

Belastingplan 2027: vijf fiscale vereenvoudigingen die duurzaam reizen belonen

Inbreng Coalitie Anders Reizen voor de commissie Financiën · inbreng verslag 1 oktober, wetgevingsoverleg 12 oktober 2026

In het kort

Het Belastingplan 2027 werkt een maatregel uit die wij volledig steunen: een pseudo-eindheffing van 12 procent op fossiele leaseauto's vanaf 2027. Maar de werkkostenregeling belooft nog steeds kilometers in plaats van gedrag. Wij vragen geen nieuwe regelingen en geen extra geld, maar brengen vijf maatregelen in die de administratieve lasten verlagen, uitvoerbaar zijn voor de Belastingdienst en netcongestie helpen verminderen. Bij elk voorstel geven we ook aan wat wij zelf inbrengen: wij vragen niet alleen, wij doen ook.

Onze voorstellen in één oogopslag

	Onze vraag aan het kabinet	Ons voorstel	Wat wij zelf inbrengen	Wat het Nederland oplevert
1	Mogen werkgevers de € 0,25 toepassen als gemiddelde over alle vergoede kilometers?	Toets het gemiddelde per werkgever, niet elke kilometer. Bijvoorbeeld € 0,50 voor de fiets en € 0,20 voor de auto.	Werkgevers rekenen het scenario door op hun eigen beleid.	Echte gedragsprikkels, budgettair neutraal, één toets per werkgever.
2	Wat levert de bijtelling op de fiets van de zaak op, afgezet tegen kosten en baten?	0 procent bijtelling of nihilwaardering voor de betaalbare fiets van de zaak.	Ervaringen van werkgevers met fietsregelingen en data over fietsgebruik.	Minder administratie, meer fietsers, minder files, gezondheidswinst.
3	Komt er een vast bedrag per kWh voor thuisladen, gekoppeld aan slim laden?	Vast bedrag per kWh als bewijsregel, recht op laaddata en slim laden in het leasecontract.	Praktijkproeven in het DoorbraakLab EV en Energie en een model-leasecontract.	Lagere lasten, duidelijkheid voor V2G, minder netcongestie.
4	Neemt het onderzoek naar dubbele energiebelasting ook leaseauto's mee, en komen er V2G-regels?	Verreken energiebelasting over teruggeleverde stroom en regel interoperabiliteit bij V2G.	Proeven met V2G op bedrijfsterreinen en thuis, en praktijkdata voor het lopende onderzoek.	Het wagenpark als batterij voor het net, meer energiezuinigheid.
5	Verkent het kabinet een afgebakende P+R-vrijstelling bij een ketenreis?	Verduidelijk wat al onbelast kan en sta afgebakend onbelaste P+R-vergoeding toe.	Wij maken bekend wat al onbelast kan en betrekken werkgevers bij de hubs.	De hub wint van doorrijden, minder drukte in de spits.
A	Kan de Greentimerregeling eerder dan 2029 ingaan?	Per 1 juli 2027, uiterlijk 1 januari 2028, of bijtelling op dagwaarde.	Proeven met elektrisch rijden voor medewerkers zonder leaseauto.	Betaalbare occasions blijven hier; vraag en aanbod rond de inruilregeling lopen samen op.
B	Wordt de korte vlucht, waar de trein een alternatief is, ook beprijsd?	Een differentiatie die de overstap van korte vlucht naar trein belooft.	Werkgevers maken de trein de standaard; DoorbraakLab Internationaal reizen.	Meer zakelijke reizen per trein.

A en B zijn aanvullende punten. Bij voorstel 1, 3 en A staat achterin een uitgebreidere toelichting.

Wie wij zijn

Coalitie Anders Reizen is de stichting waarin tientallen grotere publieke en private werkgevers samenwerken, met samen ruim een half miljoen medewerkers. Onze missie: de werkgebonden personenmobiliteit van werkgevers, nationaal en internationaal, naar nul CO₂-uitstoot brengen, en Nederland bereikbaar houden. In tien jaar bespaarden onze deelnemers 2 megaton CO₂.

Waarom dit ertoe doet

De onbelaste kilometervergoeding is gelijk voor elke vervoerswijze, thuisladen is administratief nauwelijks uitvoerbaar en P+R-kosten vallen buiten elke vrijstelling. Zo blijft de fossiele auto de eenvoudigste keuze: ruim twee derde van de woon-werkkilometers gaat per auto. Het kabinet zegt zelf dat voorwaarden van de werkgever werken. Geef werkgevers dan ook de ruimte.

Onze vijf voorstellen

1 Differentieer de kilometervergoeding op werkgeversniveau

Probleem

Het maximum van € 0,25 wordt per kilometer getoetst. Een werkgever kan de fiets daardoor niet hoger belonen dan de auto zonder loonheffing. Het kabinet schreef op 18 september zelf dat een vergoeding werkt als de werkgever er voorwaarden aan verbindt: werkgevers hebben de knop in handen, maar niet de ruimte.

Ons voorstel

Toets het gemiddelde van alle vergoede kilometers van een werkgever aan € 0,25. Omdat automobilisten veel meer kilometers maken, kan een werkgever bijvoorbeeld € 0,50 voor de fiets en € 0,20 voor de auto vergoeden en blijft hij gemiddeld op € 0,25. Komt het gemiddelde erboven, dan valt alleen het meerdere in de vrije ruimte.

Wat wij zelf inbrengen

We laten werkgevers uit onze Coalitie het differentiatiescenario doorrekenen op hun eigen beleid. Zo kunnen Financiën en de Belastingdienst het effect en de uitvoerbaarheid toetsen met praktijkdata in plaats van met aannames.

Wat het Nederland oplevert

Een echte gedragsprikkel, budgettair neutraal en zelfcorrigerend, met één eenvoudige toets per werkgever voor de Belastingdienst.

Vraag voor de inbreng • toelichting in de bijlage

Het kabinet schrijft in de Kamerbrief van 18 september over de motie Van Leijen dat een werkgeversvergoeding mét voorwaarden werkt en dat alleen een hoger bedrag weinig effect heeft. Hoe voorkomt het kabinet dat de verhoging van de onbelaste reiskostenvergoeding naar € 0,25 per kilometer, die het Belastingplan met terugwerkende kracht tot 1 januari 2026 vastlegt, vooral autogebruik beloont? Is het kabinet bereid te onderzoeken of werkgevers het maximum van € 0,25 mogen toepassen als gemiddelde over alle vergoede kilometers, zodat zij de fiets hoger en de auto lager kunnen vergoeden? Welke gevolgen heeft dat voor de uitvoering bij de Belastingdienst?

2 Zet de fiets op één: 0 procent bijtelling op de betaalbare fiets van de zaak

Probleem

De bijtelling van 7 procent vraagt een administratie per medewerker voor een voorziening met evidente maatschappelijke baten. Onze leden noemen het een paarse krokodil. Intussen wonen 900.000 mensen op fietsafstand van hun werk maar pakken ze de fiets niet (TU Delft, op verzoek van onze Coalitie).

Ons voorstel	Breng de bijtelling voor de betaalbare fiets van de zaak naar 0 procent, of waardeer die op nihil, vergelijkbaar met het rentevoordeel op een fietslening. De beperking tot betaalbare fietsen houdt de regeling betaalbaar, voorkomt misbruik en helpt juist mensen die nu geen fiets kunnen betalen.
Wat wij zelf inbrengen	Wij brengen de ervaringen van onze deelnemers met fietsregelingen in en delen geanonimiseerde data over fietsgebruik, zodat de regeling eenvoudig en misbruikbestendig wordt.
Wat het Nederland oplevert	Minder administratie, meer mensen op de fiets, minder files en gezondheidswinst, ook bij een volledig elektrisch wagenpark.

Vraag voor de inbreng

Wat is de budgettaire opbrengst van de bijtelling op de fiets van de zaak, en hoe verhoudt die zich tot de uitvoeringskosten en de maatschappelijke baten van meer fietsgebruik in het woon-werkverkeer?

3 Een safe-havenbenadering voor slim thuisladen

Probleem	Zakelijke rijders laden 44 procent thuis. De Belastingdienst eist de integrale kostprijs per werknemer (KG:204:2024:14), maar een werkgever mag het energiecontract van een medewerker niet opvragen en laaddata is versnipperd over de keten. Stedin, deelnemer van onze Coalitie, wilde leaserijders belonen voor slim laden, maar de proef kon daardoor niet starten.
Ons voorstel	Een vooraf vastgesteld bedrag per kWh dat de werkgever mag hanteren zonder de werkelijke prijs te reconstrueren: een bewijsregel, periodiek vastgesteld en gekoppeld aan slim laden in plaats van een vast tijdvenster. Met recht op laaddata en ruimte om slim laden af te spreken in het leasecontract. Eén vast tarief bij laden én terugleveren maakt ook V2G zakelijk beheersbaar.
Wat wij zelf inbrengen	In het DoorbraakLab EV en Energie testen werkgevers samen met netbeheerders, energieleveranciers en leasemaatschappijen een fiscaal eenvoudige vergoeding en slim laden in de praktijk. We maken laaddata deelbaar en ontwikkelen een model-afspraken voor leasecontracten. De casus van Stedin is ons vertrekpunt.
Wat het Nederland oplevert	Lagere administratieve lasten, duidelijkheid voor V2G, een betere businesscase voor slim laden en daarmee minder netcongestie en minder dure netverzwaring.

Vraag voor de inbreng • toelichting in de bijlage

Het Belastingplan versnelt met de pseudo-eindheffing de overstap naar elektrische leaseauto's. Is het kabinet bereid om, in overleg met de Belastingdienst, een safe-havenbenadering uit te werken voor de vergoeding van thuislaadkosten, met een periodiek vastgesteld bedrag per kWh? Wil het kabinet daarbij de koppeling met slim laden betrekken, en de interoperabiliteit tussen auto, laadpunt, energieleverancier en net? En hoe kunnen werkgevers de laaddata van hun eigen vloot gebruiken om die vergoeding te onderbouwen? Hoe betreft het kabinet daarbij de fiscale afhandeling van terugleveren met een leaseauto (vehicle-to-grid, V2G)?

4 Voorkom dubbele energiebelasting bij slim laden

Probleem	Nederland telt ruim 710.000 elektrische bedrijfsvoertuigen, straks honderdduizenden batterijen voor het net. Wie oplaadt en later teruglevert, betaalt twee keer energiebelasting. Per 1 januari 2027 stopt de salderingsregeling. Het kabinet onderzoekt een oplossing (uitkomst eind 2026), met de focus op huishoudens. En V2G werkt nu alleen met vaste combinaties van automerk, energieleverancier en software.
Ons voorstel	Verreken energiebelasting over teruggeleverde stroom uit een voertuigbatterij, en maak regels voor interoperabiliteit, zodat elke V2G-auto aan elk V2G-laadpunt kan terugleveren.
Wat wij zelf inbrengen	In het DoorbraakLab EV en Energie brengen we werkgevers, netbeheerders, energieleveranciers en leasemaatschappijen samen om V2G op bedrijfsterreinen en thuis te testen. De praktijkdata stellen we beschikbaar voor het lopende onderzoek van het kabinet.
Wat het Nederland oplevert	Het wagenpark wordt een batterij voor het net: pieken opvangen, minder netcongestie, meer energiezuikerheid.

Vraag voor de inbreng

Kan het kabinet toezeggen dat het lopende onderzoek naar dubbele energiebelasting ook bidirectioneel laden met leaseauto's en op bedrijfsterreinen meeneemt, en dat een oplossing uiterlijk in het Belastingplan 2028 wordt opgenomen? En is het kabinet bereid regels voor interoperabiliteit bij V2G uit te werken?

5 Maak de duurzame ketenreis fiscaal sluitend, inclusief P+R

Probleem	De meeste schakels van een reis met fiets, ov of deelvervoer zijn al onbelast te vergoeden, maar dat is onvoldoende bekend. P+R-kosten bij gebruik van de eigen auto vallen in de praktijk buiten de vergoeding. Zo wint doorrijden naar kantoor het van de hub.
Ons voorstel	Verduidelijk in het Handboek Loonheffingen welke schakels onbelast zijn, en sta toe dat P+R-kosten afgebakend onbelast worden vergoed bij een ketenreis met ov of fiets. Dat is ook nodig voor de bereikbaarheid: 36 procent van de bedrijven op bedrijventerreinen vindt de ov-bereikbaarheid slecht (Natuur & Milieu, juni 2026).
Wat wij zelf inbrengen	Wij maken bij werkgevers bekender wat nu al onbelast kan, zoals de deelfiets en ov-kaarten. En we stellen voor werkgevers te betrekken bij de 100 mobiliteitshubs die het Rijk bouwt, via ons DoorbraakLab Bereikbaarheid: bereikbare werklocaties, betaalbaar en duurzaam voor iedereen.
Wat het Nederland oplevert	De hub wint fiscaal van doorrijden, minder drukte in de spits en minder onzekerheid voor het mkb.

Vraag voor de inbreng

Deelt het kabinet de analyse dat P+R-kosten bij een ketenreis nu feitelijk buiten de onbelaste vergoeding vallen, en is het bereid een afgebakende vrijstelling voor deze kosten te verkennen in samenhang met het hubprogramma van IenW?

Aanvullende punten

A. Greentimerregeling eerder dan 2029

Het kabinet voert met dit Belastingplan de Greentimerregeling in: 14 procent bijtelling voor elektrische auto's van 5 tot 8 jaar oud, per 2029. Dat steunen wij, maar het komt te laat. De inruilregeling (4.000 tot 6.000 euro) stimuleert de vraag naar gebruikte elektrische auto's, terwijl in 2025 circa 36.000 elektrische ex-leaseauto's zijn geëxporteerd. Vraag en aanbod horen bij elkaar.

Ons voorstel: voer de regeling in per 1 juli 2027, uiterlijk per 1 januari 2028, of baseer de bijtelling op de dagwaarde in plaats van de oorspronkelijke cataloguswaarde.

Wat wij zelf inbrengen: in het DoorbraakLab EV en Energie testen we hoe werkgevers elektrisch rijden kunnen stimuleren bij medewerkers zonder leaseauto, we dragen bij aan pilots van het Rijk, en we brengen in beeld waar ex-leaseauto's van onze deelnemers heen gaan.

Vraag voor de inbreng · toelichting in de bijlage

In 2025 zijn circa 36.000 elektrische auto's van ongeveer vijf jaar oud geëxporteerd. Dat zijn juist de auto's die uit een leasecontract komen. Hoe verbindt het kabinet de inruilregeling voor gebruikte elektrische auto's met het behoud van deze ex-leaseauto's voor de Nederlandse markt? Is het kabinet bereid de Greentimerregeling (14 procent bijtelling voor elektrische auto's van 5 tot 8 jaar oud) eerder dan 2029 in te voeren, of de bijtelling voor tweedehands elektrische auto's te baseren op de dagwaarde in plaats van de oorspronkelijke cataloguswaarde?

B. Prikkel op de korte vlucht, niet alleen op de lange

Vanaf 2027 hangt de vliegbelasting af van de afstand: lange vluchten naar € 59,43, middellange naar circa € 47, maar korte vluchten blijven op circa € 29. Juist de korte zakelijke vlucht is het makkelijkst te vervangen door de trein.

Ons voorstel: een differentiatie die de overstap van korte vlucht naar trein beloont.

Wat wij zelf inbrengen: veel van onze deelnemers maken de trein al de standaard voor zakelijke reizen. In ons DoorbraakLab Internationaal reizen werken we aan beschikbaarheid en boekbaarheid van Europese treinen.

Wat wij bieden

Wij vragen niet alleen, wij bieden ook. In ons Doorbraakprogramma starten we drie DoorbraakLabs: **EV en Energie, Bereikbaarheid en Internationaal reizen**. Daarin testen de werkgevers met de meeste urgentie oplossingen in hun eigen organisatie, samen met netbeheerders, marktpartijen, zeven universiteiten en TNO.

Waarom bij ons

In onze Coalitie zitten werkgevers, netbeheerders, energieleveranciers, leasemaatschappijen en overheden al samen aan tafel. We trekken al tien jaar met elkaar op, er is onderling vertrouwen en we zijn gewend kennis te delen. Dat maakt ons de ideale plek om te experimenteren. Wat werkt, schalen we op naar kleinere werkgevers en het mkb. Het zou mooi zijn als daar ruimte voor komt, met experimenteerruimte en samenwerking met Financiën, IenW en KGG.

Concreet bieden wij

- ✓ geanonimiseerde data over de werkgebonden personenmobiliteit van ruim een half miljoen medewerkers;
- ✓ werkgevers die het differentiatiescenario doorrekenen op hun eigen beleid;
- ✓ samenwerking in de praktijk, met praktijkproeven in de DoorbraakLabs: bereikbaarheid voor iedereen, duurzaam en betaalbaar, slim thuisladen en een fiscaal eenvoudige vergoeding;
- ✓ een toets op de uitvoerbaarheid in de praktijk;
- ✓ een mondelinge toelichting op elk van deze punten, op korte termijn.

Gwen Jansen, directeur Coalitie Anders Reizen · gwen.jansen@andersreizen.nu · 06 524 158 35 · andersreizen.nu

Bijlage. Achtergrond en onderbouwing

Bij voorstel 1, voorstel 3 en punt A lichten we hier toe waarom de vraag nu relevant is, wat wij bij onze deelnemers zien, wat wij voorstellen en wat wij aanbieden.

Achtergrond bij voorstel 1. Reiskostenvergoeding: belonen we kilometers of gedrag?

Waarom deze vraag

Het kabinet trekt zelf de conclusie dat voorwaarden werken en bedragen niet. Toch verhoogt het Belastingplan alleen het bedrag, en dat bedrag is gelijk voor elke vervoerswijze. Met deze vraag moet het kabinet vóór het wetgevingsoverleg van 12 oktober uitleggen hoe het die twee rijmt. Het is ook een vraag die past bij de wens van het kabinet om de werkkostenregeling eenvoudiger te maken.

Wat wij zien

- Bij onze deelnemers is ruim 75 procent van de autokilometers met een geleasede personenauto elektrisch. Over alle autokilometers samen, dus ook met de eigen auto van medewerkers, is dat 40 procent. De achterstand zit dus bij de eigen auto, en juist daarvoor geldt de kilometervergoeding. (Bron: Coalitie Anders Reizen, benchmark monitoringstool 2025, geaggregeerd.)
- Landelijk gaat ruim twee derde van de woon-werkkilometers nog per auto (66 procent als bestuurder). Van de mensen die in de ochtendspits in de file staan, is 73 procent onderweg naar het werk. Onderzoek van TU Delft, op verzoek van onze Coalitie, laat zien dat 900.000 mensen op fietsafstand van hun werk wonen (15 kilometer of minder), maar niet de fiets pakken.
- De maatschappelijke winst is het grootst in de stad in de spits: daar zijn de kosten van files, luchtvervuiling en geluid het hoogst. Ook bij een volledig elektrisch wagenpark blijven de baten voor files en gezondheid bestaan. Regelmatige fietsers verzuimen gemiddeld 1,3 dag per jaar minder.
- Werkgevers willen de fiets en het ov meer belonen. Maar omdat elke kilometer apart wordt getoetst, kan dat niet zonder loonheffing of beslag op de vrije ruimte. Vooral het mkb laat modern mobiliteitsbeleid daardoor liggen, uit angst voor naheffingen.

Bron: KiM; Rijkswaterstaat; TNO; TU Delft op verzoek van Coalitie Anders Reizen; zoals verwerkt in Dialogic, Fossielvrije mobiliteit in de WKR, in opdracht van Coalitie Anders Reizen, verschijnt in oktober 2026.

Ons voorstel

Toets het gemiddelde van alle vergoede kilometers van een werkgever aan € 0,25, in plaats van elke kilometer afzonderlijk. Komt het gemiddelde erboven, dan valt alleen het meerdere in de vrije ruimte.

Een rekenvoorbeeld uit ons onderzoek: een werkgever met 50 fietsers (5 kilometer enkele reis) en 50 automobilisten (25 kilometer enkele reis) kan € 0,50 per kilometer voor de fiets en € 0,20 voor de auto vergoeden, en blijft dan precies op het gemiddelde van € 0,25. Het gaat om het gemiddelde per kilometer, niet om het gemiddelde van de twee tarieven. De automobilisten rijden samen 535.000 kilometer per jaar, de fietsers 107.000. De werkgever betaalt $535.000 \times € 0,20 = € 107.000$ aan de auto en $107.000 \times € 0,50 = € 53.500$ aan de fiets: samen € 160.500 voor 642.000 kilometer, precies € 0,25 per kilometer. Omdat automobilisten veel meer kilometers maken, levert een kleine verlaging voor de auto een grote verhoging voor de fiets op.

- **Budgettair neutraal en zelfcorrigerend.** Stijgt het gemiddelde doordat meer mensen gaan fietsen, dan wordt het meerdere belast. Het risico ligt bij de werkgever, niet bij de schatkist.
- **Eén toets per werkgever** in plaats van per kilometer, voor de Belastingdienst.
- **Oog voor wie geen alternatief heeft.** Ov en fiets zijn niet overal een reëel alternatief. Op bedrijventerreinen werken zo'n 2,7 miljoen mensen, en 36 procent van de bedrijven daar vindt de bereikbaarheid met trein, tram of bus slecht of zeer slecht; 92 procent vindt de bereikbaarheid met de auto goed ([Natuur & Milieu en Ipsos I&O, juni 2026](#)). Werkgevers blijven daarom vrij om medewerkers

zonder reëel alternatief voor de auto te ontzien. Dat vraagt goede monitoring door de werkgever, en die hebben onze deelnemers al.

Wat wij aanbieden

We laten werkgevers uit onze Coalitie dit scenario doorrekenen op hun eigen beleid. Dat bouwt voort op het onderzoek naar fossielvrije mobiliteit in de werkkostenregeling dat Dialogic voor ons deed en dat in oktober verschijnt. Zo kunnen Financiën en de Belastingdienst het effect en de uitvoerbaarheid toetsen met praktijkdata in plaats van met aannames.

Achtergrond bij voorstel 3. Thuisladen: fiscale zekerheid en slim laden

Waarom deze vraag

De pseudo-eindheffing steunen wij volledig: die duwt de zakelijke markt verder naar elektrisch. Maar hoe meer elektrische leaseauto's, hoe urgenter de vraag hoe je thuisladen vergoedt. Nu is dat fiscaal onzeker, en er is geen enkele prikkel om slim te laden, terwijl het net vol zit. Deze vraag verbindt het Belastingplan met netcongestie: twee dossiers die nu los van elkaar worden behandeld. Het is daarmee niet alleen een mobiliteitsvraag, maar ook een vraag over energiezekerheid, uitvoerbaarheid en lagere lasten voor de BV Nederland. Nederland telt nu al ruim 710.000 elektrische bedrijfsvoertuigen. Als batterij voor het net kunnen zij pieken opvangen en dure netverzwaring beperken, maar dan moet de fiscale afhandeling eenvoudig zijn.

Wat wij zien

- Landelijk rijdt een derde van de zakelijke vloot al elektrisch, en zakelijke rijders laden 44 procent thuis.
- Stedin, netbeheerder en deelnemer van onze Coalitie, onderzocht dit jaar een vaste vergoeding per kWh voor thuisladen, om leaserijders te belonen voor slim laden. De proef kon niet starten. Dat lag niet aan de wil, maar aan het systeem:
 - **Fiscaal.** De Belastingdienst staat een onbelaste vergoeding alleen toe als die precies de werkelijke kosten per medewerker dekt, of als de werkgever de stroom tegen een marktconform tarief inkoopt. Voor beide moet de werkgever het energiecontract van elke medewerker kennen, en dat mag hij niet opvragen. Een eenvoudig vast tarief voor iedereen past daardoor in geen van beide routes. De Belastingdienst eist nu de integrale kostprijs per werknemer ([kenniscgroep KG:204:2024:14, Opladen auto van de zaak](#)).
 - **Data.** Laaddata kan wel zichtbaar zijn, maar is versnipperd over auto, laadpunt, laadpas, energieleverancier en leasemaatschappij. Niemand heeft het hele plaatje. Bij Stedin kwam alleen het moment van in- en uitpluggen bij de werkgever aan, niet wanneer er echt geladen werd.
 - **Netimpact.** Wat het net ermee wint, kon niet worden doorgerekend: de rekenmodellen werken met gemiddelde huishoudens en kunnen leaserijders er niet uit halen.
 - **Prikkel verdwijnt.** Energieleveranciers gaan vergoedingen steeds vaker per tijdsblok afrekenen. Dan krijgt de medewerker precies terug wat de stroom op dat moment kostte, en houdt hij niets over aan laden in de nacht. Alleen een vaste vergoeding houdt de prikkel om slim te laden in stand, en daarvoor is fiscale ruimte nodig.
- Het gevolg: werkgevers vrezen naheffingen, houden het af, of blijven bij de fossiele auto.

Bron: *Trendrapport Nederlandse markt personenauto's 2026*; *Nationaal Laadonderzoek 2025*; *Stedin, Eindrapportage Thuislaadvergoeding, juli 2026*; *toelichting V2G, Stedin, september 2026*.

Ons voorstel

Ruimte voor slim thuisladen, in drie delen die bij elkaar horen:

1. **Een safe-havenbenadering.** Een vooraf vastgesteld bedrag per geladen kWh dat de werkgever mag hanteren zonder de werkelijke prijs per medewerker te reconstrueren. Als bewijsregel, niet als automatisch recht: hogere werkelijke kosten blijven apart te onderbouwen. Stel het bedrag periodiek

vast, bijvoorbeeld jaarlijks, zodat het kan meebewegen met de energieprijzen. Koppel de vergoeding aan slim laden, niet aan een vast tijdvenster. Bij slim laden hoeft de medewerker zelf niet op de klok te kijken. Hij stelt in wanneer de auto vol moet zijn, bijvoorbeeld om 7.00 uur, en de laadpaal of auto laadt automatisch op de momenten dat stroom goedkoop is en het net ruimte heeft. Dat signaal komt van het dynamische energietarief of van de netbeheerder. Omdat de vergoeding per kWh vast is en de medewerker zelf de wisselende stroomprijs betaalt, verdient hij aan laden op rustige momenten. Een vast tijdvenster werkt niet: als iedereen om 21.00 uur begint, verschuift de piek alleen naar 21.01 uur.

Dat een vast bedrag zonder bewijs fiscaal kan, laten twee voorbeelden zien: de 30%-regeling kent al een forfait zonder bewijs binnen de loonheffing, en in het Verenigd Koninkrijk publiceert de belastingdienst een adviestarief per mijl voor elektrische auto's van de zaak: wie op of onder dat tarief vergoedt, zit fiscaal veilig.

2. **Recht op laaddata.** Een standaard, privacyveilige dataset met laadmomenten per kwartier, die met toestemming van de medewerker van laadpaal naar werkgever gaat. Aansluiten bij bestaande open laadprotocollen, zodat het niet per leverancier opnieuw hoeft.
3. **Slim laden als standaard in het leasecontract.** Werkgevers kunnen met hun medewerkers afspreken dat de laadpaal thuis zich automatisch laat sturen op signalen van het net: laden als er ruimte is, rustiger laden als het krap is. Met duidelijke uitzonderingen, bijvoorbeeld voor een lange rit de volgende dag. Dit vraagt geen fiscale wijziging, maar wel dat auto, laadpaal, energieleverancier en net met elkaar kunnen communiceren. In het DoorbraakLab EV en Energie ontwikkelen we hiervoor een model-afspraken voor leasecontracten.

Ook nodig voor V2G. Bij bidirectioneel laden laadt de auto op als er stroom over is en levert hij terug als het net krap is. Zakelijk roept dat vragen op: tegen welk tarief is geladen, tegen welk tarief teruggeleverd, wie profiteert, en hoe verwerk je dat fiscaal? Stedin geeft een voorbeeld: een medewerker laadt 25 kWh op kantoor, op kosten van de werkgever, en levert die thuis terug voor € 0,30 per kWh. Hij verdient dan € 7,50 per dag over de rug van de werkgever. Met één vast tarief dat geldt bij laden én terugleveren, bijvoorbeeld € 0,25, verreken hij de teruglevering met de werkgever. De werkgever is kostenneutraal, en de medewerker verdient alleen aan het verschil dat hij zelf creëert door netbewust te laden. Zonder landelijke norm moet elke werkgever dit afzonderlijk regelen. Daarbij zijn er voor V2G nog geen regels voor interoperabiliteit: V2G werkt nu alleen met een paar vaste combinaties van automerk, energieleverancier en software. Komt een ander automerk aan hetzelfde laadpunt, dan werkt het niet meer. Wij vragen de Kamer daar ook naar te kijken.

Wat het Nederland oplevert. Een vaste thuislaadvergoeding:

- verlaagt de administratieve lasten voor werkgever, werknemer en Belastingdienst;
- creëert duidelijkheid voor V2G-gebruikers;
- verbetert de businesscase voor slim laden en V2G;
- draagt daarmee bij aan minder netcongestie en beperkt toekomstige investeringen in netverzwaring.

Dat is uitvoerbaar, vergelijkbaar met bestaande forfaits.

Wat wij aanbieden

In [onze position paper](#) bieden we het kabinet een Doorbraakprogramma aan met drie DoorbraakLabs. Het DoorbraakLab EV en Energie start in 2027. Daarin willen we vier dingen doen:

1. **Een fiscaal eenvoudige, netbewuste vergoeding uitwerken**, samen met Financiën, de kennisgroep van de Belastingdienst en de fiscalisten van onze deelnemers. Liefst eerst als experiment met regelruimte.
2. **Laaddata deelbaar maken**, met ElaadNL, laadpaalbeheerders en leasemaatschappijen. Daarnaast ontwikkelen we een model-eis "laaddata beschikbaar" voor leasetenders, die elke werkgever kan gebruiken.

3. **Technische sturing testen via het leasecontract**, samen met netbeheerders en de ondernemingsraden van onze deelnemers.
4. **Samen meten wat het best werkt**. Bij een aantal deelnemers vergelijken we vier groepen: niets veranderen, alleen een vaste vergoeding, alleen technische sturing, en de combinatie. We meten hoeveel laden er uit de piek verschuift en wat dat voor het net betekent. Zeven universiteiten en TNO lopen mee. Later breiden we uit naar terugleveren vanuit de auto.

Waarom bij ons. In onze Coalitie zitten alle partijen die hiervoor nodig zijn al samen aan tafel: werkgevers, netbeheerders, energieleveranciers, leasemaatschappijen en overheden. Laadpaalleveranciers betrekken we via het DoorbraakLab. We trekken al tien jaar met elkaar op: er is onderling vertrouwen en we zijn gewend kennis te delen. Dat maakt de Coalitie de ideale plek om doorbraken te realiseren en te experimenteren. Wat werkt bij de grote werkgevers, schalen we daarna op naar kleinere werkgevers en het mkb.

Wat we van het kabinet vragen: experimenteerruimte, en Financiën en de Belastingdienst aan tafel. De resultaten delen we met de Kamer.

Achtergrond bij punt A. Ex-leaseauto's: houd ze in Nederland

Waarom deze vraag

Het kabinet investeert in de inruilregeling om huishoudens aan een betaalbare gebruikte elektrische auto te helpen. Tegelijk verdwijnen de betaalbare elektrische occasions naar het buitenland. Nieuw en gebruikt vormen één markt: wat werkgevers nu leasen, is over vier tot vijf jaar de betaalbare occasion. De inruilregeling stimuleert de vraag naar gebruikte elektrische auto's; dan moet er ook voldoende aanbod zijn. Zonder de ex-leaseauto's heeft de inruilregeling te weinig aanbod. Met deze vraag moet het kabinet de twee maatregelen in samenhang bekijken.

Wat wij zien

- Onze eigen benchmark laat zien dat woon-werkverkeer de enige categorie is die de verkeerde kant op gaat. De CO₂ van woon-werk per medewerker stond in 2021 op 70 procent onder 2016, en in 2025 nog maar op 42 procent eronder: vier jaar op rij loopt het terug omhoog. Het aandeel van woon-werk in onze totale uitstoot groeide van 28 procent (2016) naar 39 procent (2025). Tegelijk daalde de uitstoot van het leasewagenpark met 75 procent, en is 78 procent van de leaseauto's volledig elektrisch.
- De leasevloot wordt dus schoon, maar het woon-werkverkeer niet. Uit gesprekken met onze deelnemers horen we dat een deel van de medewerkers bij een aangeboden leaseauto kiest voor een mobiliteitsbudget, en vervolgens met een eigen, vaak fossiele auto gaat rijden. Werkgevers kunnen dat niet verbieden, wel verleiden, bijvoorbeeld met een mobiliteitsbudget dat elektrisch rijden, ov en fiets belooft. Maar dan moet er wel een betaalbare elektrische auto te koop zijn.
- Redenen die we daarbij horen: de bijtelling op een elektrische leaseauto stijgt stap voor stap, een tweedehands fossiele privéauto is dan goedkoper; niet iedereen kan thuis laden, bijvoorbeeld zonder eigen oprit; en de vergoeding voor thuisladen is onzeker. Een betaalbare elektrische occasion is precies het alternatief dat nu ontbreekt.
- Een tweedehands elektrische auto met een bijtelling op basis van de oude cataloguswaarde is voor werkgevers en medewerkers onaantrekkelijk. Dus gaat hij de grens over.
- Het kabinet voert met het Belastingplan 2027 de Greentimerregeling in: 14 procent bijtelling voor elektrische auto's van 5 tot 8 jaar oud. Dat steunen wij, maar de regeling gaat pas in 2029 in, vanwege de uitvoering bij de Belastingdienst. Tot die tijd blijven ex-leaseauto's de grens over gaan.

Bron: Coalitie Anders Reizen, benchmark monitoringstool 2025 (netwerkbreed, geaggregeerd), juli 2026.

Ons voorstel

Voer de Greentimerregeling eerder in: bij voorkeur per 1 juli 2027, uiterlijk per 1 januari 2028. Of baseer de bijtelling voor tweedehands elektrische auto's op de dagwaarde. Dan blijven ex-leaseauto's in Nederland, en kunnen ook medewerkers aan de basis van de arbeidsmarkt en het mkb elektrisch gaan rijden.

Wat wij aanbieden

In het DoorbraakLab EV en Energie onderzoeken en testen we graag hoe beleid van werkgevers elektrisch rijden kan stimuleren bij medewerkers zonder leaseauto. Denk aan een betaalbare elektrische occasion via de werkgever, hulp bij thuisladen of kennismaken met elektrisch rijden. Daarnaast:

- dragen we bij aan pilots van het Rijk waarin medewerkers elektrisch rijden kunnen uitproberen;
- vragen we bij onze deelnemers uit wat er met hun auto's gebeurt na afloop van het leasecontract, zodat het kabinet ziet waar de ex-leaseauto's naartoe gaan;
- denken we met Financiën en de Belastingdienst mee over een variant van de Greentimerregeling die sneller uitvoerbaar is.