



Een uitgestoken hand voor
een bereikbaar Nederland

ANDERS 
 COREIZEN

INHOUDSOPGAVE

1. Introductie Coalitie Anders Reizen
2. Samenvatting resultaten en aanbevelingen
3. Resultaten 10 jaar Coalitie Anders Reizen
4. Aanbevelingen nader toegelicht
 - a. Maak de duurzame mobiliteitskeuzes fiscaal aantrekkelijk
 - b. Creëer een aparte ruimte binnen de WKR voor duurzame mobiliteit
 - c. Vergroot ruimte voor deelmobiliteit
 - d. Stimuleer semi-publieke mobiliteit voor betere bereikbaarheid
 - e. Maak de internationale trein een volwaardig alternatief voor zakelijk vliegen
 - f. Investeer in OV, fiets en last-mile oplossingen voor betere bereikbaarheid
 - g. Zet werkgevers in als versnellers van congestieverlichting
 - h. Zorg voor continuïteit in beleid en verminder administratieve lasten door CO2-rapportages te harmoniseren

“Coalitie Anders Reizen ziet grote kansen om de duurzame mobiliteits-transitie verder te versnellen en daarmee een bereikbaar Nederland voor iedereen te vergroten. Daarom reiken we een uitgestoken hand uit in de vorm van een aantal concrete aanbevelingen en zijn hierbij graag een vooruitstrevend werkgeversklankbord.”

Gwen Jansen, directeur Coalitie Anders Reizen



Introductie Coalitie Anders Reizen

Coalitie Anders Reizen is een breed samenwerkingsverband van Nederlandse werkgevers. De Coalitie werd in 2015 opgericht met als helder doel voor de werkgevers: 50% minder CO₂-uitstoot door zakelijke mobiliteit in 2030. Door samen resultaten te meten, kennis en dilemma's te delen, van elkaar te leren en de juiste randvoorwaarden qua beleid boeken we sneller resultaat dan ieder bedrijf alleen.

Binnen de coalitie wordt jaarlijks gemonitord wat de voortgang is op onze 2030 ambitie. Die gezamenlijke leerervaring vormt de basis onder de CO₂-reductie en verdere versnelling van de mobiliteitstransitie in Nederland met als overkoepelend doel een bereikbaar Nederland voor iedereen. In 2024 heeft 55% van de werkgevers de 2030 ambitie behaald.

Coalitie Anders Reizen deelt als vooruitstrevend en constructief werkgeversklankbord graag haar kennis, resultaten en aanbevelingen op basis van bewezen praktijkvoorbeelden, met als doel de mobiliteitstransitie samen te versnellen voor een bereikbaar Nederland voor iedereen.

Voor meer informatie of vragen kunt u kijken op www.andersreizen.nu of contact opnemen met Gwen Jansen, directeur van Coalitie Anders Reizen, via gwen.jansen@andersreizen.nu

Samenvatting

Sinds de oprichting in 2015 is Coalitie Anders Reizen uitgegroeid tot een toonaangevende speler in de verduurzaming van zakelijke mobiliteit in Nederland. In tien jaar tijd is een reductie van ruim 2 megaton directe CO₂ emissies gerealiseerd, vergelijkbaar met de jaarlijkse uitstoot van 570.000 mensen (bron: Stichting Milieu Centraal). Deze resultaten zijn bereikt doordat werkgevers er concreet handelingsperspectief werd geboden in de vorm van tien meest effectieve maatregelen die ook werden doorberekend door CE Delft. Deze werden massaal omarmd. Denk aan het centraal zetten van ov- en fietsgebruik in mobiliteitsbeleid, de inzet op hybride werken, het elektrificeren van wagenparken en werklocaties die bij ov-locaties werden gevestigd. De Coalitie deelt haar kennis en praktijkervaringen om de mobiliteitstransitie in Nederland verder te versnellen met als doel een bereikbaar Nederland voor iedereen. Op basis van tien jaar praktijkervaring zijn in dit kader acht concrete aanbevelingen aan politiek en overheid geformuleerd:

1. Maak duurzame mobiliteitskeuzes fiscaal aantrekkelijker dan niet-duurzame reiskeuzes:

Maak duurzame keuzes (zoals bijv. ov- en fietsgebruik, deelmobiliteit en elektrisch rijden) aantrekkelijker en stimuleer via financiële prikkels het duurzame mobiliteitsgedrag. Zorg dat de tweedehands EV-markt ook op gang komt. Dat maakt elektrisch rijden betaalbaar en toegankelijk.

2. Creëer een aparte ruimte binnen de werkkostenregeling (WKR) speciaal voor duurzame zakelijke mobiliteit.

Zo kunnen werkgevers vergoedingen geven voor duurzame zakelijke mobiliteit (zoals fiets- en/of ov-gebruik en stimulatie, deelmobiliteit, elektrisch rijden, hybride werken) zonder dat dit telt als belast loon. Werkgevers kunnen duurzame zakelijke mobiliteit binnen hun personeelsbeleid stimuleren als deze aparte WKR-ruimte wordt gecreëerd. De huidige WKR-ruimte is beperkt en wordt veelal voor andere doeleinden gebruikt waardoor werkgevers nu moeten kiezen.

3. Vergroot deelmobiliteit als volwaardig, toegankelijk en betaalbaar alternatief voor autobezit.

Integreer deelmobiliteit met ov en ondersteun het met fiscale en ruimtelijke randvoorwaarden, zoals bereikbaarheid en woonbeleid. Het resultaat: efficiënter gebruik van bestaande infrastructuur waardoor de bereikbaarheid verbetert zonder extra ruimtebeslag.

4. Maak semipublieke mobiliteitsoplossingen mogelijk: fiscaal en juridisch.

Stimuleer semi-publiek vervoer als structurele aanvulling op ov en deelmobiliteit en maak gebruik van werkgevers om bereikbaarheid, betaalbaarheid, inclusiviteit en leefbaarheid te vergroten. Semi-publiek vervoer activeert werkgevers, zij kunnen duurzame 'best practices', die opschaalbaar zijn, aanbieden in plaats van individueel autobezit en het sluit aan bij brede maatschappelijke doelen.

5. Maak de internationale trein een volwaardig alternatief voor vliegen

Een geïntegreerd Europees ticketingsysteem, meer directe verbindingen en fiscale gelijkheid tussen luchtvaart en trein zijn essentieel om de internationale trein tot een aantrekkelijk alternatief te maken. Voor zakelijke reizigers is voorspelbaarheid bovendien cruciaal.

6. Verbeter de aansluiting van ov, fiets en last-mile oplossingen op werk- en woonlocaties voor een succesvolle modal shift.

Investeer in integraal ov, fiets en last-mile oplossingen om Nederland bereikbaar, inclusief en duurzaam te houden: zo wordt bereikbaarheid integraal aangepakt. Door het ov, de fiets en de last mile oplossingen te bundelen wordt overstappen makkelijker en aantrekkelijker, is de auto niet meer de logische keuze en wordt de gehele reis betrouwbaarder.

7. Zet werkgevers in als versnellers om het stroomnet te ontlasten

De leden van Coalitie Anders Reizen hebben fors geïnvesteerd in de elektrificatie van hun wagenpark en willen hiermee doorgaan en een rol spelen in het ontlasten van het net. Werkgevers kunnen slim omgaan met energie, tijd en lokaal gebruik, energie delen en daarbij de piekbelasting tegengaan. Ook kunnen ze gedrag en bewustwording creëren onder medewerkers. Echter, fiscale en juridische regels ontmoedigen of remmen een aantal

netontlastende maatregelen. Door werkgevers als systeempartner te positioneren, kan het elektriciteitsnet actief worden ontlast. De huidige energiebelasting geeft verder dus onvoldoende prikkels voor energie-efficiëntie en slim energiegebruik.

8. Zorg voor continuïteit in beleid en harmoniseer CO₂-rapportages waardoor administratieve lasten verminderen.

Voorkom dat de investeringsbereidheid van bedrijven afneemt door continuïteit in beleid. Harmoniseer CO₂-rapportage-eisen voor WPM. Laat CO₂-rapportages aansluiten op Europese standaarden (ESRS/CSRD) met focus op zakelijke mobiliteit (woon-werk en dienstreizen)

Met deze aanbevelingen wordt duurzame mobiliteit bereikbaar voor bedrijven van klein tot groot in Nederland en voor iedere werknemer. Zo zorgen we met elkaar voor een bereikbaar Nederland voor iedereen.

Resultaten 10 jaar Coalitie Anders Reizen

Anders Reizen werd in 2015 opgericht door NS, Natuur & Milieu, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en VNO-NCW, en viert in 2025 het tienjarig bestaan. Tijdens de Klimaatop in Parijs committeerden vijftien koplopers zich aan één helder doel: 50% minder CO₂-uitstoot door zakelijke mobiliteit in 2030. 55% van de aangesloten werkgevers heeft dit doel in 2024 behaalt. Zes jaar eerder dan gepland.

In tien jaar tijd heeft Coalitie Anders Reizen ruim 2 megaton directe CO₂-emissies gereduceerd op zakelijke mobiliteit, waaronder woon-werkverkeer, zakelijke en internationale reizen. Deze reductie is vergelijkbaar met de jaarlijkse directe CO₂-uitstoot van een stad ter grootte van Den Haag met ruim 570.000 inwoners. De Covid periode is hierbij niet meegeteld, anders zou het gaan om 2,8 megaton CO₂-reductie.

Veel werkgevers kozen ervoor om openbaar vervoer of de fiets als standaard te hanteren, hybride werken structureel in te voeren en de internationale trein als alternatief voor korte vluchten te stimuleren. Het wagenpark is inmiddels grotendeels elektrisch en het aantal auto's neemt af. Daarnaast zijn eerdere fiscale barrières weggenomen, onder andere door samen met AWWN, VNO-NCW, het Ministerie van Financiën en de Belastingdienst te zorgen voor fiscale verruiming van het gebruik van openbaar vervoer en deelfietsen.



Door samen resultaten te meten, kennis te delen en van elkaar te leren en de juiste randvoorwaarden qua regelgeving boeken we sneller resultaat dan ieder bedrijf alleen. Binnen de coalitie wordt jaarlijks gemonitord welke maatregelen effectief zijn en welke niet. Die gezamenlijke leerervaring vormt de basis onder de CO₂-reductie en verdere versnelling van de mobiliteitstransitie in Nederland met als doel een bereikbaar Nederland voor iedereen.

De aanbevelingen nader toegelicht

Maak de duurzame mobiliteitskeuzes fiscaal aantrekkelijk

De huidige fiscaliteit biedt wel aanknopingspunten voor de verduurzaming van zakelijke mobiliteit maar de fiscale benadering van zakelijke mobiliteit is nog sterk gebaseerd op klassieke uitgangspunten, zoals autobezit en gebruik als norm (vaste kilometervergoeding, onderscheid tussen privé en zakelijk, leaseauto en bijtelling bij privégebruik). De fiscaliteit stuurt niet actief waardoor duurzame zakelijke mobiliteit vaak financieel minder aantrekkelijk is dan de fossiele reiskeuzes. Het is niet ingericht op flexibel reizen, deelmobiliteit of multimodaal reizen maar op bezit en vaste patronen. Duurzaamheid is geen leidend principe maar bijvangst. Er wordt binnen de fiscaliteit niet gekeken naar de maatschappelijke effecten (bereikbaarheid, leefbaarheid, inclusie en ruimte), het totale reisgedrag en ketenmobiliteit. Het vervoermiddel (auto, ov of fiets) en de vergoeding (vrijstelling, kilometervergoeding en bijtelling) staan centraal. De fiscale ruimte voor duurzame zakelijke mobiliteit is daardoor complex en versnipperd. Duurzaam reisgedrag zorgt hierdoor voor onnodig veel gedoe en moeite voor zowel de werkgever als medewerker. Zo is de WKR-ruimte beperkt en concurreert het aanbieden van duurzame mobiliteitsopties hierin met andere arbeidsvoorwaarden. Ook is deelmobiliteit en/of een combi-reis niet goed ingeregeld en is er geen structurele fiscale prikkel om niet/ minder/duurzamer te reizen. De leaseauto is hierdoor fiscaal nog steeds de meest vanzelfsprekende keuze. Kortom, maak de duurzame mobiliteitskeuzes fiscaal het meest aantrekkelijk, haal fiscale onzekerheden weg en maak het administratief een stuk gemakkelijker.

Hoe maak je duurzame zakelijke mobiliteit aantrekkelijk?

De fiscaliteit moet kijken naar mobiliteitsgebruik in plaats van autobezit en duurzaam reisgedrag belonen en niet het bezit vergoeden (vaste reiskostenvergoeding).

Zorg ervoor dat de tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen (EV) in Nederland ook goed op gang komt. Dit maakt elektrisch rijden betaalbaar en toegankelijk. Bovendien zorgt het ervoor dat tweedehands EV's bij de inzet van mobiliteitsbudgetten een serieuze, duurzame optie worden voor werknemers, in plaats van een fossiele auto, wanneer zij toch voor een auto kiezen.

Stellen van nieuwe criteria: fiscale prioriteiten

- van bezit naar gebruik
- duurzaam vs. fossiel
- ruimte efficiëntie
- efficiënt mobiliteitsgebruik
- bereikbaarheid als criteria
- collectief/delen vs. Individueel
- maak duurzaamheid de logische keuze (aparte WKR-ruimte)
- heldere kaders
- geen interpretatieverschillen en weinig uitzonderingen
- bereikbaar voor iedereen

Het stimuleren van duurzaam reisgedrag draagt direct bij aan de reductie van CO₂-uitstoot en aan een bereikbaar, leefbaar Nederland

Praktijkvoorbeelden tonen aan dat een hogere fietsvergoeding direct effect sorteert. Organisaties als KPN (€ 0,40/km), ASML (€ 0,30/km) en Conclusion (€ 0,30/km) hebben de fietsvergoeding verhoogd, waardoor het aandeel fietsende medewerkers significant is gestegen. Dit bewijst dat financiële prikkels effectief zijn in het bevorderen van duurzaam reisgedrag.

Het aanpassen van het fiscale mobiliteitsregime is een essentiële stap richting een toekomstbestendig mobiliteitsbeleid. Coalitie Anders Reizen roept beleidsmakers op om deze fiscale differentiatie structureel te verankeren, zodat duurzame mobiliteit de norm en vanzelfsprekend wordt voor alle werkenden in Nederland. Wij staan hierbij tot uw beschikking als constructief en vooruitstrevend werkgeversklankbord.

Creëer aparte WKR-ruimte voor duurzame zakelijke mobiliteit

Werkgevers spelen een cruciale rol in het mobiliteitsgedrag van werknemers. Er ligt nog een groot potentieel om het mobiliteitsgedrag van bijna tien miljoen werkenden verder te verduurzamen. De huidige Werkkostenregeling (WKR) biedt echter onvoldoende ruimte om duurzame mobiliteit structureel te stimuleren. Het aanbieden van een duurzame mobiliteitsoptie zoals

een fiets moet nu concurreren met een kerstpakket terwijl het belang van de fiets voor de maatschappij het individueel belang overstijgt. Een moderne WKR maakt het aanbieden van duurzame zakelijke mobiliteit voor zowel kleinere als grotere werkgevers mogelijk en daarmee bereikbaar voor iedere werknemer. Dit levert aantrekkelijk werkgeverschap, meer vitaliteit, minder files, verlichting van het elektriciteitsnet, een aantrekkelijker vestigingsklimaat en een lagere CO₂-uitstoot op. Deze ruimte komt naast het bestaande WKR-plafond en is expliciet bestemd voor onder meer ov-abonnementen, (elektrische) fiets van de zaak en fietsvergoedingen, deelmobiliteit (deelfiets, e-scooter, deelauto), carpooling, elektrisch groen (slim) laden, mobiliteitsbudgetten gericht op emissievrije of gedeelde reisopties én thuiswerkfaciliteiten als alternatief voor reizen.

Noodzaak van aparte WKR-ruimte

Een aparte WKR-ruimte biedt meerdere voordelen: het vermindert het aantal autokilometers en files, vereenvoudigt de administratie, vergroot de aantrekkelijkheid van werkgeverschap (vooral voor het MKB) en zorgt ervoor dat duurzame reiskeuzes makkelijker worden en niet langer worden belemmerd.

Relevantie voor het MKB

Voor het MKB is dit extra relevant, omdat de huidige WKR-ruimte voor hen vaak onvoldoende is om duurzame zakelijke mobiliteit te faciliteren. Een gerichte fiscale ruimte stelt alle werkgevers in staat om medewerkers aantrekkelijke en betaalbare mobiliteitsopties te bieden, wat het welzijn en de vitaliteit van medewerkers ten goede komt, de concurrentiepositie op de arbeidsmarkt versterkt en waar de hele maatschappij van profiteert.

Impact op CO₂-reductie

De impact op CO₂-reductie is aanzienlijk. Met een aparte fiscale WKR-ruimte kan 20 tot 35 procent van alle zakelijke autokilometers worden vervangen door duurzamere alternatieven, wat kan leiden tot een jaarlijkse reductie van 0,8 tot 1,2 megaton CO₂. Voor het MKB



betekent dit gemiddeld 10 tot 20 procent minder uitstoot, doordat werknemers fiscaal worden gestimuleerd om voor de fiets, het ov, mobiliteitsbudget of deelmobiliteit te kiezen. Extra maatschappelijke baten zijn onder meer minder files, hogere vitaliteit, betere benutting van ov en deelmobiliteit en minder parkeerdruk.

De Coalitie Anders Reizen roept Kamerleden en het kabinet op om de WKR te moderniseren en duurzame zakelijke mobiliteit actief fiscaal te faciliteren en stimuleren. Deze maatregel is economisch aantrekkelijk, kosten-efficiënt en maatschappelijk wenselijk.

Vergroot ruimte voor deelmobiliteit

Deelmobiliteit maakt mobiliteit betaalbaarder en inclusiever

de bereikbaarheid is daardoor minder afhankelijk van autobezit. Een eigen duurzame auto is voor veel mensen te duur of niet wenselijk. Deelmobiliteit biedt flexibiliteit, is goedkoper en aantrekkelijk voor diverse doelgroepen (mensen met een lager inkomen, ouderen en jongeren).

Deelmobiliteit versterkt ketenmobiliteit en het ov

Het is een goede oplossing voor de 'last mile' en/of als aanvulling op het ov. Denk hierbij bijvoorbeeld aan deelmobiliteit in regio's en/of wijken waar geen hoogwaardig ov is of deelmobiliteit, zoals deelfietsen, bij een station of ov-hub.

Deelmobiliteit draagt bij aan gezondheids- en leefbaarheidsbeleid en aan het klimaat

Deelmobiliteit stimuleert elektrisch rijden, vermindert geluidsoverlast en drukte in het verkeer en reduceert de CO₂-uitstoot per gemaakte reisbeweging. Ook neemt het minder parkeerruimte in en neemt het aantal gereden km's af.

Schep juiste randvoorwaarden

- Landelijke standaard voor data en toegang
- Fiscale prikkels voor delen
- Aparte WKR-ruimte voor deelmobiliteit
- Parkeernormen en ruimtelijke plannen die deelmobiliteit (deelauto's of carpoolen) mogelijk maken, stimuleren en belonen. Nu zijn ze nog grotendeels gebaseerd op autobezit.

Zet in op deelmobiliteit buiten de Randstad

- Koppeling aan ov-concessies
- Semipubliek vervoer
- Maatwerk voor krimpregio's/gemeente, landelijk gebied of gebieden zonder hoogwaardig ov

Stimuleer semi-publieke mobiliteit voor betere bereikbaarheid en maak het juridisch mogelijk

Collectieve, semi-publieke mobiliteit biedt de mogelijkheid om werklocaties beter te ontsluiten, ook op momenten dat het openbaar vervoer nog niet rijdt

Dit draagt bij aan een betere bereikbaarheid voor medewerkers en ontlast tegelijkertijd het wegennet. Fiscale en juridische kaders vormen echter een belemmering voor het flexibel en gedeeld inzetten van dergelijke mobiliteitsoplossingen. Semipubliek vervoer is gedeeld vervoer dat niet volledig toegankelijk is zoals de bus of trein. Hierbij kun je denken aan collectieve shuttlebussen voor bedrijventerreinen, on-demand-bussen, publiek-private mobiliteit die vaak door en/of in opdracht van werkgevers wordt aangeboden of vaste routes tussen woon- en werklocaties.

Sleutelrol voor werkgevers in semipubliek vervoer

Het maakt collectieve verduurzaming van duurzame zakelijke mobiliteit mogelijk. Werkgevers hebben inzichten in de reisbewegingen en kunnen die garanderen, zij kunnen helpen organiseren en financieren. Semipubliek vervoer is een aantrekkelijk alternatief voor de lease- en/of priveauto.

Semipubliek vervoer verhoogt de inclusiviteit

Het is een oplossing voor medewerkers met onregelmatige werktijden, Het draagt daardoor bij aan bereikbaarheid voor iedereen en het biedt voorspelbaarheid, comfort en eenvoud. Om versnippering te voorkomen zijn er standaarden, geïntegreerde systemen en landelijke kaders nodig. Het moet het reguliere ov aanvullen.

Waar regulier ov tekortschiet kan semipubliek vervoer de bereikbaarheid vergroten

- Het sluit aan op concrete en actuele zakelijke reisbewegingen
- Het is flexibel inzetbaar
- Het is opschaalbaar en kostenefficient

Semipubliek vervoer ontlast het wegennet en het ov

- Het bundelt individuele reisbewegingen
- Het ontlast de spits en filedruk
- Het verkorte de overstap(tijd)

Oplossingsrichting

- Creëer juridische ruimte voor gedeeld gebruik van semipublieke vervoersmiddelen
- Ondersteun pilots waarin mobiliteit collectief wordt georganiseerd

Maak de internationale trein een volwaardig alternatief voor zakelijk vliegen

Internationale treinreizen bieden een duurzaam en efficiënt alternatief voor zakelijk vliegen. De vraag naar internationale treinreizen vanuit het bedrijfsleven groeit, mede doordat



steeds meer organisaties sturen op een CO₂-budget. Door niet alleen kosten, maar ook milieubelasting als criterium te hanteren bij het boeken van zakelijke reizen, wordt de trein steeds vaker de logische keuze voor korte en middellange afstanden. Toch ondervinden werkgevers en zakelijke reizigers nog diverse belemmeringen bij het kiezen voor de internationale trein. Om de trein tot een volwaardig alternatief te maken, is het noodzakelijk dat internationale treinreizen toegankelijk, betrouwbaar en concurrerend worden ten opzichte van het vliegtuig.

Fiscaal

Het huidige fiscale speelveld is echter ongelijk: luchtvaart profiteert van belastingvrijstellingen die de concurrentiepositie van de trein ondermijnen. Fiscale gelijkheid tussen luchtvaart en trein of het bevoordelen van de meest duurzame optie zijn essentieel om de internationale trein tot een aantrekkelijk alternatief te maken.

Ticketing, directe verbindingen & capaciteit

Een geïntegreerd Europees ticketingsysteem en meer directe verbindingen (zoals Amsterdam-Berlijn-Praag) zijn gewenst. Europese coördinatie op het gebied van spoorcapaciteit en ticketing ontbreekt, waardoor het boeken van internationale treinreizen complex blijft. Pleit in Europa voor een Europese coördinator op dit vlak. Daarnaast is uitbreiding van het aantal stoelen en de frequentie op populaire bestemmingen noodzakelijk, evenals aanpassingen in nationale dienstregelingen.

Voorspelbaarheid van reistijden

Voor zakelijke reizigers is voorspelbaarheid van reistijden bovendien cruciaal. Wettelijke borging van rechten bij vertraging, zoals realistische compensatie, omboeking op het eerstvolgende alternatief en gegarandeerde aankomst op dezelfde dag, is noodzakelijk. Europese regelgeving dient te waarborgen dat treinvervoerders vergelijkbare zorg- en compensatieplichten krijgen als luchtvaartmaatschappijen. Door deze maatregelen (vooral in Europees



verband) te (helpen) realiseren, ontstaat een gelijk speelveld en wordt de internationale trein een betrouwbaar, duurzaam en aantrekkelijk alternatief voor zakelijke reizen binnen Europa.

Investeer in ov, fiets en last-mile oplossingen voor betere bereikbaarheid

Investeer in integraal ov, fiets en last-mile oplossingen om Nederland bereikbaar, inclusief en duurzaam te houden: zo wordt bereikbaarheid integraal aangepakt. Door het ov, de fiets en de last mile oplossingen te bundelen wordt overstappen makkelijker en aantrekkelijker, is de auto niet meer de logische keuze en wordt de gehele reis betrouwbaarder. Dit is ketenmobiliteit en daar schiet het huidige systeem tekort. Bereikbaarheid faalt nu op de keten, meestal niet op 1 specifiek punt: slechte fietsinfrastructuur, het treinstation is te ver of er is geen goede oplossing voor de last mile. Een goed functionerende last mile is cruciaal voor modal shift. Zonder deze verbinding blijft de auto dominant.

Huidig knelpunt

- Last-mile verbindingen zijn vaak onvoldoende
- Fiets- en ov-infrastructuur sluiten niet altijd aan op werk- en woonlocaties
- Dit belemmert overstap van auto naar duurzaam vervoer

Oplossingsrichting

- Investeer gericht in fietsinfrastructuur en voorzieningen rond ov-knooppunten
- Stimuleer integratie van ov, fiets en deelmobiliteit
- Betrek werkgevers bij locatiegerichte oplossingen

Budgettaire verantwoording

- Relatief lage investeringen met hoge opbrengst
- Betere benutting bestaande ov-infrastructuur
- Minder noodzaak tot investeringen in uitbreiding wegennet

Zet werkgevers in als versnellers van congestieverlichting, slim laden en energie-integratie

De leden van de Coalitie Anders Reizen hebben fors geïnvesteerd in de elektrificatie van hun wagenpark. Werkgevers kunnen een cruciale rol spelen bij het ontlasten van het stroomnet, omdat zij een grote en geconcentreerde elektriciteitsvraag (kantoren, werklocaties, fabrieken, logistiek) hebben, waardoor zij indirect het energiedrag (mobiliteit, werktijden en laadinfrastructuur voor elektrisch wagenpark) van miljoenen medewerkers sturen. Netcongestie ontstaat veelal overdag tijdens de piekuren wanneer deze organisaties en hun medewerkers actief/werkzaam zijn.

Werkgevers kunnen slim omgaan met energie, tijd en lokaal gebruik, energie delen en daarbij de piekbelasting tegen gaan. Ook kunnen ze gedrag en bewustwording creëren onder medewerkers. Werkgevers kunnen de energietransitie versnellen, netcongestie verminderen en risico's en kosten beperken.

Echter, fiscale en juridische regels ontmoedigen of remmen deze netontlastende maatregelen. Zo kunnen werkgevers fiscaal bijvoorbeeld wel de werkelijke laadkosten per kWh vergoeden maar als de werkgever een vaste vergoeding per kWh wil geven dan is dat niet toegestaan/lastig te realiseren. Een gemiste kans om medewerkers met een laadpaal aan huis extra te stimuleren om buiten de piektijden te laden.

Door werkgevers als systeempartner te positioneren, kan het elektriciteitsnet snel actief worden ontlast op piekmomenten. Verder beloont en stimuleert de huidige energiebelasting onvoldoende de flexibiliteit maar staat het verbruik centraal.

Oplossingsrichting

- Maak energie delen tussen werkgever en medewerker of bedrijven op eenzelfde bedrijventerrein juridisch mogelijk
- Geef werkgevers ruimte voor maatwerkoplossingen (sturen op laden en/of thuiswerken op bepaalde tijden mogelijk)
- Ondersteun collectieve werkgeversinitiatieven voor energiedelen
- Beloon en stimuleer flexibiliteit via de energiebelasting
- Stimuleer slimme buffering/opslag
- Koppel fiscale voordelen aan slim laadgedrag
- Maak contracten voor dynamisch gebruik mogelijk

Budgettaire verantwoording

- Lage publieke uitvoeringskosten: infrastructuur is grotendeels privaat bezit en door sturing kan je normeren (slim laden bij zakelijke laadinfrastructuur), standaardiseren van data en protocollen en beperkte fiscale prikkels/subsidies)
- Hoge maatschappelijke en bedrijfseconomische baten (snellere energietransitie, netontlasting en klimaatbaten). En voor werkgevers is het rationeel bedrijfsbeleid.
- Snelle effectiviteit (beleidsmaatregelen kunnen binnen een kabinetsperiode renderen)

Zorg voor continuïteit in beleid en harmonisatie van CO₂-rapportages

Werkgevers kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de CO₂-reductie door hun zakelijke mobiliteit te verduurzamen. Dat lukt echter alleen als het overheidsbeleid consistent en voorspelbaar blijft. Wisselend beleid ondermijnt investeringsbereidheid.

Consistent beleid

Continuïteit verhoogt de beleidszekerheid: het maakt het voor bedrijven eenvoudiger om lange termijnplannen te maken, om te investeren en voortgang te boeken. Zowel private als publieke partijen hebben baat bij stabiel beleid en gemeenschappelijke meetmethoden.

Harmonisatie

Harmonisatie van CO₂-rapportageverplichtingen verlaagt de administratieve lasten en helpt een gemeenschappelijke taal te spreken: het maakt ook samenwerking tussen sectoren makkelijker. Een uniforme aanpak zorgt ook voor een betrouwbare voortgangsrapportage om de doelen van het Klimaatakkoord te monitoren en bij te sturen en maakt beleid voorspelbaarder voor bedrijven en andere stakeholders in de transitie naar duurzaamheid.

Coalitie Anders Reizen roept de Tweede Kamer en het kabinet op:

- Voorkom beleidsbreuken en bied continuïteit in beleid
- Harmoniseer CO₂-rapportage-eisen voor WPM
- Laat CO₂-rapportages aansluiten op Europese standaarden (ESRS/CSRD) met focus op zakelijke mobiliteit (woon-werk en dienstreizen)

Deze aanpak borgt de investeringsbereidheid van werkgevers in het verduurzamen van mobiliteit, verlaagt administratieve lasten voor werkgevers en verbetert de kwaliteit van data en vergelijkbaarheid en daarmee de sturingskracht.



ANDERS 
  REIZEN

WWW.ANDERSREIZEN.NU

2025 / 2026