

Te voet, met de fiets of toch de auto?

# Hoe werknemers stimuleren zich duurzaam te verplaatsen?

■ Hilde Vereecken

De bedrijfswagen blijft het geprefereerde vervoersmiddel, alle files ten spijt. Een lichtpuntje is wel dat steeds meer werknemers naar het werk fietsen. Het bedrag dat als fietsvergoeding wordt uitgekeerd, is sinds 2009 verdubbeld. Kan het mobiliteitsbudget de overstap naar duurzame verplaatsingen aantrekkelijk maken?

**E**r rijden zo'n 800.000 bedrijfswagens rond op de Belgische wegen, waaronder 400.000 salariswagens. Dat is respectievelijk 15 procent en 7 procent van het totale wagenpark in ons land. En hoewel België Europees koploper is in fileleed (een Belgische automobilist verliest per jaar gemiddeld 51 uur in de file), komen er nog steeds nieuwe bedrijfswagens bij. Uit cijfers van autofederaties Renta en Febiac blijkt dat in de eerste drie maanden van 2017 al meer dan 830 nieuwe bedrijfswagens zijn ingeschreven. Bedrijfswagens en salariswagens blijven dus een aantrekkelijk voordeel dat een werkgever kan toekennen aan zijn medewerker. Ook al gaan er steeds meer stemmen op om het bedrijfswagenpark af te bouwen, onder andere via het fiscaal minder aantrekkelijk maken van een bedrijfswagen.

De laatste grote wijziging in de regelgeving rond bedrijfswagens dateert van begin 2012. De regering-Elio Di Rupo besliste toen het fiscale regime voor bedrijfswagens aan te passen. Het 'voordeel alle aard' werd niet langer berekend aan de hand van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de wagen en de afstand woon-werkplaats, maar aan de hand van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de cataloguswaarde van de wagen. Met de woon-werkafstand wordt geen rekening meer gehouden. Dit leidde ertoe dat het merendeel van de werknemers met een bedrijfswagen meer dien-



> **Katrien Backx** (Scelta Mobility)

*"Mobiliteit is ruimer dan kiezen tussen verschillende vervoersmodi. Het gaat ook over de organisatie van het werk, werktijden, flexibiliteit en thuiswerken."*

© Hendrik De Schrijver

den te betalen. Maar of dit tot minder bedrijfswagens heeft geleid, is twijfelachtig.

Zo ziet Jurgen De Vreese, advocaat bij Lydian, geen fundamentele daling van het aantal bedrijfswagens sinds de nieuwe regeling. "Het heeft bedrijven er wel toe aangezet na te denken over hun mobiliteitsbeleid en vaker te kiezen voor minder vervuilende wagens en/of minder dure wagens. Maar het heeft niet geleid tot een kleiner bedrijfswagenpark."

## Mobiliteitsbudget

Met het invoeren van een mobiliteitsbudget heropent de overheid nu de discussie over de fiscaliteit van bedrijfswagens. Hoe de plannen rond het mobiliteitsbudget concreet uitgewerkt zullen worden, is nog onduidelijk. Daarvoor is het wachten op het wetsvoorstel. Grosso modo liggen er drie scenario's op tafel: werknemers met een bedrijfswagen zouden die kunnen behouden, hem omzetten in een mobiliteitsbudget of hem inruilen voor een nettovergoeding of een combinatie van de opties.

"Het ziet ernaar uit dat de regering de voorkeur geeft aan een omzetting in cash. Werknemers die een bedrijfswagen hebben, zouden die kunnen inruilen voor een nettobedrag dat vrij te besteden is. Dit bedrag zou dan op dezelfde manier belast worden als de fiscaal voordelige bedrijfswagen. Het is immers de bedoeling dat de omzetting in cash budgetneutraal is, zowel voor de werknemer, werkgever als overheid", zegt De Vreese.

>> Lees voort op blz. 72

"Door bedrijfswagens af te schaffen, zullen de files niet verdwijnen."

De sociale partners wijzen het inruilen van een auto voor cash echter af in een recent advies aan de federale overheid. Hun voorkeur gaat naar een volwaardig mobiliteitsbudget als een alternatief voor de bedrijfswagen. Anders gezegd, een werkgever kan nog steeds kiezen tussen een bedrijfswagen aanbieden of een mobiliteitsbudget. Kiest de werknemer voor het laatste, kan hij zijn bedrijfswagen volledig vervangen door duurzame vervoersmiddelen en -diensten of voor een goedkopere bedrijfswagen en die combineren met duurzame vervoersmodi. Het saldo, geld dat niet aan mobiliteit is besteed, kan op het einde van het jaar cash aan de werknemer worden uitbetaald onder de vorm van een nettobedrag.

### Koopkracht

Het louter omzetten van een bedrijfswagen in een vrij te beschikken nettobedrag roept verschillende vragen op. "De vraag is of dit op een fundamentele manier zal bijdragen tot een betere mobiliteit. Werknemers die hun wagen beroepsmatig nodig hebben, zullen zich niet aangesproken voelen door de ruil. Bezitters van een pure salariswagen daarentegen en die niet al te ver van het werk wonen, kunnen misschien wel overtuigd worden. Toch lijkt het me veeleer een manier om op een maatschappelijk verantwoorde manier werknemers meer koopkracht te geven. Dit is overigens ook de achterliggende motivatie van sommige politieke partijen om maaltijd- en ecocheques af te schaffen. Een andere vraag is hoe dit nettobedrag behandeld zal worden in het loonpakket. Zal dat bedrag bijvoorbeeld meetellen als basis voor het berekenen van de opzeggingsvergoeding? Zal daar ook vakantiegeld op verschuldigd zijn? Ook zou het enkel gelden voor werknemers die al over een bedrijfswagen beschikken, maar wat met nieuwe medewerkers?" vraagt De Vreese.

Hij verwijst ook naar de emotionele waarde van een bedrijfswagen. "Hoe je het ook draait of keert, voor veel medewerkers is een bedrijfswagen een statussymbool waaraan nog steeds veel belang wordt gehecht."

Ook Katrien Backx, mobiliteitsexpert bij adviesbureau Scelta Mobility, hoopt dat de overheid het mobiliteitsbudget ruimer interpreteert dan het inruilen van een bedrijfswagen voor cash geld. Want dat zal niet leiden tot gedragsverandering. Als het echt de bedoeling is om duurzame verplaatsingen te stimuleren, is het een goed idee werknemers en werkgevers daarvoor fiscaal en parafiscaal te belonen."

### Gedragsverandering

Backx was voorheen projectmanager bij het Expertisecentrum Smart Mobility van de Antwerp Management School, waar ze als projectmanager onder andere meewerkte aan projecten rond het mobiliteitsbudget en 'Lean & Green Personal Mobility', dat bedrijven be-



> **Jurgen De Vreese** (Lydian)

*"Het louter omzetten van een bedrijfswagen in een vrij te beschikken nettobedrag? Zal dat op een fundamentele manier bijdragen tot een betere mobiliteit?"*

© gf

geleidt bij het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor personenmobiliteit. Ze is meer voorstander om gedragsverandering te stimuleren dan bijvoorbeeld bedrijfswagens af te schaffen. "Door bedrijfswagens af te schaffen, zullen de files niet verdwijnen. Veel werknemers zullen dan zelf een wagen kopen. Hetzelfde voor het afschaffen van de pure salariswagens. Dit zal er ook niet voor zorgen dat iedereen opeens met de fiets of het openbaar vervoer naar het werk gaat. Als dat het opzet zou zijn, heeft een slimme kilometerheffing meer effect op het verplaatsingsgedrag. Bovendien zou dit een grote stimulans kunnen geven aan carpoolen, bijvoorbeeld door werknemers die carpoolen vrij te stellen van de kilometerheffing."

Het mobiliteitsbudget kan een goede manier zijn om medewerkers te stimuleren zich meer duurzaam te verplaatsen. Dat blijkt uit het project 'Intelligent Mobiliteitsbudget' dat het Expertisecentrum Smart Mobility van de Antwerp Management School midden vorig jaar afrondde. "De doelstelling van het project was na te gaan hoe de invoering van een persoonsgebonden mobiliteitsbudget bij bedrijven gefaciliteerd kan worden. De complexe administratie die een mobiliteitsbudget meebrengt, weerhoudt immers veel bedrijven ervan om ermee aan de slag te gaan. Zo hebben bedrijfswagens, treinabonnementen en fietsvergoedingen elk een eigen fiscale en parafiscale behandeling. Tijdens het proefproject zijn drie administratieve tools uitgetest om een oplossing te vinden voor de administratieve complexiteit. Daarnaast wilde het project ook nagaan of zo'n mobiliteitsbudget leidt tot duurzamer verplaatsingsgedrag, en dan vooral door het gebruik van de bedrijfswagen te verminderen," schetst Backx.

Welgeteld 123 werknemers uit twaalf ondernemingen maakten gedurende zes tot twaalf maanden gebruik van een theoretisch mobiliteitsbudget dat ze aan verschillende vervoersmodi konden besteden, zoals wagen, openbaar vervoer, fiets, deelfietsen, deelauto's en taxi. Uit een bevraging bij de deelnemers blijkt dat bijna de helft (45 procent) zich door deelname aan het project anders is gaan verplaatsen. "De wagen blijft wel het belangrijkste vervoersmiddel, maar de alternatieven worden vaker gebruikt. Positief is ook dat een mobiliteitsbudget niet alleen invloed heeft op het woon-werkverkeer, maar ook de winkel- en vrijetijdsverplaatsingen verliepen vaak duurzamer. Bovendien blijkt dat het gebruik van tools medewerkers aanzet tot duurzaam gedrag, vooral als de tool werkgevers de mogelijkheid biedt om een beloning te koppelen aan duurzaam mobiliteitsgedrag. Dit toont aan dat een incentive van de overheid in combinatie met extra voordelen aangeboden door de werkgever kunnen bijdragen tot gedragsverandering," besluit Backx.

>> Lees voort op blz. 74

“Het is belangrijk om rekening te houden met de persoonlijke situatie van medewerkers.”

### Wat maakt succes van mobiliteitsbudget?

Nagenoeg 40 procent van de deelnemers aan het project geeft aan dat het uitbetalen van het ongebruikte deel van het mobiliteitsbudget als brutoloon hun vervoerswijze zou veranderen. Dat wordt 56 procent wanneer het als nettoloon uitbetaald zou worden. Ook raadt twee derde van de deelnemers het mobiliteitsbudget aan bij andere werknemers. “Tot slot toont het project aan dat een duidelijke regelgeving een belangrijke voorwaarde is opdat het mobiliteitsbudget een succes wordt.”

De resultaten van een screening van mobiliteitsorganisatie VAB bij 25 bedrijven die al werken rond mobiliteit, sluiten daarbij aan. De screening toont aan dat bedrijven in een stedelijke omgeving, die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, het aantal autopendelaars met gemiddeld 15 procent zien dalen na de invoering van een mobiliteitsbudget. Buiten de stad gaat het om een daling van 7 procent, voornamelijk ten voordele van de elektrische fiets.

“Met het mobiliteitsbudget hebben overheid en bedrijven een efficiënt middel in handen om werknemers te sturen richting duurzamere vervoersmiddelen. De opportuniteiten zijn enorm, wetende dat bijna de helft van de Vlamingen op minder dan 10 kilometer van zijn werk woont, maar dat slechts 15 procent momenteel de fiets neemt”, concludeert VAB.

De mobiliteitsorganisatie lijstte ook de succesfactoren van het mobiliteitsbudget op:

- Werknemers moeten flexibel kunnen kiezen uit een diversiteit aan vervoersmiddelen.
- De bedrijfswagen is geen taboe, maar moet een bewuste keuze worden in plaats van een vanzelfsprekendheid.
- Het mobiliteitsbudget wordt nog aantrekkelijker als de mogelijkheid bestaat om er aankopen mee te doen zoals extra vakantiedagen of een smartphone.
- Vlotte bereikbaarheid met het openbaar vervoer of de nabijheid van een goed fietsnetwerk speelt ook een belangrijke rol.
- Bedrijven moeten een stap verder zetten dan alleen een budget aan te bieden. Ze moeten een integraal duurzaam mobiliteitsbeleid voeren, de werknemers sensibiliseren en actief helpen bij het zoeken naar alternatieven.

### Alomvattende aanpak

Nieuwe gewoonten aanleren is niet gemakkelijk. “Daarom kunnen allerlei acties op bedrijfsniveau rond mobiliteit zinvol zijn. Het komt erop aan mensen aan den lijve te doen ondervinden dat alternatieve manieren om zich te verplaatsen nog niet zo slecht zijn. En dit te koppelen aan incentives. Meer en meer bedrijven doen nu al inspanningen rond mobiliteit en duurzame verplaatsingen, met succes.

Daarbij is het wel belangrijk om rekening te houden met de persoonlijke situatie. Zo heeft het geen zin een medewerker te overtuigen de trein te nemen voor woon-werkverplaatsingen als hij daarvoor dubbel zo lang onderweg is dan met de auto. Wanneer nieuwe medewerkers van in het begin geïnformeerd worden over alternatieven voor de wagen, bijvoorbeeld een comfortabele en veilige fietsroute of snelle treinverbindingen, kiezen ze sneller voor duurzame verplaatsingen”, vertelt Backx.

Toch benadrukt ze dat mobiliteit een globaal verhaal is dat verder gaat dan kiezen voor auto, fiets of openbaar vervoer. “Mobiliteit is ruimer dan kiezen tussen verschillende vervoersmodi. Het gaat ook over de organisatie van het werk, werktijden, flexibiliteit en thuiswerken.”

### Een pool in plaats van individuele bedrijfswagens

Een stap verder is mobiliteit te zien als een dienstverlening of ‘mobility as a service’. In dit concept ligt de focus niet op het bezit van een wagen, maar op het gebruik van een wagen of een ander vervoersmiddel. “Een bedrijfswagen op zich is niet zozeer het probleem, wel het veelvuldige, vaak ondoordachte gebruik ervan. Voor sommige verplaatsingen is een auto nodig. Alles hangt af van waar en wanneer iemand moet zijn en dan het meest geschikte vervoersmiddel te kiezen. Via een mobiliteitskaart of app kan de gebruiker een deelauto of -fiets gebruiken, parkeren, een ticket voor de trein of bus kopen. Dit levert een waaier aan informatie over verplaatsingen op. Data die bovendien gekoppeld kunnen worden aan andere informatie, bijvoorbeeld over verkeersdrukke, het uitlenen van fietsen, waar er parkeerplaatsen zijn en zelfs weersomstandigheden om zo bijkomende informatie of advies te geven over de beste manier om zich te verplaatsen. Zo kan een gebruiker het advies krijgen de fiets te nemen voor een korte verplaatsing omdat de weersomstandigheden gunstig zijn. Bovendien wordt hij ook geïnformeerd waar hij een deelfiets kan vinden. Of krijg hij een bericht wanneer hij moet vertrekken om op tijd op een afspraak te zijn of welke route het snelst is. Die informatie gekoppeld aan een snelle toegang tot diverse vervoersmiddelen is de toekomst. In principe is een eigen wagen dan niet meer nodig. Bedrijven kunnen dan in plaats van op individuele basis bedrijfswagens toe te kennen, een pool van wagens ter beschikking stellen. Technisch is dat allemaal mogelijk. Het enige wat dan nog nodig is, is een mentaliteitsverandering”, aldus Backx. ■

**Meer info:** de whitepaper ‘Naar een intelligent mobiliteitsbudget’ is te downloaden op: [http://www.vim.be/data/acms/docs/realdetail\\_txt1\\_12\\_docs2/19\\_imb-whitepaper-web-final.pdf](http://www.vim.be/data/acms/docs/realdetail_txt1_12_docs2/19_imb-whitepaper-web-final.pdf)

Hoe bedrijven concreet werken aan een mobiliteitsbeleid? Die cases leest u in het volgende nummer.

### ESSENTIE

- Bedrijfswagens blijven populair.
- Een bedrijfswagen inruilen voor een nettobedrag leidt niet tot duurzame gedragsverandering bij werknemers.
- Incentives van de overheid en de werkgever, gecombineerd met een persoonlijke aanpak kan wel aanzetten tot duurzame verplaatsingen.