervoor te lastig vinden (26%).

Wat zijn voor jou de redenen om geen thuiswerkkostenvergoeding aan te bieden?
(Basis - Werkgevers en geeft geen thuiswerkkostenvergoeding)

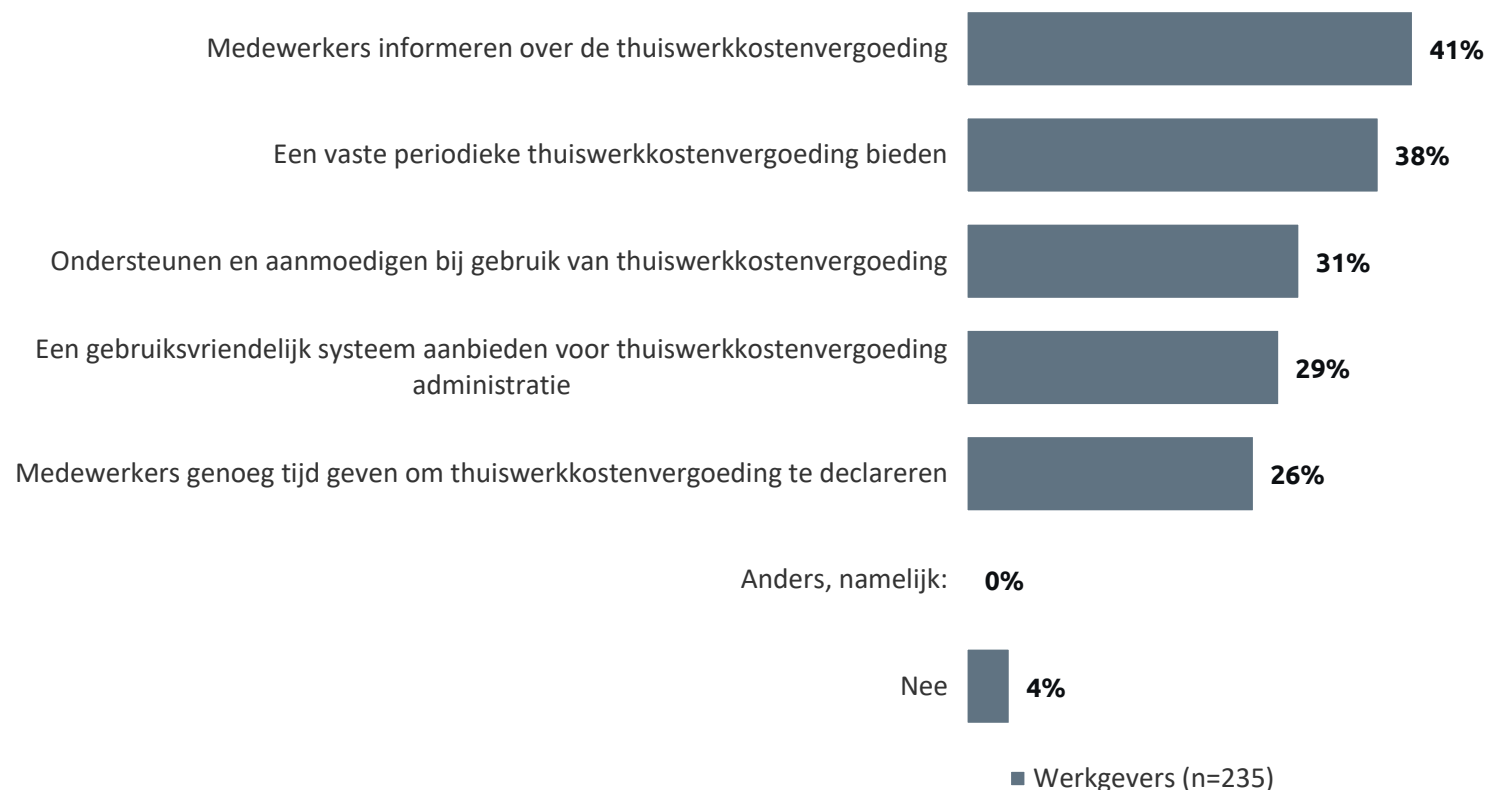




Werkgevers ondernemen verschillende acties om thuiswerkvergoeding te faciliteren

Vrijwel alle werkgevers die een thuiswerkvergoeding aanbieden, doen iets om het gebruik hiervan te faciliteren. Gemiddeld onderneemt met 1,6 acties uit deze lijst, waarvan informeren het meest voorkomt.

Heb je acties ondernomen om het gebruik van de thuiswerkkostenvergoeding voor uw medewerkers te faciliteren?
(Basis - Werkgevers en geeft thuiswerkkostenvergoeding)





Thuiswerkvergoeding meestal € 2,- per dag

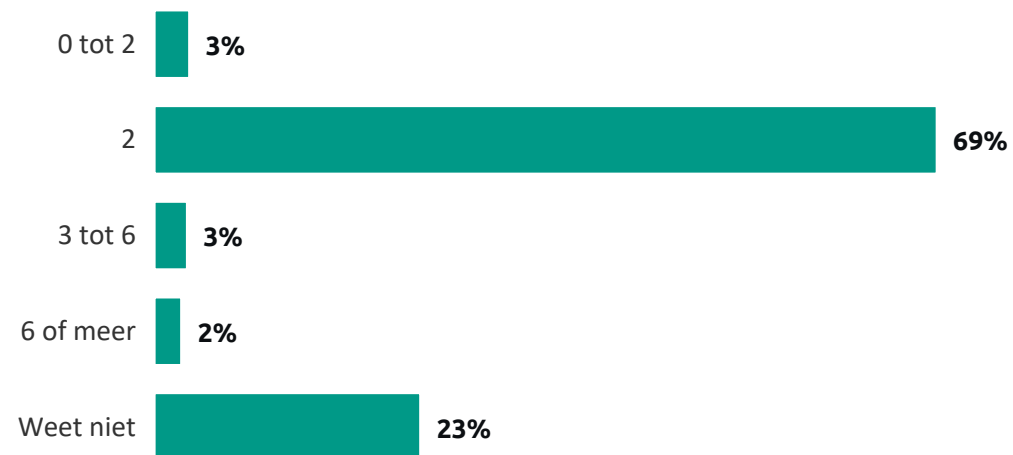
Er is weinig variatie in de hoogte van de thuiswerkvergoeding. Slechts enkelingen ontvangen meer dan €2.

Hoe hoog is jouw thuiswerkkostenvergoeding per dag?
(Basis - Werknemers en gebruikt thuiswerkkostenvergoeding)



Werknemers (n=309)

Gecategoriseerd

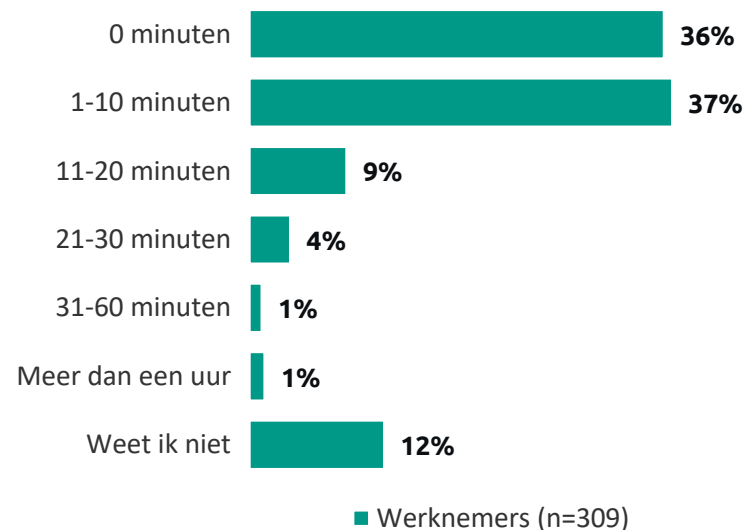




Administratie thuiswerkkostenvergoeding kost meestal minder dan 10 minuten per maand

Voor de meeste werknemers is het dus een bescheiden tijdsinvestering. Ongeveer een derde hoeft zelfs helemaal geen administratieve handelingen te verrichten.

Hoeveel minuten ben je naar schatting per maand bezig met het verrichten van de administratieve handelingen die nodig zijn bij de thuiswerkkostenvergoeding?
(Basis - Werknemers en gebruikt thuiswerkkostenvergoeding)

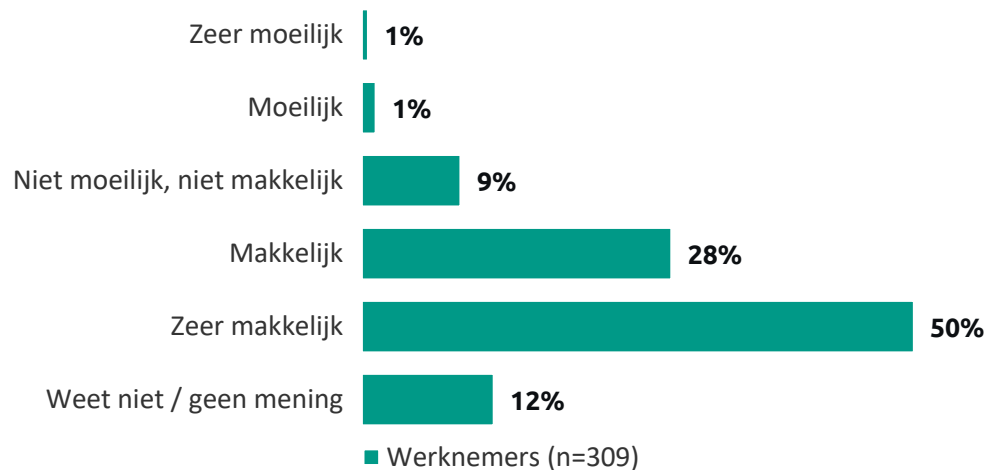




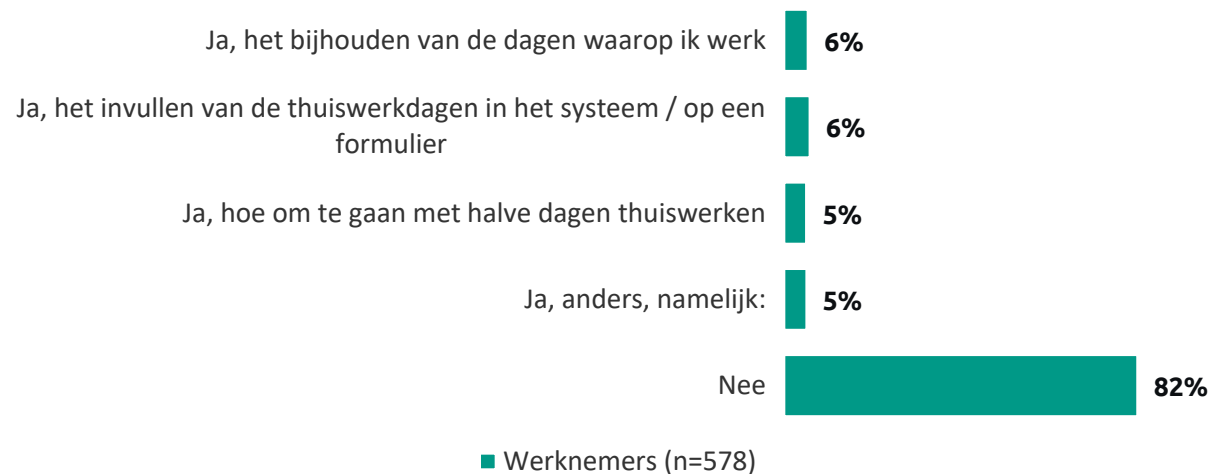
Gebruik thuiswerkkostenvergoeding (zeer) makkelijk

Naast een geringe tijdsinvestering (zie vorige pagina), is het bovendien vrij eenvoudig om gebruik te maken van de thuiswerkvergoeding.

Hoe makkelijk of moeilijk is het om gebruik te maken van de thuiswerkkostenvergoeding?
(Basis - WN en gebruikt thuiswerkkostenvergoeding)



Zijn er bepaalde dingen die je lastig vindt rondom de thuiswerkkostenvergoeding?
(Basis - Werknemers en gebruikt/kan gebruikenmaken van thuiswerkkostenvergoeding)

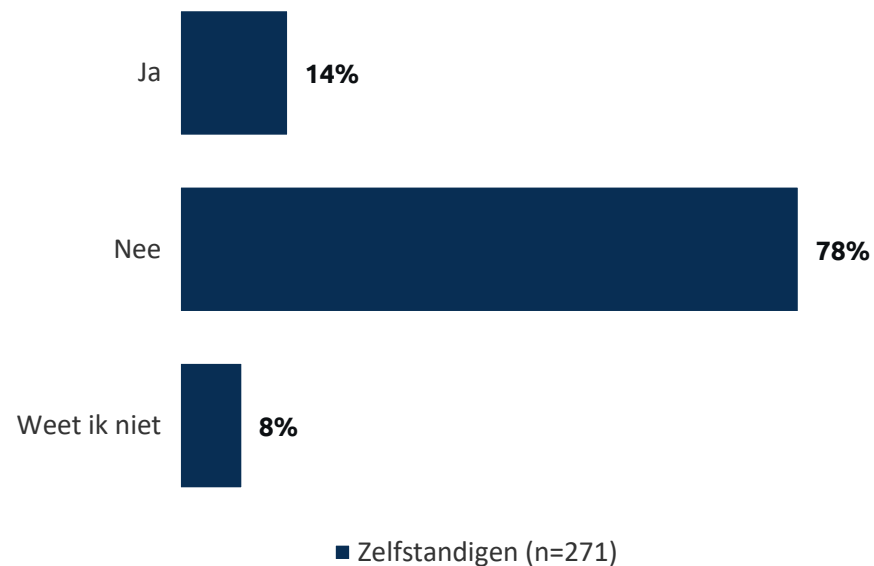




Zelfstandigen maken weinig gebruik van de aftrekmogelijkheid voor verhuiskosten

Slechts 14% heeft er de afgelopen 10 jaar gebruik van gemaakt. Dit kan in theorie een onderschatting zijn, omdat een deel van de zelfstandigen korter dan 10 jaar geleden is begonnen.

Heb je in de afgelopen 10 jaar gebruik gemaakt van de aftrekmogelijkheid voor verhuiskosten?
(Basis - Zelfstandigen, allen)





Bijlagen





Bijlage | Ongewogen en gewogen data

Leeftijd	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
18 t/m 24 jaar	150	5,1	358	12,1
25 t/m 34 jaar	306	10,4	555	18,8
35 t/m 44 jaar	489	16,6	588	19,9
45 t/m 54 jaar	775	26,3	680	23,1
55 t/m 67 jaar	1230	41,7	769	26,1

Opleidingsniveau	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
Hoog (wo/hbo)	964	32,7	805	27,3
Middel (havo/vwo/mbo/mavo)	1629	55,2	1571	53,3
Laag (ibo/basisschool/geen opleiding)	357	12,1	574	19,5

Geslacht	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
Mannen	1271	43,1	1451	49,2
Vrouwen	1679	56,9	1499	50,8

Regio	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
3 grote gemeenten	267	9,1	363	12,3
West	862	29,2	878	29,8
Noord	333	11,3	292	9,9
Oost	624	21,2	606	20,5
Zuid	752	25,5	696	23,6
Randgemeenten	112	3,8	116	3,9

Doelgroep	Ongewogen n	Ongewogen %	Gewogen n	Gewogen %
werknemers	1429	48,4	1368	84,0
zelfstandige	152	5,2	191	11,7
lbgroep	27	0,9	69	4,3

Wij verminderen onze footprint



Motivaction
is ISO 14001-
gecertificeerd



Motivaction
gebruikt
energiezuinige
auto's



Motivaction
gebruikt groene
stroom



Motivaction
gebruikt uitsluitend
papier met een FSC-
label



Auteursrecht

Het auteursrecht op dit rapport ligt bij de opdrachtgever. Voor het vermelden van de naam Motivaction in publicaties op basis van deze rapportage - anders dan integrale publicatie - is echter schriftelijke toestemming vereist van Motivaction International B.V.

Beeldmateriaal

Motivaction heeft datgene gedaan wat redelijkerwijs van ons verwacht kan worden om de rechthebbenden op beeldmateriaal te achterhalen. Mocht u desondanks menen recht te kunnen doen gelden op gebruikt beeldmateriaal, neem dan contact op met Motivaction.

Pers- en publicatiebeleid

Het vermelden van de naam van Motivaction in persberichten en/of andere publicaties over door Motivaction uitgevoerd onderzoek is gebonden aan een aantal voorwaarden, zoals vastgelegd in ons [Pers- en publicatiebeleid](#).