



EINDRAPPORT

MOBILITEITS BUDGET WERKT!



MAART 2013

AUTEURS

Jan Christiaens
Freek De Witte
Roel Vanderbeuren

EINDREDACTIE

Stefan Vanthuyne

MET BIJDRAGEN VAN

Koen Magerman
Kathelijne Verboomen

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Danny Jacobs

Dit eindrapport is het resultaat van het project *Mobiliteitsbudget Werkt*, een initiatief van Bond Beter Leefmilieu, Mobiel 21 en Voka Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde en uitgevoerd met steun van de Vlaamse overheid.

©Bond Beter Leefmilieu

INHOUD

MANAGEMENTSAMENVATTING	6
BEGRIPPENLIJST	9
1 INLEIDING.....	11
2 PROJECTVERLOOP.....	13
2.1 NAAR EEN SCENARIO VOOR HET MOBILITEITSBUDGET	14
2.1.1 INSPIRERENDE BEDRIJFSVOORBEELDEN	14
2.1.2 OPBOUW VAN SCENARIO.....	14
2.1.3 SELECTIE VAN PROEFBEDRIJVEN.....	16
2.2 VAN SCENARIO NAAR VIJF PROEFPROJECTEN	17
2.2.1 BEPALEN VAN HET KADER.....	17
2.2.2 INFOSESSIES EN INTEKENEN DEELNEMERS.....	17
2.2.3 KEUZETOOL REGELT MOBILITEITSPAKKET	18
2.2.4 PROEFPROJECTEN EN ONDERZOEK.....	18
2.3 DE PROEFPROJECTEN VOORBIJ.....	18
3 PROJECTRESULTATEN	19
3.1 OPZET PROEFPERIODE	19
3.1.1 DUUR VAN DE PROEFPERIODE.....	19
3.1.2 OMSTANDIGHEDEN	20
3.2 METHODIEK	21
3.3 PROEFBEDRIJVEN	21

3.3.1	KLUWER	21
3.3.2	KBC	22
3.3.3	YOUR MOVER	22
3.3.4	ARTOOS	22
3.3.5	BOSS PAINTS	22
3.4	PROEFPERSONEN	23
3.5	MONITORING MOBILITEITSGEDRAG EN TEVREDENHEID	25
3.5.1	WOON-WERKVERPLAATSINGEN	25
3.5.2	DIENSTVERPLAATSINGEN.....	29
3.6	HET MOBILITEITSBUDGET.....	30
3.7	RESULTATEN VOOR- EN NAMETING.....	31
3.7.1	MOBILITEITSGEDRAG IN HET WOON-WERKVERKEER	31
3.7.2	PERCEPTIE VAN DE VERSCHILLENDE VERVOERSWIJZEN	34
3.7.3	MOBILITEITSGEDRAG IN HET ALGEMEEN.....	35
3.7.4	MOBILITEITSGEDRAG IN DE VRIJE TIJD	36
3.8	DE TOEKOMST	37

4	STARTEN MET MOBILITEITSBUDGET	40
4.1	ANALYSE.....	40
4.1.1	MOBILITEITS- EN BEREIKBAARHEIDSPROFIEL.....	40
4.1.2	ANALYSE VAN HUIDIG PAKKET AAN COMPENSATIONS AND BENEFITS.....	41
4.1.3	CATEGORIEËN WERKNEMERS	41
4.2	SAMENSTELLING MOBILITEITSPAKKET	41
4.3	COMMUNICATIE	42
4.4	BUDGET CREËREN	42
4.5	MOBILITEITSBUDGET GEBRUIKEN.....	43
4.6	EEN KADER VOOR RESTEREND BUDGET.....	43

5	BELEIDSCONCLUSIES	44
5.1	INLEIDING.....	44
5.2	ACCEPTATIE VAN HET MOBILITEITSBUDGET.....	44
5.2.1	BEDRIJVEN.....	44
5.2.2	WERKNEMERS.....	47
5.3	MOBILITEITSBUDGET.....	48
5.3.1	OPTIMALISATIES BINNEN HUIDIG FISCALE KADER.....	49
5.3.2	EEN APART REGIME VOOR HET MOBILITEITSBUDGET.....	50
5.3.3	VOLLEDIGE HERVORMING VAN HET FISCAAL STELSEL.....	53
5.4	MOBILITEITSPAKKET.....	54
5.4.1	EENGEMAAKTE TARIEFSTRUCTUUR.....	54
5.4.2	EENGEMAAKTE BETAALSTRUCTUUR.....	54
5.4.3	GEEF RUIMTE AAN MOBILITEITSMAKELAARS.....	54
5.4.4	PPS IN FUNCTIE VAN VERVOERSAANBOD OP BEDRIJVENMAAT.....	55
5.4.5	PRO-ACTIEVE AANPAK BEDRIJFSMOBILITEIT.....	55
5.4.6	SENSIBILISERING.....	55
	TOT SLOT	56
6	BIJLAGEN	57
1.	UITVOERIGE PROJECTBESCHRIJVING.....	57
2.	PROJECTTIMING.....	57
3.	OVERZICHT FISCALE REGELGEVING WOON-WERKVERKEER.....	57
4.	INSPIRERENDE PRAKTIJKVOORBEELDEN.....	57
5.	STATISTISCHE TOETSEN.....	57

MANAGEMENTSAMENVATTING

Van september 2011 tot en met maart 2013 voerden Bond Beter Leefmilieu, Mobiel 21 en Voka Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde het project Mobiliteitsbudget Werkt uit, met steun van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits. Het project had als doel om enerzijds het mobiliteitsbudget als aanvulling op of alternatief voor de bedrijfswagen bij wijze van proef te introduceren bij enkele bedrijven en anderzijds om hieruit aanbevelingen te destilleren voor ondernemingen die met het concept aan de slag willen en voor overheden die het willen ondersteunen.

In een eerste fase van het project werden bestaande praktijkvoorbeelden verzameld en werd een scenario uitgedokterd om binnen enkele proefbedrijven effectief een systeem van mobiliteitsbudget op te starten. Er werd een oproep gelanceerd en uiteindelijk werden vijf proefbedrijven weerhouden: Artoos (Kampenhout), Boss Paints (Waregem), KBC (Leuven), Kluwer (Mechelen) en Your Mover (Vilvoorde). Eerder zouden enkele andere bedrijven afhaken omwille van verschillende veranderingen en grote onzekerheid op mobiliteitsvlak, onder meer de hervorming van het voordeel van alle aard op de bedrijfswagens.

Na infosessies binnen de proefbedrijven en het verzamelen van een groep deelnemers aan het project, konden de proefprojecten in een tweede fase echt van start. Binnen het project werd door HR-dienstverlener SD Worx een tool ontwikkeld waarin het mobiliteitspakket van de deelnemers kon worden samengesteld. Alle vervoersaanbieders die als partner bij het project waren betrokken, boden oplossingen aan. Uiteindelijk zouden niet alle proefbedrijven samen starten, maar had iedereen wel de kans om minstens gedurende enkele maanden het mobiliteitsbudget uit te testen. Ondertussen werd ook de tool verfijnd, die aan het einde van de rit een voor SD Worx marktrijp product zou blijken.

SUCCESVOL IMPLEMENTEREN

De proefprojecten leverden heel wat interessante resultaten op. Vooreerst was het nu duidelijk geworden welke stappen moeten ondernomen worden binnen ondernemingen om een mobiliteitsbudget succesvol te implementeren.

Uiteraard start alles met een grondige **analyse**, enerzijds van het mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel van de onderneming en anderzijds van het volledige bestaande pakket aan 'compensation & benefits' binnen het bedrijf, ook niet-mobiliteitsgerelateerde. Dat laatste zal belangrijk zijn voor het creëren van een 'vijver' waaruit kan worden gevist om budget vrij te maken voor het mobiliteitsbudget.

Daarna moeten al die voordelen worden **gevaloriseerd** en moet worden vastgelegd hoe ze kunnen worden geflexibiliseerd om budget te creëren (de in-kant). Daarnaast moet het **pakket** worden vastgelegd waaruit kan worden gekozen om het mobiliteitsbudget aan te spenderen (de uit-kant). Dit is afhankelijk van de vervoersmogelijkheden binnen het bedrijf, gebleken uit de analyse. Bij voorkeur wordt het pakket zo breed mogelijk gemaakt en indien nodig hiervoor nieuwe overeenkomsten afgesloten met vervoersaanbieders.

Een belangrijke fase is die van de **communicatie**. Over de voeding en het gebruik van het mobiliteitsbudget worden goede spelregels vastgelegd die zich best vertalen in een interne handleiding. Daarin worden onder meer de mogelijkheden beschreven voor verschillende profielen van werknemers, de momenten waarop keuzes kunnen worden aangepast, en dergelijke. Ook de werking van de beheerstool (die best wordt gebruikt) moet worden toegelicht.

Tot slot zullen werknemers het mobiliteitsbudget uiteraard gaan **gebruiken**. Een belangrijke raadgeving voor ondernemingen is om een goed kader te scheppen voor **resterend mobiliteitsbudget**. Budget dat een werknemer niet opgebruikt, kan bijvoorbeeld als loon worden uitbetaald (en belast).

EFFECTEN OP MOBILITEIT EN ATTITUDES

Uit het project *Mobiliteitsbudget Werkt* zijn vervolgens ook belangrijke conclusies te trekken met betrekking tot de mogelijke positieve effecten van de introductie van mobiliteitsbudgetten bij ondernemingen.

De deelnemers aan het proefproject hadden een uitgesproken profiel van autosolist. Uit het project is gebleken dat het aanbieden van een pakket aan alternatieven, het aandeel autogebruik in het woon-werkverkeer opmerkelijk kan teruggedrongen worden. Voor het project waren 80% van de **woon-werkverplaatsingen** van de deelnemers verplaatsingen met de auto. Tijdens en na het project was dit nog slechts 50%. Het aandeel fiets steeg van 10% naar 22%, de trein van 8% naar 24%. Bus, tram en metro maakten voor aanvang van het project geen deel uit van de modal split van de deelnemers. Tijdens en na het project is dit aandeel gegroeid tot 4% van de woon-werkverplaatsingen.

Ook in het **algemene mobiliteitsgedrag** van de deelnemers werd dat doorvertaald. Nog slechts 38.8% van de deelnemers gebruikte tijdens en na het project de wagen dagelijks. Voor het project lag dat nog op 70%. Het aantal dagelijkse fietsers nam lichtjes af tijdens het project, maar ten voordele van de openbaarvervoergebruikers en zij die de fiets 2 tot 4 dagen gebruikten.

Door het gebruik van het pakket aan alternatieven, ontwikkelden de deelnemers ook duidelijk een **positiever beeld van duurzame vervoersmodi**. Nog slechts 34.7% van de deelnemers beweert na het proefproject “zich graag met de auto te verplaatsen”. Voor het project lag dat nog op 58%. De positieve perceptie ten aanzien van de fiets nam ondanks de reeds bestaande positieve attitude ook nog

toe (van 74% naar 83.3% van de deelnemers die zegt het fijn te vinden op zich met de fiets te verplaatsen).

Tot slot bieden de resultaten van het project *Mobiliteitsbudget Werkt* ook hoop voor de **toekomst**. Uit de nabevraging blijkt dat 60% zich twee maanden na afloop van het project nog steeds volledig of gedeeltelijk op de nieuw verworven manier naar het werk begeeft. De eigenschappen die door de deelnemers aan het mobiliteitsbudget worden toegeschreven (milieuvriendelijk, kosten- en stressbesparend en gezond) blijken het in sommige gevallen te halen van de eigenschappen die de auto worden toegemeten: flexibel, snel en gemakkelijk. 53.1% van de bevroegde deelnemers geeft aan in een systeem van mobiliteitsbudget te willen instappen indien dit definitief zou worden ingevoerd binnen het bedrijf.

BELEIDSCONCLUSIES

Aan het einde van het project en van voorliggend rapport trekken de projectpartners ook conclusies voor het beleid en stakeholders.

Een belangrijke conclusie die kan worden getrokken uit het project is dat het effectief mogelijk is om binnen de krijtlijnen van de bestaande wetgeving te starten met een systeem van mobiliteitsbudget. Daarvoor is dan in de eerste plaats een goede **beheerstool** nodig die voor de werknemer het palet aan mogelijkheden overzichtelijk maakt, inclusief de implicaties voor het loon, en die voor de werkgever de administratieve en fiscale afhandeling mogelijk maakt. Zo een tool moet voldoen aan minstens 10 criteria en moet:

1. toelaten een kader te scheppen voor budgetcreatie;
2. resterend budget kunnen verwerken;
3. de werkgever toelaten keuzes voor het mobiliteitspakket te bepalen;
4. alle vaste woon-werkvergoedingen kunnen verwerken en bij voorkeur ook variabele;
5. de mogelijkheid bieden voor werknemers om andere voordelen in te wisselen;

6. de mogelijkheid bieden voor werknemers om hun eigen mobiliteitspakket samen te stellen;
7. toelaten om (op bepaalde tijdstippen) keuzes te kunnen wijzigen;
8. een link leggen met de loonadministratie
9. up-to-date zijn wat betreft wetgeving, fiscaliteit, btw;
10. bij voorkeur overal raadpleegbaar zijn.

Verder worden enkele aanbevelingen geformuleerd met betrekking tot het **mobiliteitsaanbod**. Dat valt deels buiten de scope van dit project, maar net uit het project *Mobiliteitsbudget Werkt* is gebleken dat het succesvol uitrollen van een flexibel en gebruiksvriendelijk systeem van mobiliteitsoplossingen, staat of valt met de flexibiliteit en gebruiksvriendelijkheid van de delen van het mobiliteitssysteem. Als concreet voorbeeld wordt de poolwagen naar voor geschoven als een manier om het woon-werkverkeer en de dienstverplaatsingen te ontkoppelen en de nood aan de wagen voor het woon-werkverkeer te reduceren.

De projectpartners pleiten verder nog voor een brede **informatiecampagne**. Het is immers gebleken dat het niet volstaat om enkele mensen binnen het bedrijf aan boord te krijgen. Op directieniveau én op werkvloer moet voldoende informatie aanwezig zijn om overtuigd te geraken van het belang en de aantrekkelijkheid van het mobiliteitsbudget.

Redelijk uitvoerig worden vervolgens enkele pistes uiteengezet voor **fiscale en juridische hervormingen**. Daarin worden 3 schaalniveaus onderscheiden. Het eerste niveau betreft het optimaliseren van enkele onlogische reglementen binnen het huidige regime waarin elk vervoermiddel zijn eigen specifieke behandeling kent. Onder meer het afschaffen van de RSZ-bijdragen op de privékilometers van de bedrijfsfiets wordt hier genoemd. Op het tweede niveau zou ervoor kunnen worden geopteerd om een eenvormig regime uit te werken voor het mobiliteitsbudget. Het mobiliteitsbudget zou dan aan een vast tarief worden belast en er zou een vast percentage RSZ-bijdragen op verschuldigd zijn. De keuzes die in de tarieven kunnen worden gemaakt, hangen af van de keuze om de bedrijfswagen al dan niet in het mobiliteitsbudget op te nemen. Een derde – hoogste – niveau van hervorming zou een volledige fiscale hervorming impliceren van de lasten op arbeid. In een ideaal scenario – aldus de projectpartners – verschuiven de lasten van arbeid naar vervuiling. Door een algemene loonlastenverlaging zou een werknemer over meer nettoloon beschikken om zelf in zijn mobiliteitsbehoeften te kunnen voorzien. Gecombineerd met een slimme kilometerheffing die de vervoerskeuzes met de hoogste maatschappelijke kosten ook het duurst zal doen uitvallen, creëert dit een duurzaam sturend effect in het mobiliteitsgedrag.



BEGRIPPENLIJST

BEDRIJFSWAGEN

Een wagen die door een organisatie of onderneming aan een werknemer wordt toegekend en die ook voor privédoeleinden mag worden gebruikt en als dusdanig deel uitmaakt van het loonpakket.

VOORDEEL ALLE AARD

Een voordeel (van) alle aard is een voordeel dat een onderneming toekent aan een werknemer (zoals een bedrijfswagen, een ter beschikking gesteld onroerend goed, een lening aan voordelig tarief ...). Deze voordelen van alle aard worden beschouwd als een beroepsinkomst. De werknemer die dit voordeel ontvangt, zal dus belasting moeten betalen op het bedrag dat overeenkomt met de waarde van het voordeel van alle aard. In het geval van de bedrijfswagen wordt de werknemer niet belast op de reële waarde van de wagen, maar op een belastbaar deel dat wordt berekend op basis van de catalogusprijs en de CO₂-uitstoot van de wagen. Op 1 januari 2012 is deze nieuwe berekeningswijze geïntroduceerd en sinds 1 mei 2012 wordt ze effectief toegepast. (meer details in bijlage 3)

MOBILITEITSBUDGET

Een budget dat door een werknemer kan worden gespendeerd aan een pakket van mobiliteitsoplossingen, in plaats van of aanvullend op de bedrijfswagen.

MOBILITEITSPAKKET

De waaier aan vervoerwijzen waaruit een werknemer kan kiezen en aan dewelke hij zijn mobiliteitsbudget spendeert.

MODAL SPLIT

Verdeling van verplaatsingen volgens vervoerswijze (modaliteit)

DE LIJN

De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn is het autonoom overheidsbedrijf dat stads- en streekvervoer via bussen en trams verricht in opdracht van de Vlaamse overheid.

NMBS-MOBILITY	Autonoom overheidsbedrijf en entiteit van de NMBS (deel van de NMBS-Groep en dochter van de NMBS-Holding) dat het Belgische reizigersvervoer per spoor exploiteert en commercialiseert.
NMBS-HOLDING	Autonoom overheidsbedrijf en holding boven de NMBS en Infrabel. Beheert het personeel van de NMBS-Groep, alsook het patrimonium en de onroerende goederen, waaronder de stations.
BLUE-MOBILITY	Een joint venture tussen de NMBS-Holding en FIETSenWERK. Blue-mobility is de onderneming achter de Blue-bikes, de blauwe deelfietsen aan tal van Belgische stations.
FIETSENWERK	Ledenorganisatie voor fietsondernemingen uit de sociale economie die instaan voor het uitbaten van de talrijke fietspunten, verhuur van studenten- en bedrijfsfietsen en beheer van de Blue-bikes.
CAMBIO	Het grootste autodeelbedrijf in België, actief in 27 Belgische steden. Een initiatief van Taxistop in samenwerking met de vervoersmaatschappijen De Lijn, NMBS, MIVB en TEC.
TAXISTOP	Organisatie die deeleconomie stimuleert. Staat aan de wieg van tal van deelinitiatieven zoals Cambio, Carpoolplaza en Eurostop (databanken voor carpoolers) en Airstop.
G.T.L.	Nationale Groepering van ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur. De beroepsvereniging van exploitanten van taxidiensten en ondernemingen die voertuigen verhuren met chauffeur.
RENTA	Belgische federatie van voertuigverhuurders (leasingmaatschappijen en kortetermijnverhuurders).

1 INLEIDING

Zeggen dat het gebruik de bedrijfswagen het voorbije anderhalf jaar aan veranderingen onderhevig is geweest, is een understatement. Voornamelijk de nieuwe berekeningswijze voor het voordeel alle aard¹ heeft toch een schokgolf gejaagd door het landschap van het wagenparkbeheer bij ondernemingen. Voorstanders van de maatregel zagen er een manier in om het fiscale gunstregime voor de bedrijfswagen 'naar een aanvaardbaar niveau terug te brengen'; tegenstanders noemden het initiatief een zuivere begrotingsmaatregel, waarmee de regering Di Rupo hoopte 200 miljoen euro te besparen. Hoe het ook zij, de bedrijfswagen komt onder druk te staan.

Ook als mobiliteitsoplossing verliest de bedrijfswagen stilaan zijn aantrekkelijkheid. Files en parkeerproblemen zorgen ervoor dat de wagen zijn grootste troeven verliest: snelheid, betrouwbaarheid, gebruiksgemak, flexibiliteit. En de cijfers van het Federaal Planbureau² voorspellen weinig goeds: bij ongewijzigd beleid neemt het aantal reizigerskilometers tegen 2030 toe met 20% ten opzichte van 2008. Het totaal aantal tonkilometers stijgt in diezelfde periode met maar liefst 68%. Onnodig om te zeggen dat de druk op het verkeer over de weg alleen maar toeneemt.

En dat is nefast voor ondernemingen. Uit de recente Fleet & Mobility Survey van Mobimix.be en SD Worx³ blijkt dat Belgische organisaties en ondernemingen stilaan in een vicieuze cirkel dreigen te belanden: 90% van de ondernemingen

¹ Tot 2012 werd het belastbaar voordeel van de bedrijfswagen berekend op basis van een forfaitair aantal woon-werkkilometers en de CO₂-uitstoot van het voertuig. Sinds 2012 is het voordeel alle aard gebaseerd op de catalogusprijs en de CO₂-uitstoot.

² Federaal Planbureau (2012). Bestemming 2030: chaos op de autowegen of alternatieve trajecten? Perscommuniqué 17 september 2012.

³ Mobimix.be en SD Worx (2012). Fleet & Mobility Survey 2012. Rapport via <http://www.mobimix.be/inhoud/2012/12/18/3495>

klaagt over een moeilijke bereikbaarheid en één op de vijf bedrijven kreeg al te maken met valabele kandidaten die een job afwezen vanwege de slechte bereikbaarheid, veelal door files. Tegelijkertijd ervaart 70% - bovendien uit een groeiend aantal sectoren - toenemende problemen om schaars talent aan te trekken zonder een bedrijfswagen aan te bieden. Ook uit de aangiftes bij de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid blijkt dat de bedrijfswagens in de lift zitten. In 2012 reden er in België 359.000 bedrijfswagens rond (die deel uitmaken van het loonpakket en waarop bijgevolg een CO₂-bijdrage moeten worden betaald). In 2010 waren dat er minder dan 300.000. Het aantal bedrijfswagens stijgt, terwijl de ruimte ervoor op onze wegen steeds schaarser wordt.

De oplossing lijkt hem dus te liggen in een verloningssysteem dat voor werknemers minstens zo aantrekkelijk is als de bedrijfswagen, maar dat ons vervoerssysteem minder zwaar belast. Zo'n systeem zou ook tegemoet moeten komen aan de algemeen groeiende vraag naar flexibiliteit in de werksfeer. Werknemers anno 2013 willen plaats- en tijdsafhankelijk kunnen werken, het evenwicht werk-privé zelf kunnen bewaken en ook de meeste geschikte mobiliteitsoplossing vrij kunnen kiezen.

Zo'n systeem is het mobiliteitsbudget. Het (theoretische) concept van het mobiliteitsbudget gaat ervan uit dat een werknemer als deel van zijn loonpakket een budget ter beschikking heeft dat hij vrij mag spenderen aan een brede waaier van vervoersoplossingen. De bedrijfswagen kan daarvan nog steeds deel uitmaken, maar niet noodzakelijkerwijs.

De concrete toepassing van het theoretische concept in Vlaanderen is momenteel niet evident. Elk vervoersmiddel heeft op vandaag zijn eigen behandeling door de fiscus en de sociale zekerheid. Dat maakt het voor een werkgever – en zeker de HR-afdeling – bijzonder complex om een breed gamma mobiliteitsopties aan te

bieden aan zijn werknemers. Indien een werkgever ervoor zou kiezen om aan een werknemer een effectief budget uit te betalen waarmee hij zijn mobiliteit dient te bekostigen, zou dit vandaag volledig worden belast als loon. Uit de Fleet & Mobility Survey 2012 blijkt dat slechts 3% van de ondernemingen een systeem van mobiliteitsbudget heeft ingevoerd, terwijl de helft van de werkgevers dit eigenlijk zou willen. De grootste drempels, aldus de bevroegde werkgevers, zijn 'de complexiteit door het huidige wettelijke kader' en 'de extra kosten op vlak van organisatie en administratie'. De uitdaging is dus om op zoek te gaan naar een systeem dat fiscaal gunstig wordt behandeld en tegelijkertijd de administratieve en organisatorische druk kan beperken.

Naar dat systeem gingen we op zoek in het project *Mobiliteitsbudget Werkt*. Het project van Bond Beter Leefmilieu, Mobiel 21 en Voka Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde – opgezet met steun van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits – implementeerde het mobiliteitsbudget in vijf bedrijven bij wijze van proef. In Hoofdstuk 2 van dit rapport wordt het projectverloop uitgebreid beschreven. De concrete resultaten van de proefprojecten met betrekking tot mobiliteitsgedrag en attitudes zijn terug te vinden onder Hoofdstuk 3. Uit de verschillende proefprojecten die we hebben opgezet, blijkt dat het wel degelijk mogelijk is om als onderneming – groot of klein – vandaag te starten met het mobiliteitsbudget. Belangrijk is om gebruik te kunnen maken van een goede tool die voor werkgever én werknemer het overzicht op het budget bewaart en die inzicht geeft in de fiscale behandeling van elk gekozen vervoersmiddel. Zo'n tool hebben we binnen het project ontwikkeld, uitgetest en bijgestuurd. In Hoofdstuk 4 is te lezen welke stappen binnen ondernemingen moeten worden gezet om een mobiliteitsbudget succesvol te introduceren.

Toch kan ook de overheid een rol spelen om het organisaties en ondernemingen gemakkelijker te maken. Onze beleidssuggesties onder Hoofdstuk 5 situeren zich zowel op het vlak van fiscaliteit, als op het vlak van het multimodale aanbod van alternatieven voor de bedrijfswagen. Het mobiliteitsbudget kan immers maar succesvol zijn als de alternatieven ook de strijd aangaan met de eigenschappen die we toeschrijven aan de wagen: flexibiliteit, betrouwbaarheid, snelheid en comfort.



2 PROJECTVERLOOP

Het project *Mobiliteitsbudget Werkt* liep van oktober 2011 en werd afgerond met de slotconferentie in het Vlaams Parlement op 12 maart 2013. Het doel van het project was om:

- inspirerende implementaties van het mobiliteitsbudget in binnen- en buitenland te verzamelen;
- mogelijke scenario's voor het invoeren van een mobiliteitsbudget binnen het bedrijf uit te werken;
- het concept mobiliteitsbudget ruimer bekend te maken bij ondernemingen in Vlaanderen;
- enkele proefprojecten op te zetten binnen enkele ondernemingen en deze te bestendigen en
- oplossingen aan te reiken om het beleid te kunnen sturen in de richting van een duidelijker kader ter bevordering van het mobiliteitsbudget.

Het project verliep in **drie fasen**. In de eerste fase werd op basis van bestaande praktijkvoorbeelden een scenario uitgewerkt om het mobiliteitsbudget succesvol te implementeren bij enkele proefbedrijven. Tegelijkertijd werd een oproep gelanceerd om proefbedrijven te vinden. In een tweede fase werden in vijf geselecteerde ondernemingen effectief proefprojecten opgezet. Daarvoor werd eerst binnen elke onderneming een kader uitgewerkt en een infosessie georganiseerd. Dit rapport en de bijhorende slotconferentie is het resultaat van de laatste fase. De ervaringen vanuit de proefprojecten werden geconsolideerd in een reeks aanbevelingen, zowel voor ondernemingen die met het mobiliteitsbudget aan de slag willen, als voor de overheid die het concept sterker kan ondersteunen.

Een uitgebreidere beschrijving van de opzet van het project, alsook de concrete timing, zijn te vinden onder Bijlagen 1 en 2.

2.1 NAAR EEN SCENARIO VOOR HET MOBILITEITSBUDGET

2.1.1 Inspirerende bedrijfsvoorbeelden

In de inleiding van dit rapport schreven we al dat de praktijk van het invoeren van een mobiliteitsbudget op vandaag een stuk moeilijker ligt dan de theorie. Dat heeft de voorbije jaren verschillende bedrijven echter niet weerhouden om er desondanks mee van start te gaan. Mobiel 21, Bond Beter Leefmilieu en Voka Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde verzamelden in de eerste fase van het project *Mobiliteitsbudget Werkt* informatie over deze koplopers. Het zijn deze bedrijven die vanuit hun ervaringen hun vinger kunnen leggen op de uitdagingen die gepaard gaan bij het invoeren van een multimodaal mobiliteitsbudget. In Bijlage 4 is een overzicht van deze inspirerende praktijkvoorbeelden te vinden.

Het hoeft niet te verbazen dat er heel wat **Nederlandse voorbeelden** in de lijst opduiken. In Nederland zijn er al sinds enige tijd commerciële spelers op de markt die het mobiliteitsbudget als dienst aanbieden aan ondernemingen. Zij nemen – net als leasingmaatschappijen voor de bedrijfswagen – de administratieve en organisatorische afhandeling van het mobiliteitsbudget voor hun rekening. Ook met deze aanbieders (Mobility Concept, Annaways / BNV Mobility en Radiuz / Wantogo) werd contact genomen en informatie uitgewisseld.

Toch zijn er ook Belgische koplopers gevonden die weliswaar aangaven dat ze creatief, maar binnen de grenzen van het wettelijk toelaatbare, moeten

omspringen met de interne organisatie, bestaande arbeidsreglementen en – contracten en fiscale afhandeling. De roep naar een minder complex fiscaal kader en ondersteuning bij de administratie en organisatie klonk luid.

Al snel werd duidelijk dat een goed **overzicht van de bestaande fiscale regels** nodig was om met proefprojecten van start te gaan en een goede ondersteuning daarvoor te kunnen bieden. Hiervoor werd beroep gedaan op het bureau Mobilitas. Dit overzicht is terug te vinden in Bijlage 3 bij dit rapport.

2.1.2 Opbouw van scenario

In de eerste fase van het project werd vervolgens – vanuit de ervaringen bij bekende praktijkvoorbeelden – een **scenario** uitgewerkt **voor de invoer van een mobiliteitsbudget** binnen een onderneming of organisatie. Dat scenario zou in de loop van het project, met het doorlopen van de volgende fasen, nog bijgestuurd worden. De verschillende stappen die moeten doorlopen worden om een mobiliteitsbudget succesvol te introduceren, worden verder uitgediept onder Hoofdstuk 4 van dit rapport.

In dat hoofdstuk zal u onder meer lezen dat er in de eerste plaats budget moet worden “gecreëerd”. Gezien het de uitdrukkelijke bedoeling is van de meeste ondernemingen om een systeem van mobiliteitsbudget budgetneutraal te kunnen

Budget vinden

invoeren, moeten de kosten van die brede waaier mobiliteitsoplossingen ergens kunnen worden gec recupereerd. De gemakkelijkste manier is om dit budget te zoeken in het bestaande budget voor de bedrijfswagen. Door een kleinere bedrijfswagen en/of minder opties te kiezen, door een beperkte tankkaart te kiezen of andere beperkingen, komt een **budget vrij** dat kan worden gespendeerd aan alternatieven.

In onze proefprojecten was dat niet zonder meer mogelijk. De effectieve looptijd van de proefperiode bedroeg slechts 6 maanden. Het was niet mogelijk om bijvoorbeeld bestaande leasingcontracten voor deze periode aan te passen. Daarom hebben we met alle vervoersaanbieders (NMBS-Mobility, NMBS-Holding, Blue-mobility, De Lijn, FIETSenWERK, Cambio, Taxistop, G.T.L. en Renta) een aanbod gecreëerd dat binnen de proefprojecten zou kunnen worden gebruikt zonder dat hiervoor een effectief budget binnen de ondernemingen moest worden gevonden. Er werd een virtueel budget vrijgemaakt van € 150 per maand. Met de medewerking van de partners kon zo voor elke deelnemer aan het project *Mobiliteitsbudget Werkt* een **mobilitieitspakket op maat** worden samengesteld dat kon bestaan uit een **combinatie van (bedrijfs)wagen, deelwagen, trein, tram, bus en lease- of deelfiets**.

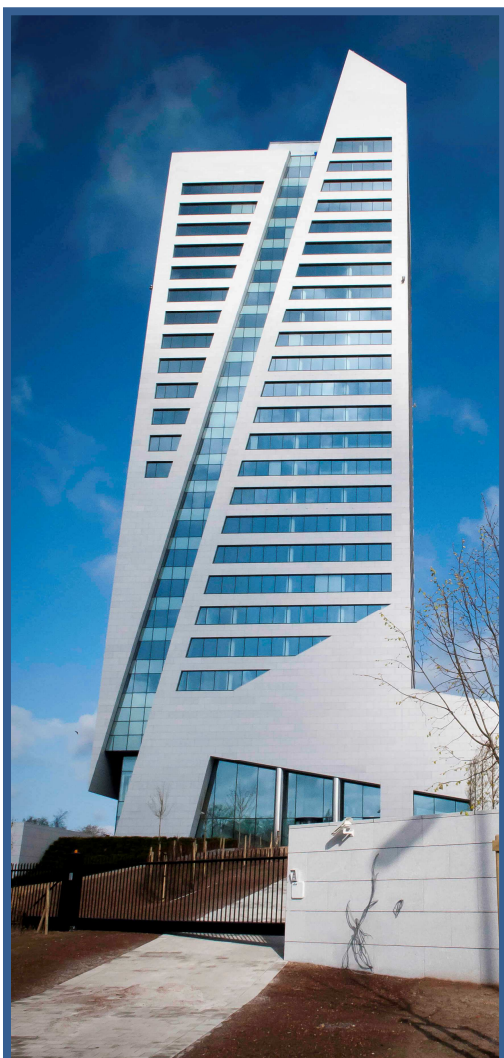
Budget beheren

Enmaal deze waaier aan mogelijkheden was ontstaan, kon binnen elke onderneming worden bekeken welke mobiliteitsoplossingen aan de werknemers konden en zouden worden aangeboden. Hiervoor werd een **keuzetool** ontwikkeld door HR-dienstverlener en sociaal secretariaat SD Worx. In de loop van het project is deze tool sterk bijgestuurd. Aan het einde zal deze een marktrijp product blijken.

2.1.3 Selectie van proefbedrijven

Tegelijkertijd met het opstellen van het scenario en het ontwikkelen van de tool, werd een **oproep gelanceerd** voor proefbedrijven. Deze werd onder meer via het netwerk van Voka, Mobiel 21 en Bond Beter Leefmilieu verspreid, alsook via het platform Mobimix.be.

Volgende ondernemingen reageerden op de oproep:



Ancienne Belgique
Artoos
Boss Paints
Bpost
Brussels Airport Company
CTG
Delhaize
EnergyICT
Ernst & Young
FCM Travel
Havelange
Heart Link Online
KBC
Kinnarps
Kluwer
Mobistar
Schindler
SD Worx
Telenet
The Future Alliance
Van Os-Sonnevelt
Your Mover

Selectie

Op basis van een reeks selectiecriteria werd een shortlist van 12 bedrijven opgesteld. De **criteria** waarop de kandidaat-proefbedrijven werden geselecteerd waren:

- de kiemkracht binnen de onderneming (motivatie, draagvlak ...)
- de aanwezigheid van bedrijfswagens
- de filegevoeligheid van de vestigingsplaats
- bestaande parkeerproblemen van de vestigingsplaats
- de bereikbaarheid met / het bestaande aanbod van alternatieven
- sector en type (Hier werd gezocht naar een goede mix)
- kennis van beginsituatie (cijfers over de modal split, bestaande mobiliteitsscans of bedrijfsvervoerplannen ...)

Met de 12 ondernemingen op de shortlist (zie Tabel 1) werd een **intakegesprek** gehouden. Op basis daarvan werden vijf proefbedrijven geselecteerd.

Doorheen woelig water

In de periode van de werving en selectie (november 2011 – maart 2012) beleefden heel wat ondernemingen, alsook het project zelf, onzekere tijden. Vooreerst was de beruchte **hervorming van het belastbaar voordeel van de bedrijfswagen** net aangekondigd. Heel wat ondernemingen moesten zich naar deze nieuwe regeling organiseren. Een vertraging in de publicatie van de wetteksten en een compleet nieuwe berekeningswijze zorgde voor onzekerheid en verwarring, alsook ontzettend veel extra werk bij de kandidaat-proefbedrijven en hun HR-departementen. Ook binnen het project was ondertussen duidelijk geworden dat we geen reëel budget konden creëren voor het mobiliteitsbudget bij elke onderneming en dus moesten er eerste duidelijke afspraken worden gemaakt met alle vervoersaanbieders (zie 2.1.2). Tot slot wilden we aan alle deelnemers aan het proefproject (werkgevers én werknemers) de garantie kunnen bieden dat ze aan het einde van de rit niet voor verrassingen kwamen te staan op vlak van socialezekerheidsbijdragen, btw of andere belastingen. Daarvoor werd er bij de

Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ) en de fiscus een **ruling** aangevraagd en verkregen voor het proefproject.

In de tijd dat dit alles in beslag nam, besloten enkele geselecteerde bedrijven om zich terug te trekken uit het project door andere prioriteiten en/of de onzekerheid. Met alle engagementen van de vervoersaanbieders en overheid op zak, werden uiteindelijk toch vijf proefbedrijven definitief aan boord van het project gehaald: Artoos (Kampenhout), Boss Paints (Beveren-Leie, Waregem), KBC (Leuven), Kluwer (Mechelen) en Your Mover (Vilvoorde).

2.2 VAN SCENARIO NAAR VIJF PROEFPROJECTEN

In de tweede fase van het project werden de effectieve **proefprojecten** bij Artoos, Boss Paints, KBC, Kluwer en Your Mover opgezet, uitgevoerd en afgerond. De verschillende stappen worden hieronder summier weergegeven. Een uitgebreidere leidraad voor de invoer van een mobiliteitsbudget in de onderneming is terug te vinden onder Hoofdstuk 4 (p.40). Op de concrete resultaten van de proefprojecten gaan we dieper in onder Hoofdstuk 3 (p.19).

2.2.1 Bepalen van het kader

Binnen de vijf ondernemingen werd vooreerst bekeken welke **mobiliteitsoplossingen** voorhanden waren op de vestiging. Vervolgens werden extra mogelijkheden verkend. Binnen bedrijven die bijvoorbeeld moeilijker bereikbaar waren met het openbaar vervoer, zou een deel- of leasefiets voor bepaalde werknemers een interessant alternatief blijken.

Tabel 1: shortlist van geselecteerde bedrijven en uiteindelijke proefbedrijven

Shortlist	Proefbedrijven
Artoos	Artoos
Boss Paints	Boss Paints
Brussels Airport Company	
CTG	
Delhaize	
Ernst & Young	
KBC	KBC
Kinnarps	
Kluwer	Kluwer
Mobistar	
Telenet	
Your Mover	Your Mover

2.2.2 Infosessies en intekenen deelnemers

In elke onderneming werd een infosessie georganiseerd waarop alle werknemers toelichting kregen over het project, het kader dat binnen de onderneming was uitgetekend en de ontwikkelde keuzetool. Potentiële deelnemers kregen een zicht op het mobiliteitspakket dat ze zouden kunnen gebruiken in plaats van of aanvullend op hun (bedrijfs)wagen en beslisten om al dan niet deel te nemen. Het is een hele uitdaging gebleken om een grote groep deelnemers te mobiliseren voor het mobiliteitsbudget. De vraag om toch minstens één dag per week de (bedrijfs)wagen aan de kant te laten staan, bleek voor de meesten te hoog gegrepen. Verder in het project zal duidelijk worden dat de eigenschappen die worden toegeschreven aan de wagen, voor velen moeilijk terug te vinden zijn bij de alternatieven.

2.2.3 Keuzetool regelt mobiliteitspakket

In de aangeboden keuzetool werd het mobiliteitspakket per deelnemer samengesteld, vertrekkende vanuit een **mobiliteitsbudget van € 150 per maand**. Via de vervoersaanbieders werd gezorgd voor het mobiliteitspakket: abonnementen of rittenkaarten voor tram, bus en trein, lease- en bedrijfsfietsen.

2.2.4 Proefprojecten en onderzoek

Enmaal de deelnemers konden beschikken over hun mobiliteitspakket, ging het proefproject binnen het bedrijf van start. Gezien de onvoorziene omstandigheden in Fase 1 (zie 2.1.3) gingen niet alle vijf de proefbedrijven samen van start. Er werd wel voor gekozen om alle proefprojecten samen te beëindigen in november 2012, zodat met de laatste fase kon worden gestart.

Voor de start van de proefprojecten werd bij de deelnemers een voormeting gehouden met betrekking tot hun verplaatsingsgedrag en attitudes ten aanzien van verschillende vervoersmiddelen. Ook tijdens en na het proefproject werd gemeten om te kunnen vergelijken met de voormeting. Het opzet en de resultaten van de bevraging en de proefprojecten zijn te lezen onder Hoofdstuk 3 (p.19).

2.3 DE PROEFPROJECTEN VOORBIJ

De derde en laatste fase van het project *Mobiliteitsbudget Werkt* resulteerde in voorliggend rapport en de bijhorende slotconferentie op 12 maart 2013 in het Vlaams Parlement, Brussel.

In de volgende hoofdstukken wordt duidelijk waartoe het project uiteindelijk heeft geleid. Vooreerst zijn er uiteraard concrete resultaten van de proefprojecten te destilleren. Het aanbod van het mobiliteitspakket aan de deelnemers binnen de proefbedrijven heeft een wijziging teweeggebracht in het mobiliteitsgedrag van de proefpersonen. Vervolgens hebben de projectpartners en vooral ook ontwikkelaar SD Worx lessen kunnen trekken uit het uittesten van de keuzetool, die door de proefprojecten kon worden geoptimaliseerd tot een markt klaar product. Ook – en niet in het minst – heeft het project geleerd hoe er binnen ondernemingen succesvol kan worden gestart met een systeem van mobiliteitsbudget, zelfs binnen het bestaande juridisch-fiscale kader. En tot slot trokken de projectpartners Bond Beter Leefmilieu, Mobiel 21 en Voka Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde in de laatste fase van het project belangrijke conclusies met betrekking tot het te door de overheid te creëren kader om het invoeren van een multimodaal mobiliteitsbudget binnen ondernemingen gemakkelijker te maken.

Al deze resultaten werden op 12 maart 2013 ook gepresenteerd op de Slotconferentie *Mobiliteitsbudget Werkt* in zaal “De Schelp” van het Vlaams Parlement te Brussel. In aanwezigheid van 300 ondernemers, HR-en mobiliteitsprofessionals, beleidsmakers en andere geïnteresseerden, nam Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits het eindrapport in ontvangst.

3 PROJECTRESULTATEN

3.1 OPZET PROEFPERIODE

Om na te gaan welke effecten de invoering van een mobiliteitsbudget zou hebben op het mobiliteitsgedrag van werknemers, werd een online voor- en nameting georganiseerd. Tijdens de proefperiode werden de deelnemers wekelijks bevraagd door middel van een korte online vragenlijst.

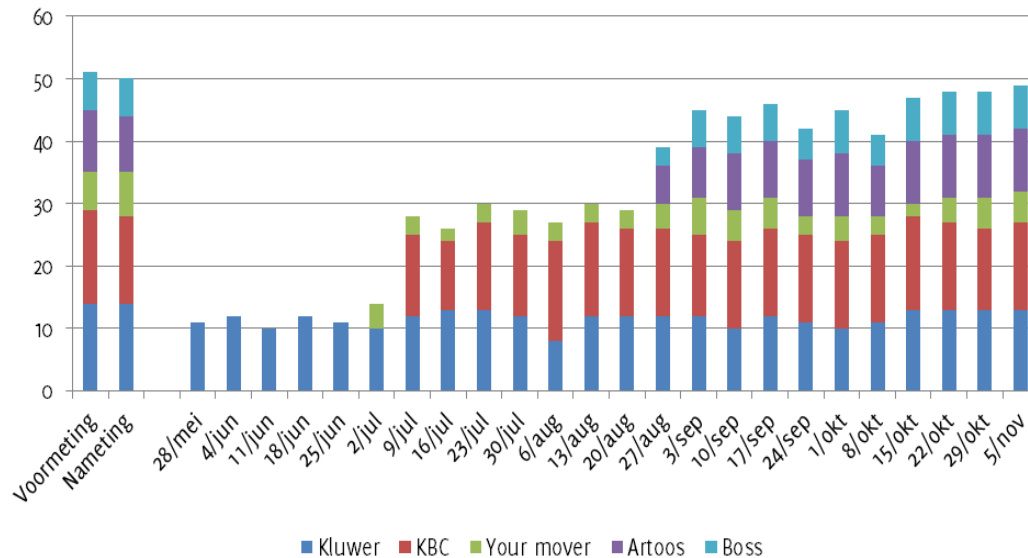
Met de vragenlijsten wilden we een zicht krijgen op het profiel van de deelnemers, de gemaakte dienst- en woon-werkverplaatsingen tijdens de proefperiode en eventuele wijzigingen in de percepties ten aanzien van de vervoerswijzen, het verplaatsingsgedrag in het woon-werkverkeer en de algemene vervoerskeuze. Tenslotte werd ook gevraagd naar de tevredenheid van de proefpersonen ten aanzien van het proefproject *Mobiliteitsbudget Werkt*.

3.1.1 Duur van de proefperiode

Initieel was het de bedoeling om alle deelnemers een proefperiode van 6 maanden te laten doorlopen: van juni 2012 tot en met november 2012. In de praktijk startten enkele proefbedrijven later. De verschillende redenen daarvoor werden toegelicht in Hoofdstuk 2. Projectverloop.

Uiteindelijk konden alle proefbedrijven een proefperiode van minstens 3 maanden doorlopen. Figuur 1, hieronder, geeft een overzicht van het aantal deelnemers aan het proefproject per onderneming en per week, beoordeeld op basis van de respons op de wekelijkse bevraging. Kluwer startte als eerste, waarna Your Mover en KBC kort volgden. Artoos en Boss startten als laatsten in. De resultaten van de wekelijkse bevraging zijn dan ook te interpreteren in deze context. Een aantal schommelingen in de resultaten zijn in mindere mate te wijten aan effectief wijzigend gedrag, maar eerder aan de instroom van nieuwe proefpersonen in de populatie.

Figuur 1: Evolutie respons wekelijkse deelnemersbevraging per bedrijf per week (#respondenten, n=50)



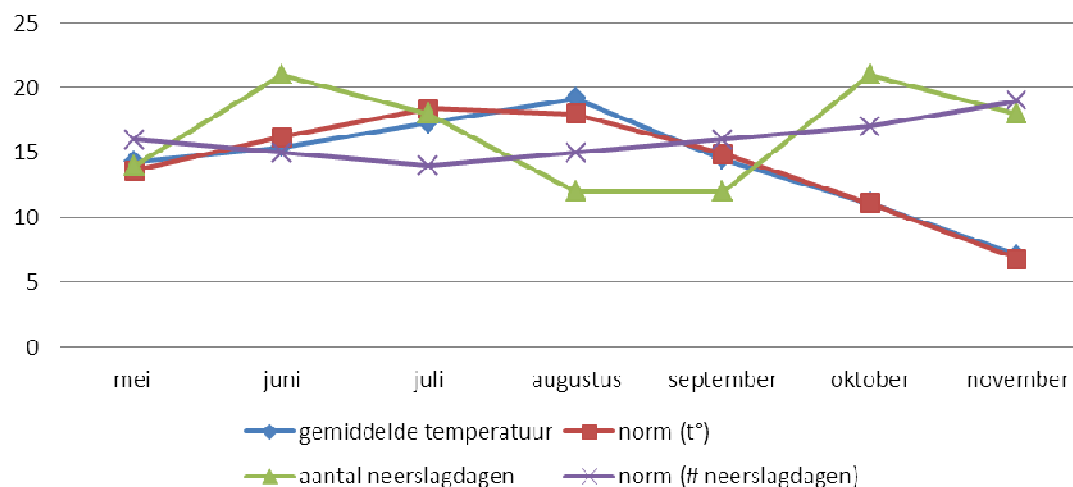
3.1.2 Omstandigheden

Het is niet onbelangrijk om de eventueel vastgestelde wijzigingen in het verplaatsingsgedrag en in de percepties ten aanzien van bepaalde vervoerswijzen, te bekijken tegen de achtergrond van externe factoren zoals weersomstandigheden, stakingen of pannes (al dan niet bij openbaar vervoer), schoolvakanties (met gereduceerd aanbod openbaar vervoer), en mogelijke andere.

Gedurende de proefperiode gebeurden geen noemenswaardige incidenten, al moet vermeld worden dat de zomerperiode volledig in de proefperiode viel. Omdat vooral voor het fietsen het weer een bepalende factor kan zijn,

beschouwen we in de onderstaande figuur de gemiddelde temperatuur en gemiddeld aantal neerslagdagen gedurende de proefperiode, telkens afgezet tegen de normale maandgemiddelden. Uit figuur 2 kunnen we afleiden dat er zich geen uitzonderlijke weersomstandigheden voordeden gedurende de proefperiode. Het KMI vermeldt in haar klimatologische overzichten wel dat juni en oktober eerder abnormaal veel neerslagdagen telden (op een schaal van normaal - abnormaal - zeer abnormaal - uitzonderlijk - zeer uitzonderlijk). Het hogere aantal neerslagdagen in oktober en november, gecombineerd met de normaal lagere temperaturen in die maanden, kan het fietsgebruik beïnvloed hebben.

Figuur 2: Gemiddelde temperatuur (°C) en aantal neerslagdagen (#dagen) tijdens de proefperiode⁴



⁴ Koninklijk Meteorologisch Instituut, <http://www.meteo.be/meteo/view/nl/7972150-mei+2012.html>

3.2 METHODIEK

Zoals al vermeld werd gebruik gemaakt van een pre- en posttest design, zonder controlegroep. Alle surveys werden online afgenomen via SurveyMonkey. De links werden telkens direct aan de betrokken proefpersonen bezorgd, behalve voor Artoos waar ze centraal verzameld en ingevuld werden. De resultaten werden gepersonaliseerd.

De pretest werd afgenomen in de week voorafgaand aan de proefperiode. Naast een aantal vragen over de socio-economische situatie van de proefpersoon, werd gevraagd naar het verplaatsingsgedrag van het afgelopen jaar en werden een aantal percepties ten aanzien van verschillende vervoerswijzen bevraagd. Tenslotte werd hen ook gevraagd naar hun intenties en verwachtingen tijdens het proefproject.

De posttest werd afgenomen in de periode 2 maanden na de proefperiode. In de posttest werden dezelfde vragen gesteld als in de pretest, aangevuld met een aantal vragen over de algemene tevredenheid over het verloop van het proefproject.

Om een zicht te houden op wijzigend gedrag en tevredenheid ten aanzien van het woon-werkverkeer tijdens de proefperiode, kregen de proefpersonen ook wekelijks een korte online vragenlijst. Deze werd ook gepersonaliseerd en per deelnameweek gestructureerd. Omdat de proefbedrijven niet allemaal op hetzelfde moment gestart zijn, dient rekening gehouden te worden met het feit dat bijvoorbeeld de eerste deelnameweek bij Kluwer (w_1) in de tijd niet dezelfde week is als deelnameweek 1 bij KBC. Dat heeft onder andere tot gevolg dat er bij de resultaten van de wekelijkse monitoring vooral gekeken moet worden naar weken 0 tot en met 11 (w_0 - w_{11}), vermits weken 12 tot 18 (w_{12} - w_{18}) slechts 3 bedrijven weerspiegelen. Om dezelfde reden zijn ook de weken 20 tot en met 24 (w_{20} - w_{24}) uit de grafieken geweerd. Zij geven slechts de resultaten weer van één bedrijf en vertekenen het beeld.

3.3 PROEFBEDRIJVEN

Bij de selectie van de proefbedrijven werd in de mate van het mogelijke rekening gehouden met een aantal criteria. Er moest sprake zijn van een zekere kiemkracht binnen de onderneming. Dat wil zeggen dat de onderneming op zijn minst een degelijke poging wilde wagen om het proefproject op poten te zetten. Andere, eerder mobiliteitsgerelateerde criteria waren: de aanwezigheid van bedrijfswagens, de filegevoeligheid van de vestigingsplaats, het aanwezig zijn van een parkeerproblematiek, bereikbaarheid met alternatieven en voldoende kennis van de beginsituatie. Daarnaast werd gestreefd naar een goede mix op vlak van sector en type, spreiding binnen de Vlaamse Ruit en deelname van zowel arbeiders als bedienden.

Omwille van de eerder geschetste problemen (Hoofdstuk 2. Projectverloop) kon niet aan alle criteria even rigoureuus gehouden worden. Toch is het project erin geslaagd om een grote verscheidenheid tussen de bedrijven te bewaken. Naast bedrijven met een consultancy-profiel dat typisch gelinkt wordt aan een hoog bedrijfswagengebruik, zit er een familiebedrijf, een verhuisfirma en een productiebedrijf in de groep van proefbedrijven.

3.3.1 Kluwer

Kluwer biedt professionals in tal van sectoren gespecialiseerde vakinformatie en technologische oplossingen aan. Kluwer is gevestigd in Mechelen op 1 km van het station. Ook het busstation met vlotte verbindingen naar verschillende uithoeken, bevindt zich aan het stationsgebouw. 190 van de 491 werknemers komen met het openbaar vervoer naar de site. Het merendeel (378) komt met de wagen, waarvan 137 met een bedrijfswagen. Er is een ruime parking aan het kantoor, maar de werknemers kampen met files, vooral van en naar Leuven via de Leuvensesteenweg.

3.3.2 KBC

KBC is een internationale bank en verzekeraar. Twee vestigingen in Leuven (aan het station en op de Brusselsesteenweg) deden mee aan het proefproject. Er werken 3000 mensen in de 2 deelnemende vestigingen.

Het merendeel van de werknemers bij KBC neemt de wagen naar het werk. 1960 autosolisten – waarvan 350 met een bedrijfswagen – parkeren hun wagen aan één van de twee vestigingen. Deze zijn beide goed bereikbaar met de auto (respectievelijk gelegen aan de E314 en aan de Leuvense ring R23). De dagelijkse files vormen wel een probleem voor het bedrijf. De stationsite kampt ook met parkeerdruk (ondanks de eigen parking), maar is uiteraard vlot bereikbaar met de trein. In totaal maken 650 werknemers op 3000 gebruik van het openbaar vervoer; 300 nemen de fiets.

3.3.3 Your Mover

Your Mover, opgericht in 1976, is gespecialiseerd in nationale en internationale privé- en kantoorverhuizingen. Er werken 120 mensen in de deelnemende vestiging in Vilvoorde. De onderneming is het best bereikbaar met de wagen, ondanks de files naar en rond Brussel. Dit komt door het relatief geringe aanbod van openbaar vervoer. Van de 120 werknemers komen er dan ook slechts 5 met de bus en 2 met de fiets. 30 werknemers hebben een bedrijfswagen.

3.3.4 Artoos

Drukkerij Artoos in Kampenhout levert diensten in marketingcommunicatie, gaande van creatieve studio, drukwerk, verzending tot automatisering. Er werken 140 mensen.

Deze komen voornamelijk met de wagen naar het werk (121 op 140, waarvan 30 bedrijfswagens). 11 werknemers komen met de fiets, 3 met de trein en 3 met de bus. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is niet optimaal. Het treinstation Haacht ligt op 1 km, een bushalte ligt aan het bedrijf. Het ploegensysteem bij Artoos zorgt ervoor dat het openbaar vervoer voor vele werknemers geen oplossing is.

3.3.5 Boss Paints

Boss Paints is een familiebedrijf dat tegelijk verffabrikant, -groothandelaar én -retailer is. In de deelnemende vestiging, gelegen in Beveren-Leie (Waregem) werken 260 mensen.

Bij Boss Paints komt de overgrote meerderheid van de werknemers met de wagen (210 op 260, waarvan 90 met een bedrijfswagen). Fileleed is er nauwelijks en het bedrijf heeft een ruimte parking. Een aanzienlijk deel van de werknemers (45 op 260) komt met de fiets, hoewel er geen kwalitatieve, veilige fietspaden naar de onderneming leiden. Gebruik van het openbaar vervoer is onbestaande bij Boss Paints. Er is slechts een beperkte bediening van de bus (halte op 400 m) en het dichtstbijzijnde treinstation (Harelbeke) ligt op 5 km.

3.4 PROEFPERSONEN

In elk bedrijf werd het aanbod bekend gemaakt via de eigen kanalen en werd een infosessie voor geïnteresseerde werknemers georganiseerd. Tijdens de infosessie werd de keuzetool (zie Hoofdstuk 2. Projectverloop) voorgesteld en kregen de proefpersonen extra informatie over het aanbod.

In totaal namen 55 proefpersonen deel aan de proefperiode (57% mannen, 43% vrouwen)

Tabel 2: aantal proefpersonen (#), gemiddelde woon-werkafstand (km) en gemiddelde leeftijd (jaar) per proefbedrijf

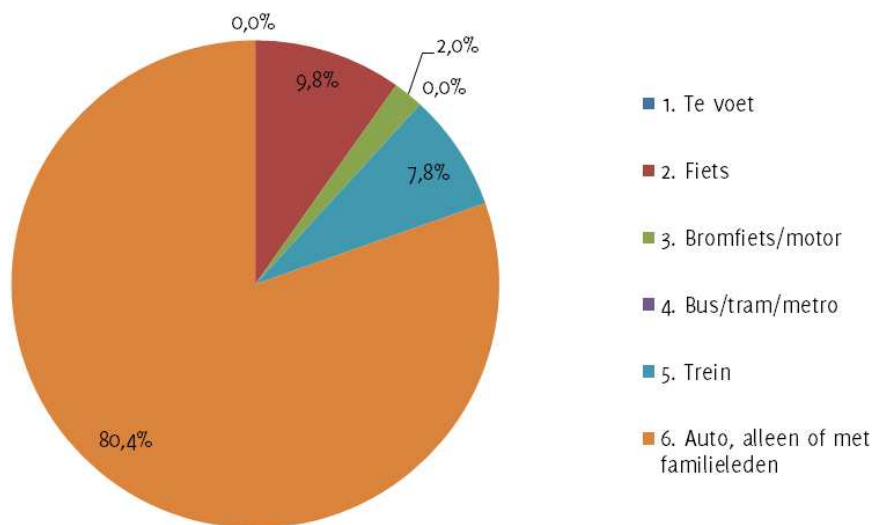
	Aantal proefpersonen	Gemiddelde woon-werkafstand (km)	Gemiddelde leeftijd (jaar)
Kluwer	15	32.4	41
KBC	15	31.7	45
YourMover	7	11.9	42
Artoos	10	11.9	34
Boss	8	13.8	35

MOBILITEITSPROFIEL VAN DE PROEFPERSONEN

98% beschikt over een wagen
58% heeft 2 of meer wagens
54% heeft een bedrijfswagen ter beschikking
48% legt meer dan 24 000 autokilometers per jaar af
44% woont op meer dan 5km afstand van treinstation;
26% op minder dan 2km
44% gezinnen met kinderen <18j; 38% 1 of 2 pers. gezinnen zonder kinderen; 18% gezinnen met >2 volwassenen

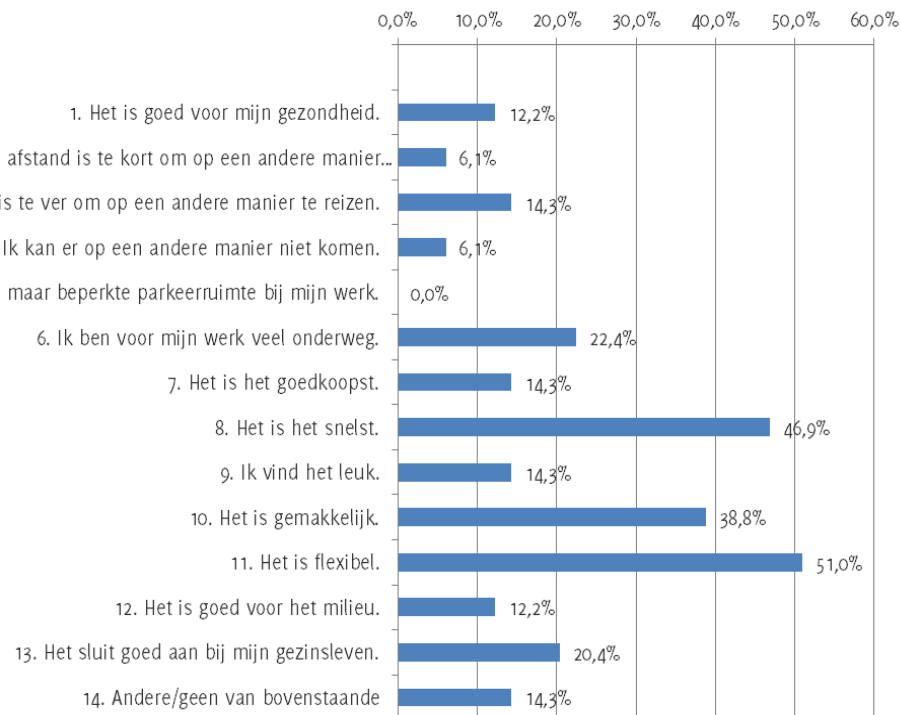
In het jaar voorafgaand aan de proefperiode, gebruikte 80.4% van de bevroagde proefpersonen de wagen als hoofdvervoersmiddel van en naar het werk. De trein wordt voor dit doel gebruikt door 7.8%, terwijl bus, tram of metro niet in het verhaal voorkomen. Een kleine 10% fietst naar het werk. Meest frappante vaststelling is dat bijna de helft van de proefpersonen meer dan 24.000 autokilometers per jaar aflegt en dat meer dan de helft beschikt over 2 of meerdere wagens in het gezin. Meer dan de helft (54%) van de proefpersonen heeft een bedrijfswagen. We kunnen hieruit afleiden dat de proefpersonen in hoge mate toegang hebben tot een wagen en deze ook zeer frequent gebruiken.

Figuur 3: Modal split van de proefpersonen in het jaar voorafgaand aan de proefperiode (n=50)



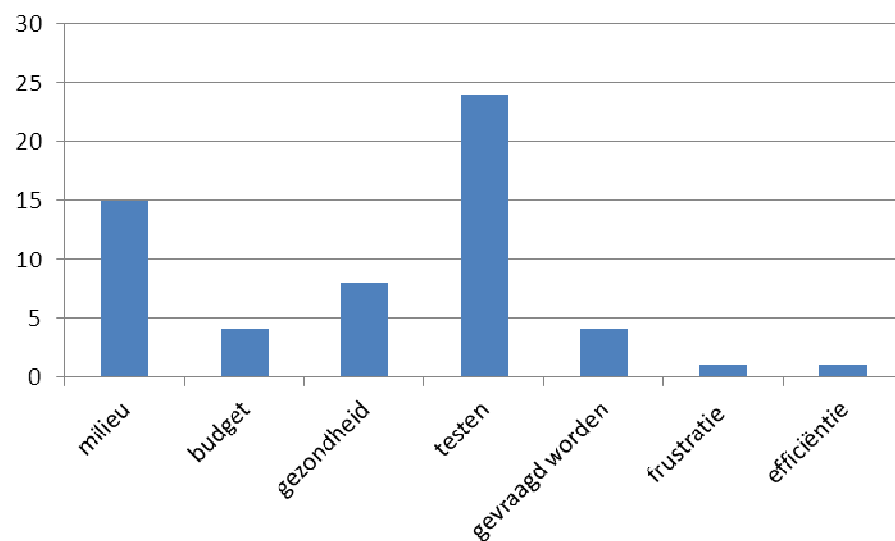
Gekeken naar de factoren die de vervoerskeuze van de proefpersonen bepalen, zien we dat zij vooral veel belang hechten aan snelheid, gemak en flexibiliteit. De andere determinanten (zie figuur 4) zijn veel minder uitgesproken. Uit het hoge aandeel autogebruik in de modal split bij de proefpersonen, kunnen we dan ook afleiden dat de eigenschappen snelheid, gemak en flexibiliteit vooral aan de auto worden toegeschreven.

Figuur 4: Determinanten in de vervoerswijzekeuze (n=50)



Het kunnen uittesten van een nieuw concept was de belangrijkste motivatie om deel te nemen aan het proefproject. Daarnaast zien we ook dat de aspecten milieu en gezondheid een grote rol speelden. Uit de verdeling van de verschillende motivaties kan worden afgeleid dat niet enkel de zogenaamde 'overtuigden' of 'groene jongens' deelnamen, maar ook de 'early adopters'. Het proefproject kon dus meer proefpersonen overtuigen dan zij die sowieso het gedachtengoed rond duurzame mobiliteit genegen zijn.

Figuur 5: Motivatie voor deelname aan het proefproject (n=50)



3.5 MONITORING MOBILITEITSGEDRAG EN TEVREDENHEID

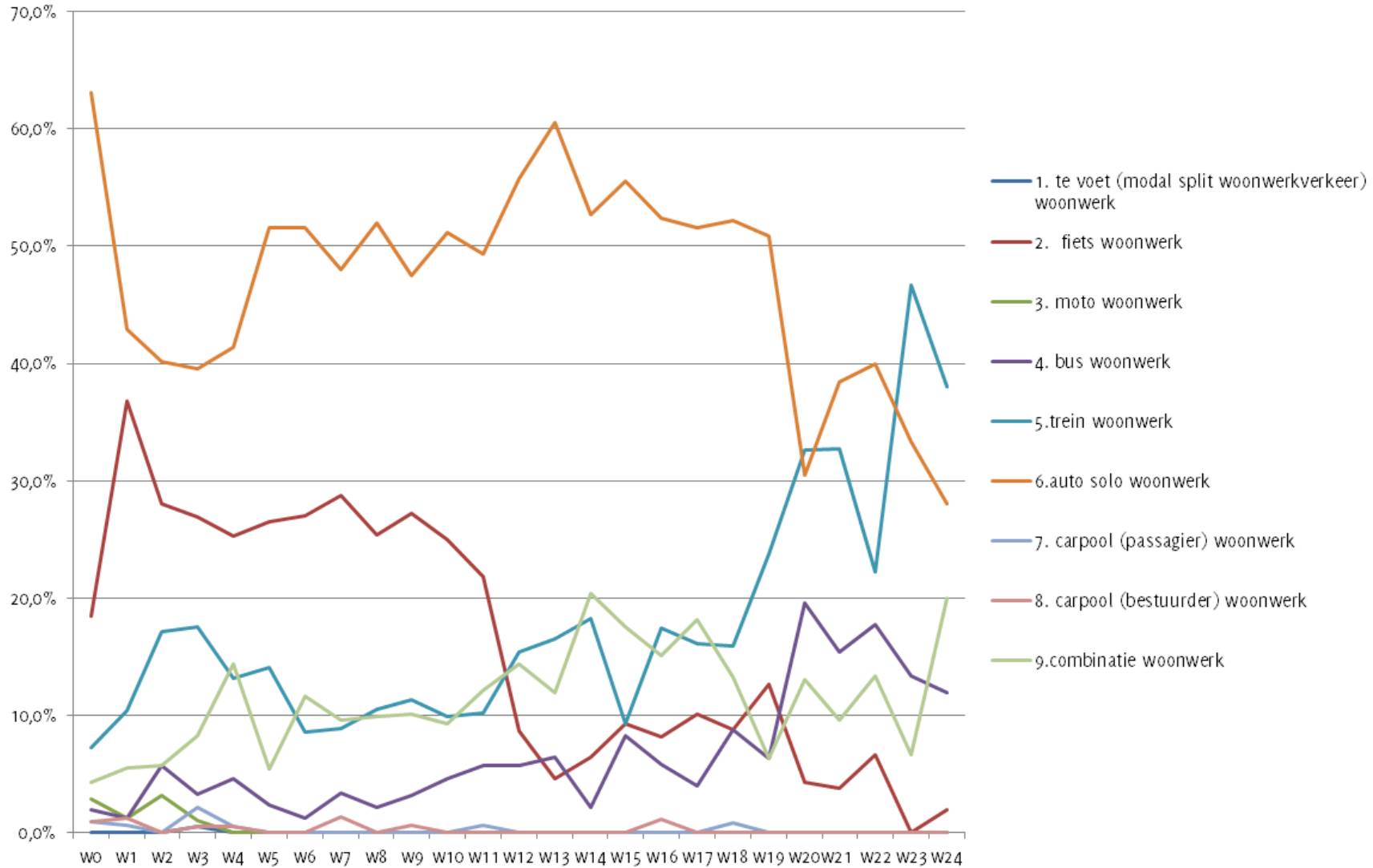
3.5.1 Woon-werkverplaatsingen

Als we kijken naar de woon-werkverplaatsingen tijdens de proefperiode zien we een duidelijke neerwaartse trend in het 'autosolisme' gedurende de eerste 3 weken van de proefperiode. Daarnaast zien we alle duurzame vervoersmiddelen pieken, vooral het fietsgebruik. Vanaf week 4 zien we terug een opwaartse trend in het autosolisme die zich stabiliseert op een punt dat nog steeds 30% lager ligt dan het oorspronkelijke niveau (gemeten in de voormeting).

De resultaten vanaf week 12 vertegenwoordigen nog slechts drie van de vijf van de proefbedrijven. Dat verklaart de plotse trendbreuk na week 11, waarna de trend zich echter snel terug stabiliseert.

Tenslotte stellen we vast dat het project zijn doelstelling om combinaties van vervoersmiddelen te faciliteren duidelijk waarmaakt. Zo zien we het aandeel 'combinatie woon-werk' duidelijk vertegenwoordigd in de grafiek. De keuze 'combinatie' begint aan een zeer laag niveau en stijgt quasi uit het niets naar dezelfde hoogte als de keuze 'trein'. Het is waarschijnlijk te stellen dat het vervoersmiddel 'trein' wellicht ook het meest aanleiding geeft tot voor-en natrajecten en bijgevolg aanzet tot combineren aangezien er altijd een verplaatsing moet gemaakt worden naar een treinstation. In de volgende paragraaf wordt het aandeel van de verschillende vervoerswijzen in deze combinaties onder de lopen genomen.

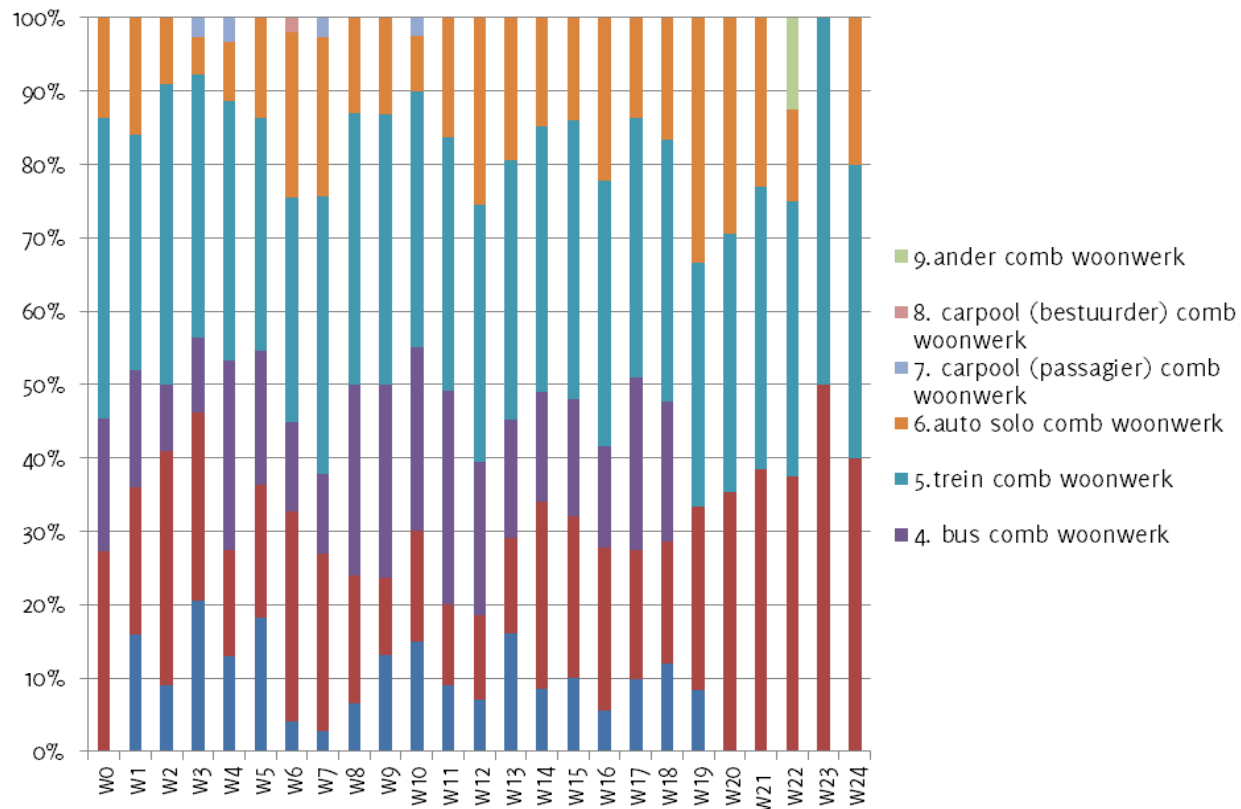
Figuur 6: Evolutie van de vervoerswijzekeuze voor woon-werkverkeer tijdens de proefperiode (n=50)



Combinaties

De verschillende combinaties die mensen maken in hun woon-werkverkeer worden weergegeven in Figuur 7. Belangrijke vaststelling is dat de auto deel blijft uitmaken van de combinatie, zij het met wisselend aandeel. Daarnaast kan worden vastgesteld dat er een grote verscheidenheid is in de combinaties: nagenoeg alle vervoerswijzen worden gecombineerd, behalve de vervoerswijze 'moto'⁵.

Figuur 7: Aandeel van de verschillende vervoerswijzen in combinaties gebruikt voor woon-werkverkeer



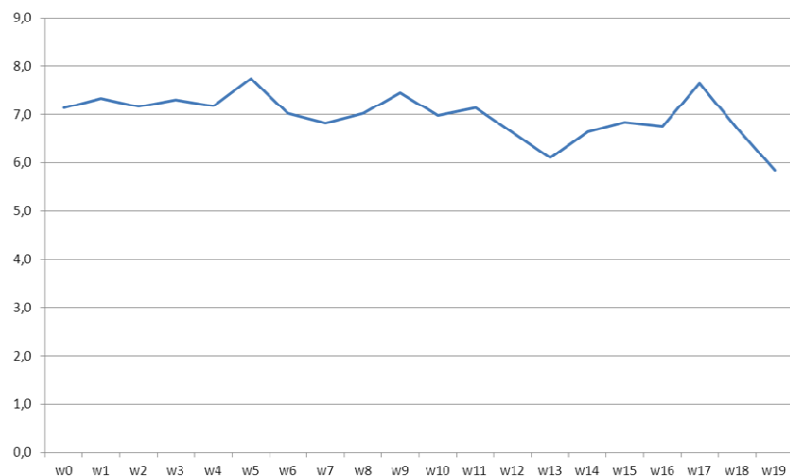
⁵ Noot: geen enkele proefpersoon gaf vooraf aan regelmatig met de motor naar het werk te komen.

Tevredenheid

Tijdens de proefperiode werd ook gevraagd naar de tevredenheid over het woon-werktraject. Op de vraag “In welke mate was u tevreden over uw woon-werkverkeer tijdens de afgelopen week?” antwoordde niemand lager dan 5 (op een schaal van 1 - zeer ontevreden - tot 10 - zeer tevreden). Naarmate de proefperiode vorderde, zakte de gemiddelde tevredenheid wat, maar stabiliseerde zich nadien weer rond ‘tevreden’.

Men kan zich hierbij de vraag stellen wat het betekent om zeer tevreden te zijn over je woon-werktraject. Het is aannemelijk om te stellen dat weinig werknemers verheugd uitkijken naar hun dagelijkse pendel. Desondanks is het stellen van de vraag belangrijk om te zien of de algemene tevredenheid bij een gewijzigd gedrag stijgt of daalt. Het is geruststellend te zien dat de algemene tevredenheid quasi gelijk blijft met het niveau van vóór de proefperiode, met hier en daar zelfs een lichte stijging. De dip in week 13 is ook hier weer te verklaren door de instroom van nieuwe proefpersonen. Daarna stabiliseert het zich weer.

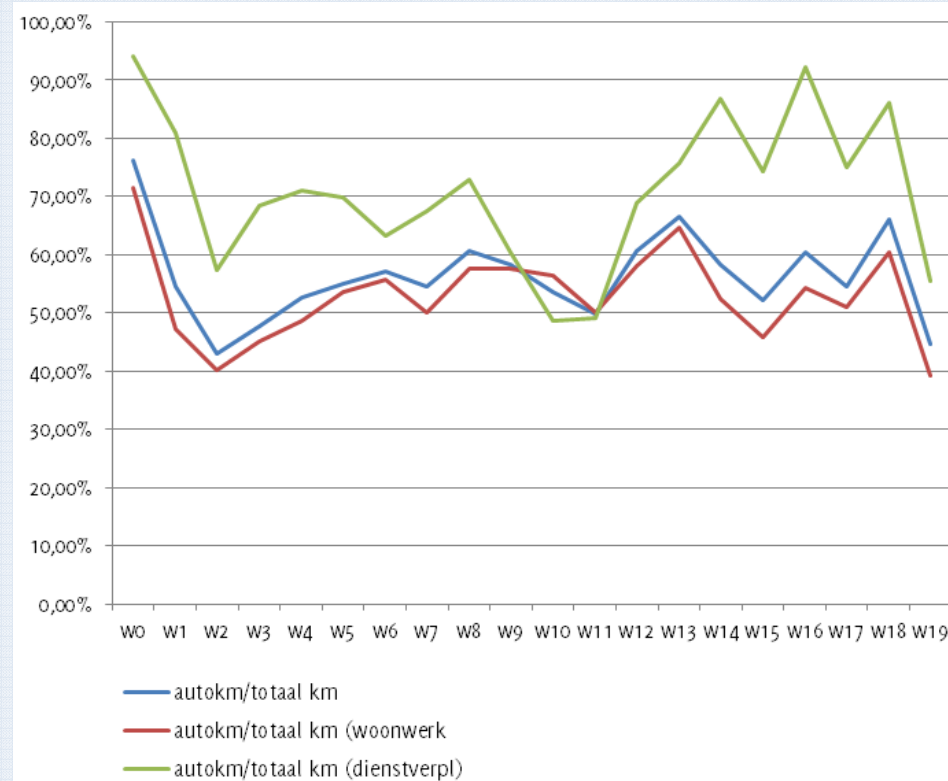
Figuur 8: Evolutie van de gemiddelde tevredenheid over het woon-werktraject (zeer ontevreden=1, zeer tevreden = 10, n=50)



Aandeel autokilometers

Het aandeel autokilometers in de totale afgelegde afstand van woon-werk- en dienstverplaatsingen volgt dezelfde trend. Er is een duidelijke daling vast te stellen gedurende de eerste 4 weken van de proefperiode, om daarna te stabiliseren op een punt beduidend lager dan gemeten tijdens de voormeting.

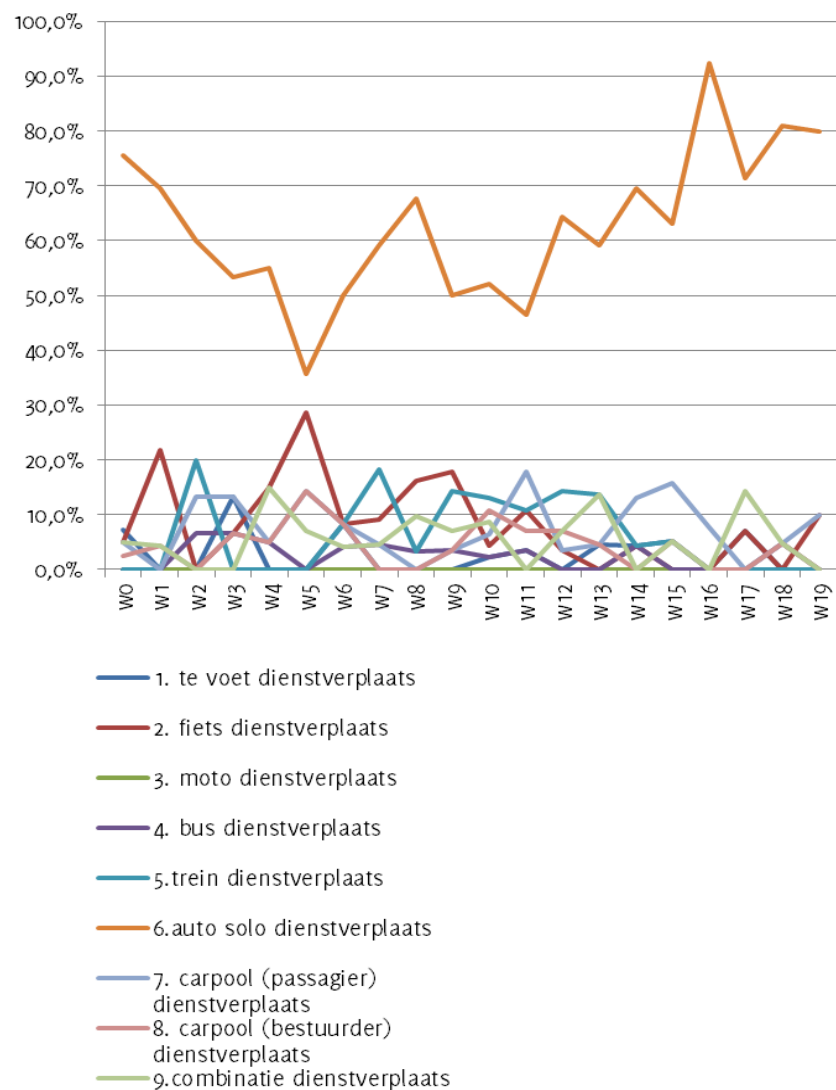
Figuur 9: Percentage autokilometers op de totale afgelegde afstand aan woon-werk- en dienstverplaatsingen (n=50)



3.5.2 Dienstverplaatsingen

Als we de vervoerskeuze beschouwen voor wat betreft de dienstverplaatsingen, lijkt het beeld in eerste instantie nogal sterk op dat van de woon-werkverplaatsingen. We zien een sterke daling in het autosolisme in de eerste 4 weken, zelfs een iets scherpere daling dan voor het woon-werkverkeer. Met andere woorden, we kunnen stellen dat de keuze voor een ander vervoersmiddel voor het woon-werkverkeer ook doorwerkt in de keuze van vervoersmiddel voor dienstverplaatsingen. Die vaststelling lijkt logisch maar toch vertoont de evolutie in de vervoerskeuze voor dienstverplaatsingen een ander patroon dan die voor woon-werkverplaatsingen. De proefpersonen houden hun gewijzigd gedrag langer vol voor woon-werkverplaatsingen dan voor dienstverplaatsingen. De neerwaartse trend qua autogebruik voor dienstverplaatsingen wordt quasi tenietgedaan naarmate de proefperiode vordert om te stranden op een vergelijkbaar niveau zoals gemeten in de voormeting. Dit bevestigt het klassieke beeld dat de auto voor dienstverplaatsingen nog steeds het geprefereerde vervoersmiddel is.

De resultaten moeten wel enigszins genuanceerd worden door het feit dat dienstverplaatsingen niet als dusdanig in de scope van het project zaten (wegens onder meer de verschillende fiscale afhandeling).

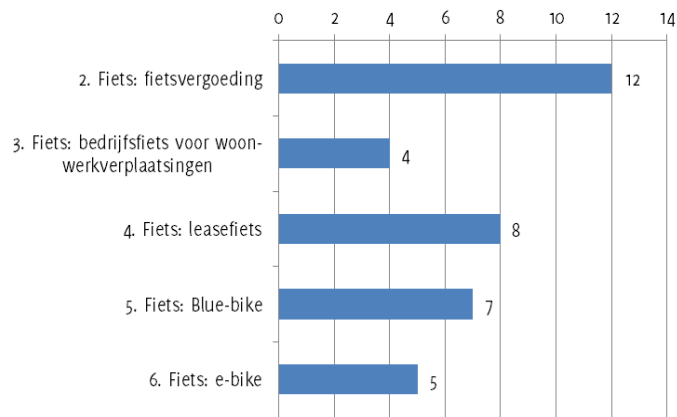


Figuur 10: Evolutie van de vervoerskeuze voor dienstverplaatsingen tijdens de proefperiode (n=50)

3.6 HET MOBILITEITSBUDGET

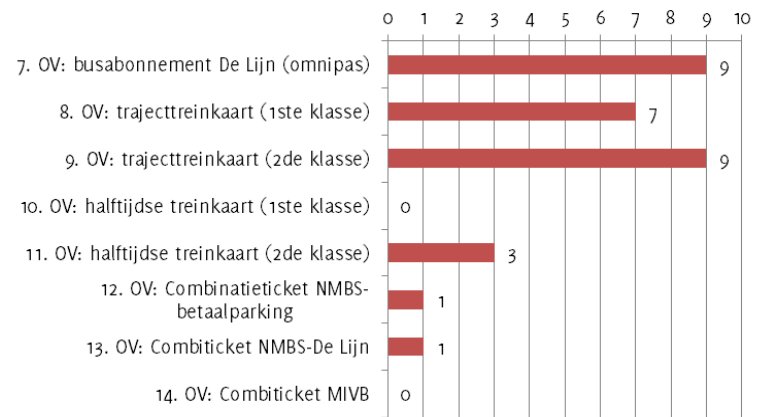
In de figuren 11 tot en met 14 worden telkens de verschillende keuzes weergegeven die de proefpersonen maakten tijdens het keuzemoment. Voor de leesbaarheid werden ze uitgesplitst per vervoerswijze.

Figuur 11: vervoerskeuze fiets

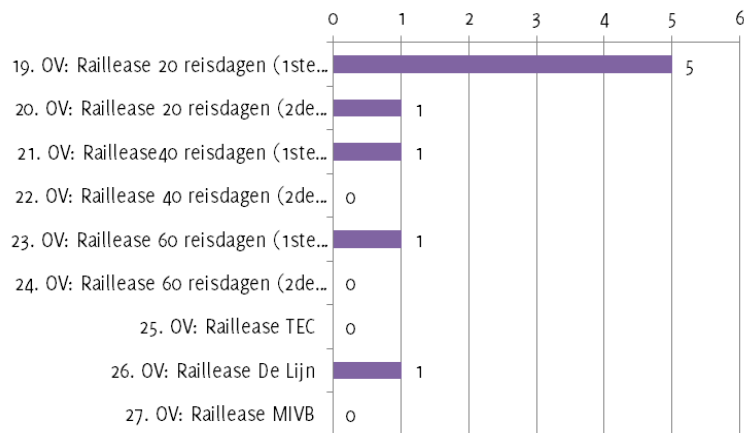


Als we kijken naar de verschillende keuzes van de proefpersonen, zien we dat de fietsvergoeding het populairst is, gevolgd door het busabonnement bij De Lijn en de Trajecttreinkaart 2^{de} klasse bij de NMBS.

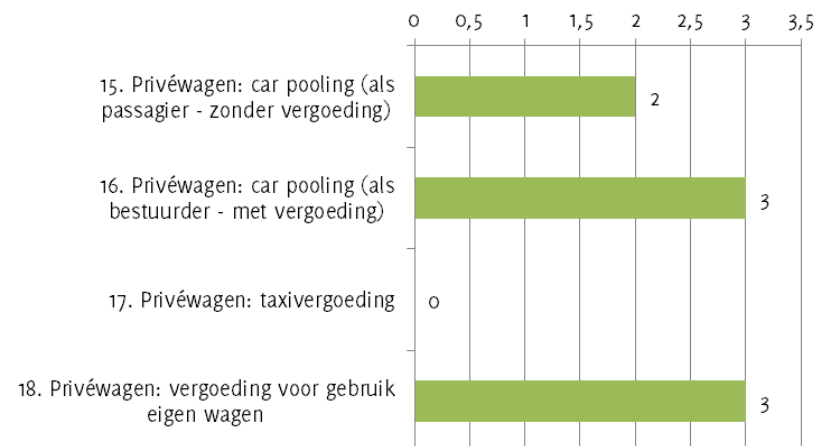
Figuur 12: vervoerskeuze bus



Figuur 13: vervoerskeuze trein



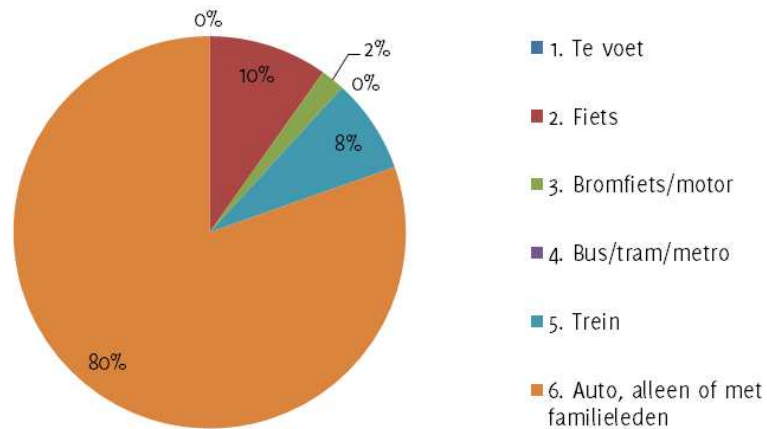
Figuur 14: vervoerskeuze auto



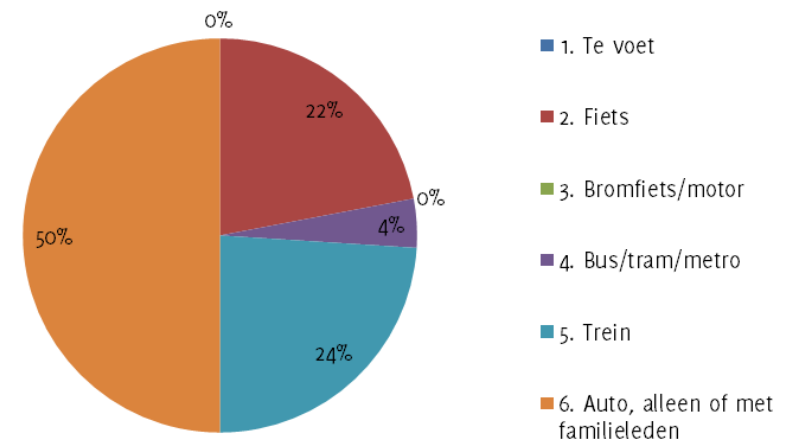
3.7 RESULTATEN VOOR- EN NAMETING

3.7.1 Mobiliteitsgedrag in het woon-werkverkeer

Figuur 15: Modal split woon-werkverplaatsingen (%) – voormeting

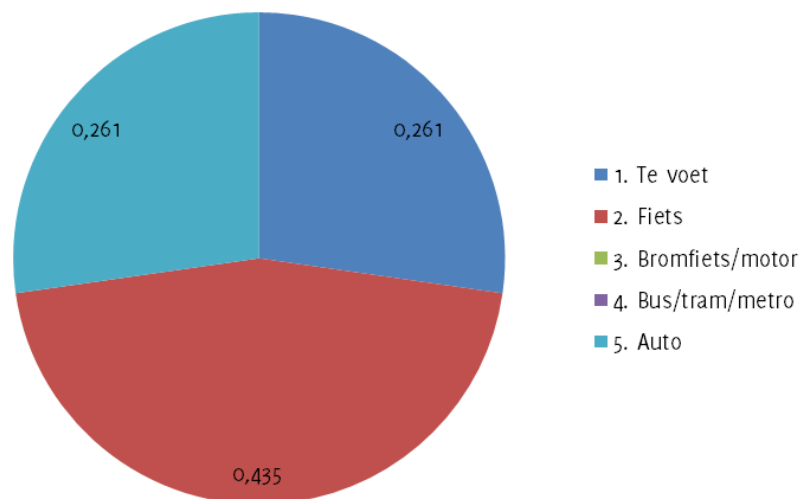


Figuur 16: Modal split woon-werkverplaatsingen (%) – nameting

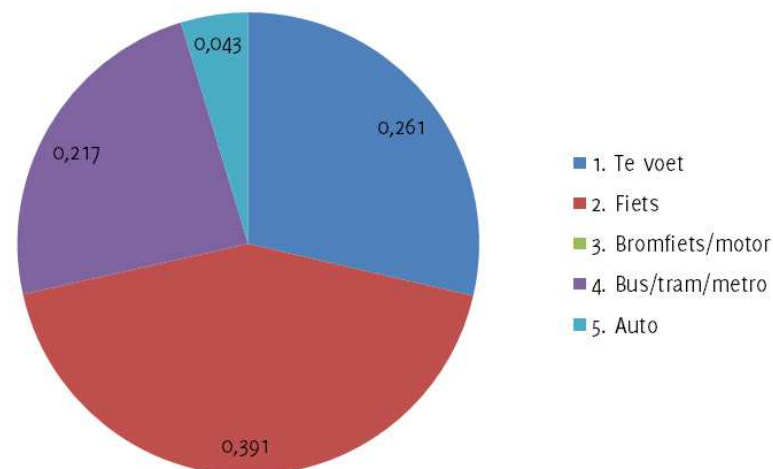


Figuur 15 geeft aan hoe de proefpersonen zich verplaatsten in het jaar voorafgaand aan de proefperiode. Figuur 16 geeft het resultaat van de nameting (periode tijdens de proefperiode tot 2 maanden na de proefperiode). We zien een daling van 30% in het aandeel autoverplaatsingen, terwijl vooral het aandeel trein en fiets spectaculair toeneemt. Voor de duidelijkheid: er werd gevraagd naar het hoofdvervoersmiddel. Er kunnen geen uitspraken gedaan worden over de combinaties.

Figuur 17: modal split voor- en natraject (%) – voormeting



Figuur 18: modal split voor- en natraject (%) – nameting

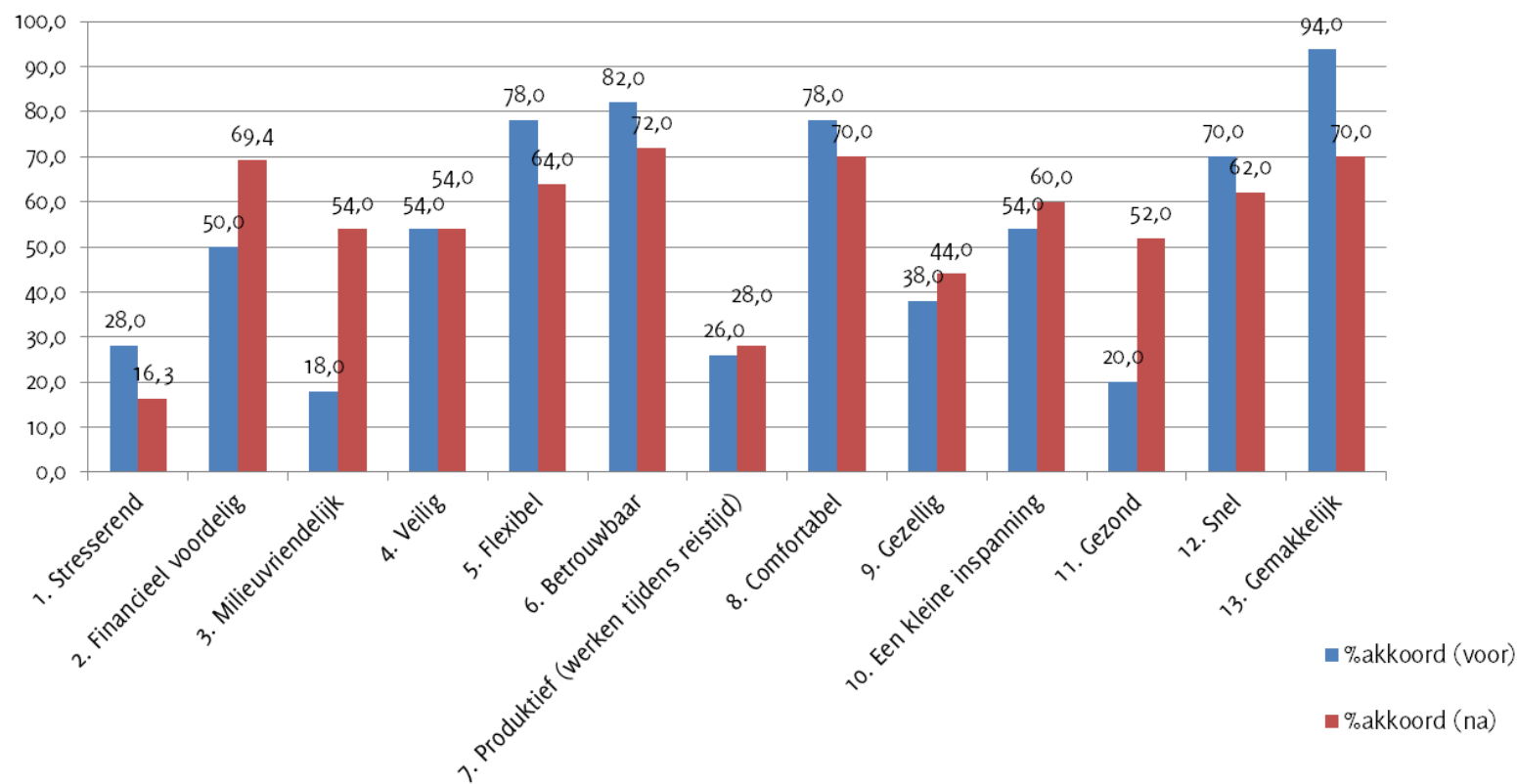


Figuur 17 toont de vervoerskeuze in de voor-en natrajecten van de proefpersonen in het jaar voorafgaand aan de proefperiode. Figuur 18 geeft de vervoerskeuze in de voor-en natrajecten tijdens de proefperiode tot 2 maanden na de proefperiode. Hier zien we duidelijk het aantal autoverplaatsingen afnemen ten voordele van het aantal verplaatsingen met bus, tram of metro. In figuur 17 zien we dat er geen bus-, tram- of metroverplaatsingen worden gerapporteerd. Er In figuur 18 zien we die verplaatsingen wel opduiken en plots een aanzienlijk aandel vertegenwoordigen. In geen van beide metingen werden verplaatsingen met motor of bromfiets gerapporteerd.

In de scope van het project *Mobiliteitsbudget Werkt* is het verder van groot belang dat dubbel zoveel proefpersonen aangaven een voor-en natraject af te leggen. Tijdens het proefproject legde 46% een voor-en natraject af, terwijl dit in het jaar voorafgaand aan het proefproject slechts 21,6% was. Een aantal proefpersonen heeft de nood gevoeld om te gaan combineren, hetgeen een belangrijke doelstelling van het project was.

Ook de perceptie van de proefpersonen ten overstaan van hun woon-werkverkeer werd bevraagd. Waar woon-werkverkeer met de auto goed scoort op flexibiliteit, snelheid en gebruiksgemak, scoort het woon-werkverkeer met het mobiliteitsbudget vooral goed op milieuvriendelijkheid, financieel voordeel, stressreductie en gezondheid.

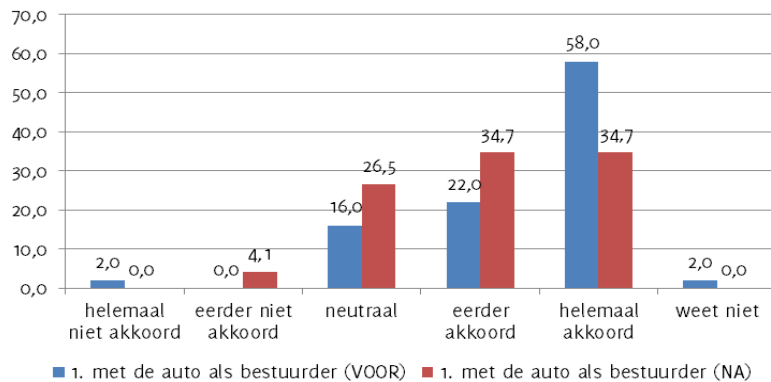
Figuur 19: Vergelijking percepties t.a.v. woon-werkverkeer tussen voor- en nameting (n=50)



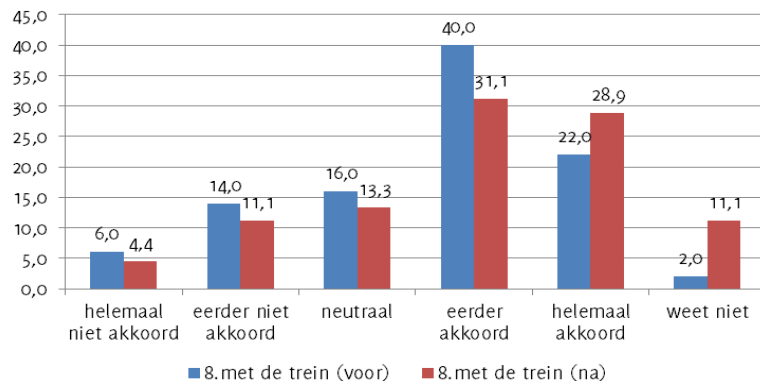
3.7.2 Perceptie van de verschillende vervoerswijzen

Er werd zowel in de voormeting als in de nameting ook gevraagd naar de aanwezige percepties ten aanzien van de verschillende vervoerswijzen. Percepties spelen namelijk een belangrijke rol in gedragsverandering. De vraag die werd gesteld was de volgende: “Hoe fijn vindt u het over het algemeen om u te verplaatsen met de volgende vervoermiddelen? Ik vind het fijn om me te verplaatsen ...”

Figuur 20: Perceptie van verplaatsing met de auto



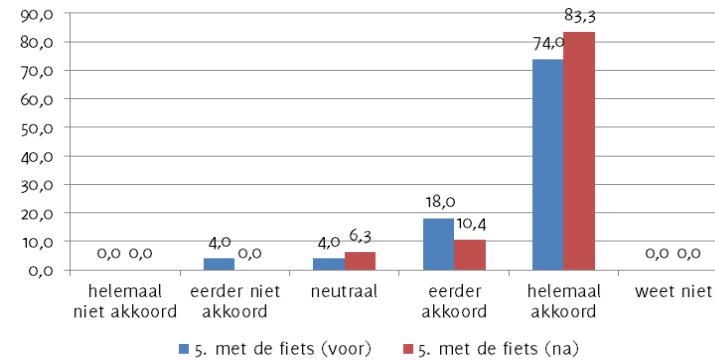
Figuur 22: Perceptie van verplaatsing met de trein



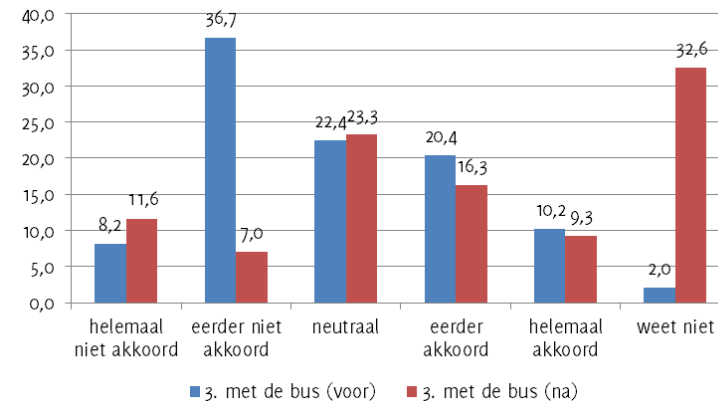
Heel wat autogebruikers geven aan dat ze autorijden minder fijn vinden. Bij de fietsers is er daarentegen een verschuiving naar het extremere ‘helemaal akkoord’ hoewel het niveau ‘tevreden’ er al vrij hoog lag. Ook bij bus- en treinreizigers stijgt de tevredenheid over hun verplaatsing. Opvallend is het hoge percentage ‘weet niet’ bij de busreizigers. Een mogelijke verklaring ligt in een verkeerde interpretatie van de vraag door de respondenten. Vermoedelijk hebben hier heel wat deelnemers de antwoordoptie ‘weet niet’ gekozen wanneer ze geen gebruik hadden gemaakt van het desbetreffende vervoersmiddel.

Het is bijgevolg duidelijk dat de percepties van de proefpersonen ten opzichte van duurzame vervoersmiddelen wel degelijk in positieve zin gewijzigd zijn, zelfs als de perceptie al zeer positief was (zoals bij de fiets).

Figuur 21: Perceptie van verplaatsing met de fiets



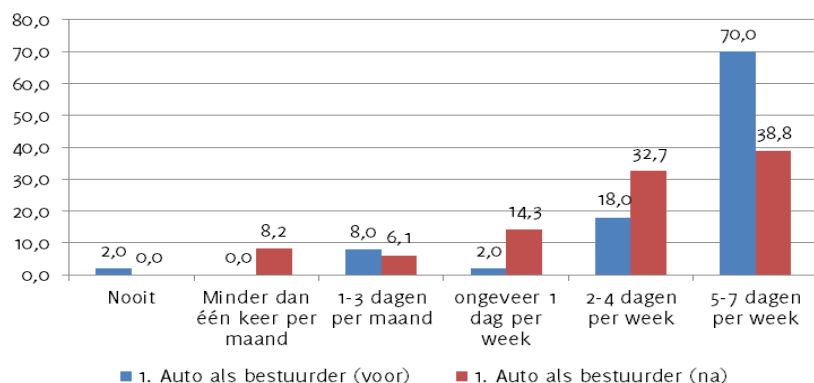
Figuur 23: Perceptie van verplaatsing met de bus



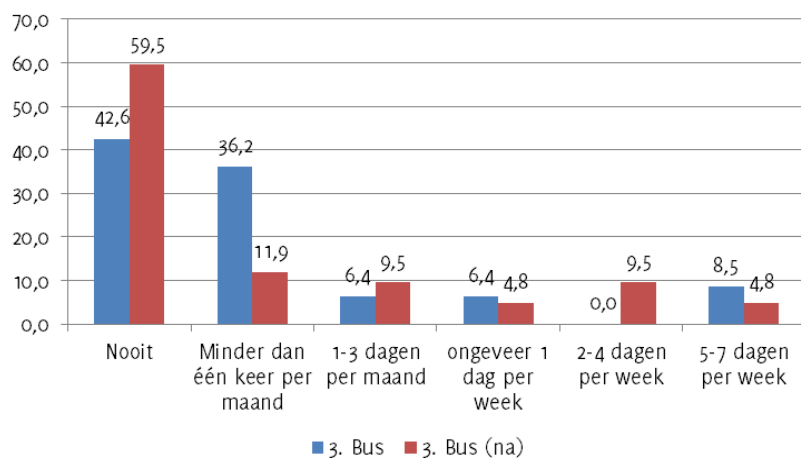
3.7.3 Mobiliteitsgedrag in het algemeen

Aan de proefpersonen werd gevraagd aan te geven welke vervoerswijzen zij kozen voor de proefperiode (6 maanden ervoor) en welke vervoerswijze zij kozen tijdens de proefperiode tot 2 maanden erna. De vraag die werd gesteld was: “Hoe vaak heeft u in de afgelopen 6 maanden gebruik gemaakt van... ? (beschouw al uw verplaatsingen privé en werk)”

Figuur 24: Algemeen mobiliteitsgedrag voor de auto

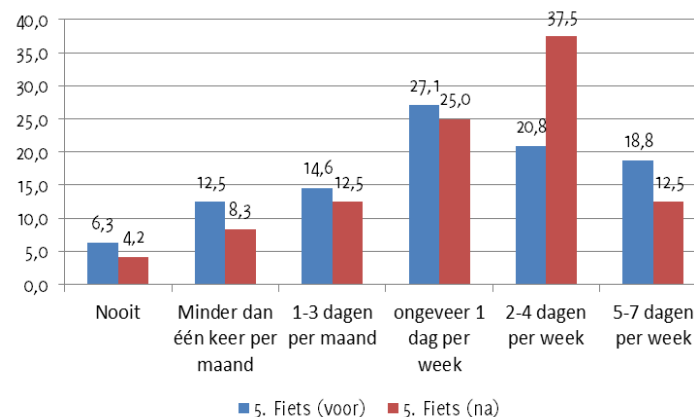


Figuur 26: Algemeen mobiliteitsgedrag voor de bus

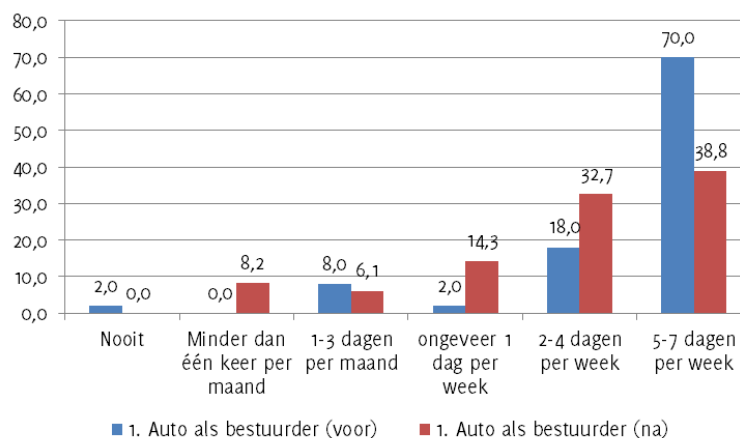


De daling in het aandeel auto heeft ook zijn effect op het algemene mobiliteitsgedrag: we zien duidelijk minder proefpersonen die hun auto elke dag gebruiken. Daarnaast zien we wel een stijging in de categorieën ‘1 dag per week’ en ‘2 tot 4 dagen per week’. Voor bus – en treinreizigers is het beeld minder duidelijk, maar mogen we besluiten dat er vooral een stijging waar te nemen is in de categorie ‘2 tot 4 dagen per week’. Een aantal proefpersonen geeft ook aan nu wel de trein te gebruiken, terwijl ze dat voor de proefperiode nooit deden.

Figuur 25: Algemeen mobiliteitsgedrag voor de fiets



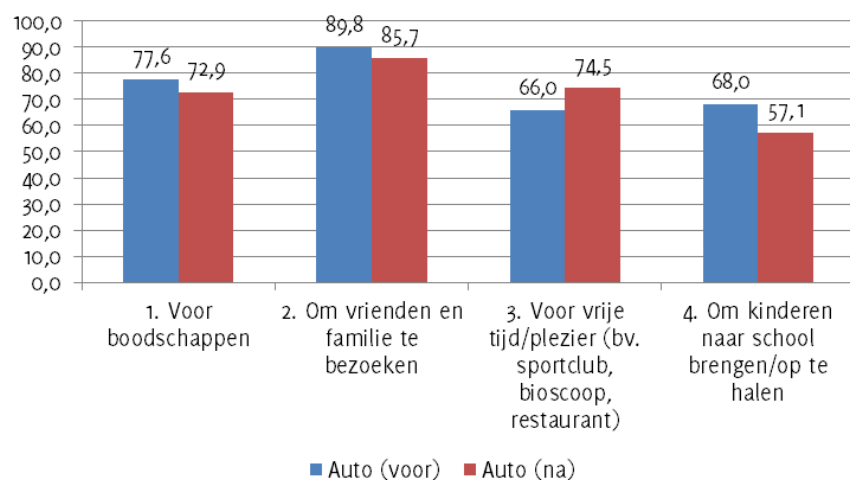
Figuur 27: Algemeen mobiliteitsgedrag voor de auto



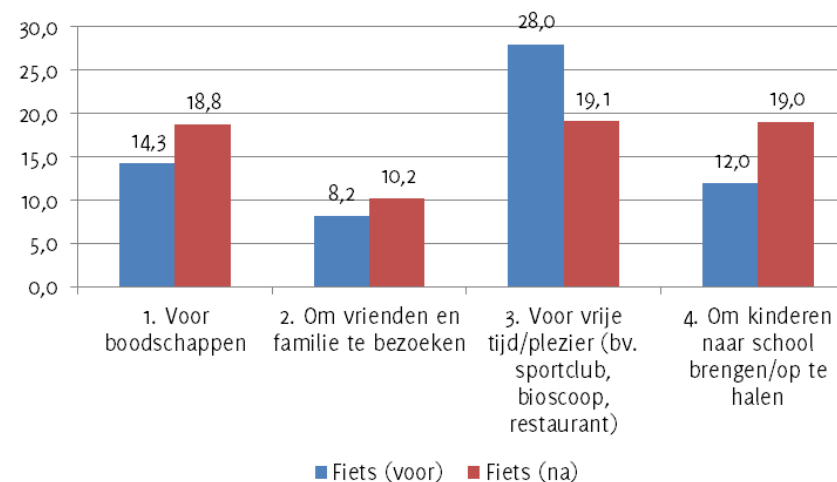
3.7.4 Mobiliteitsgedrag in de vrije tijd

De proefpersonen werd gevraagd naar hun mobiliteitsgedrag in de vrije tijd.

Figuur 28: Mobiliteitsgedrag in de vrije tijd met de auto



Figuur 29: Mobiliteitsgedrag in de vrije tijd met de fiets



Als we kijken naar het mobiliteitsgedrag van onze proefpersonen in hun vrije tijd dan zien we ook hier een, zij het beperkte, doorwerking van de keuze tijdens de proefperiode. Het is met name in de categorie ‘Om kinderen naar school brengen/op te halen’ dat er een duidelijke daling in het aantal autoverplaatsingen is, ten opzichte van een stijging in het aantal fietsverplaatsingen. Het is logisch dat de vrijetijdsverplaatsing “kinderen naar school brengen/ophalen” het grootste verband vertoont met de woon-werkverplaatsingen: het is de meest bekende en voorkomende ketenverplaatsing. Anderzijds moeten we ook nuanceren: het is niet ondenkbaar dat de woon-schoolverplaatsing is verschoven naar de partner.

3.8 DE TOEKOMST

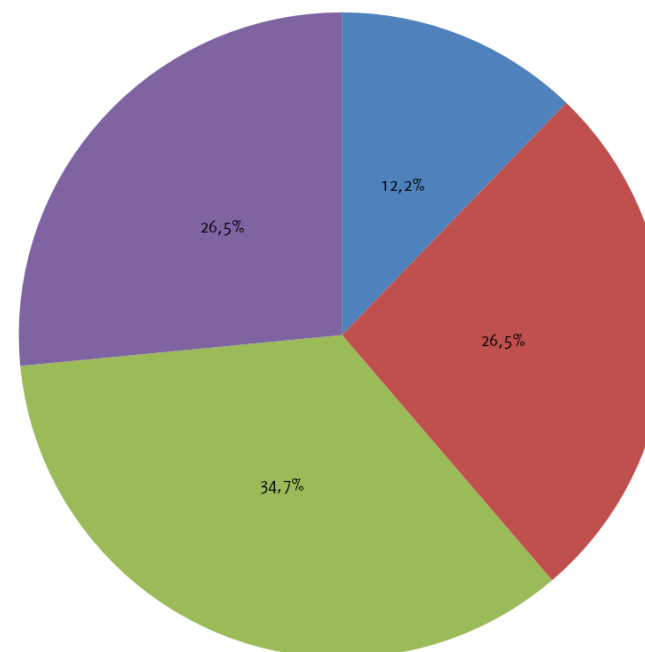
Wat gebeurde er na afloop van het proefproject? En hoe zeer zou men geneigd zijn blijvend te kiezen voor een mobiliteitsbudget? Dat waren de vragen die de projectpartners bezighielden aan het einde van het proefproject. Dergelijke proefprojecten hebben namelijk de vervelende gewoonte om gedrag niet altijd te bestendigen na afloop. Dat is gelukkig niet zo voor het project *Mobiliteitsbudget Werkt*, zoals blijkt uit figuur 30.

Ongeveer 60% van de proefpersonen geeft aan op een geheel nieuwe of gedeeltelijk nieuwe manier naar het werk te reizen. Dat is minstens een succes te noemen. Ongeveer een kwart heeft zijn oude verplaatsingsgewoonten verdergezet tijdens het proefproject en zal die ook verderzetten in de toekomst. Slechts 12,2% is volledig hervallen.

De proefpersonen werd ook gevraagd om hun antwoorden op deze vraag toe te lichten. Sneeuw en ijs werden vaak aangegeven als reden om terug te vallen op de 'oude' verplaatsingsgewoonten, hetgeen niet verwonderlijk is daar de nameting liep over de periode november tot januari. Daarnaast geven respondenten aan dat het wegvallen van het aangeboden mobiliteitspakket (bijvoorbeeld openbaar vervoersabonnementen) een drempel is. Ook het gebrek aan betrouwbaarheid, snelheid en comfort – de belangrijkste motieven om de auto te nemen – brengt werknemers ertoe terug te vallen op de wagen.

Aan de andere kant gaven sommigen aan dat de nieuwe combinatie voor hen efficiënter is, meer tijd oplevert. Daarnaast hebben anderen het fietsen (her)ontdekt en zijn zij verknochte stressloze fietsers geworden. Opvallend in de open antwoorden, zijn de vele opmerkingen over het bewuster kiezen voor en nadenken over mobiliteit, woon-werkverkeer en bepaalde vervoerswijzen.

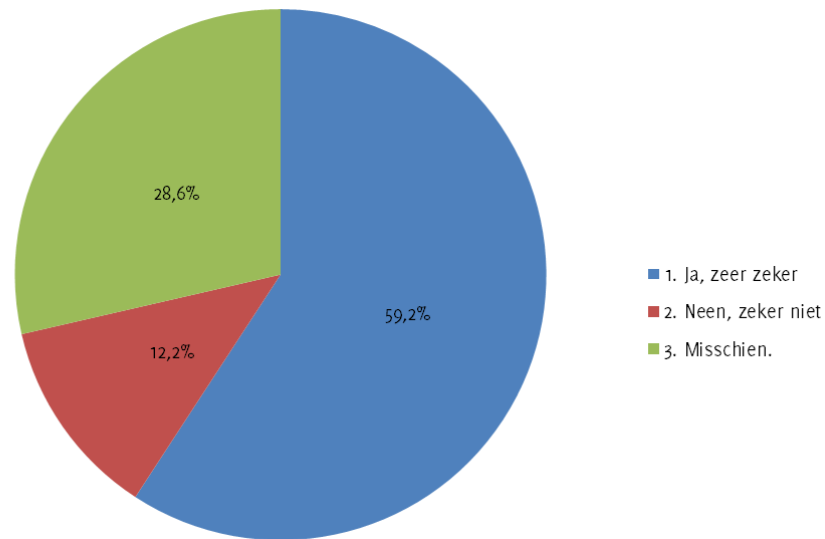
Figuur 30: Percentage blijvende wijziging woon-werkverkeer 2 maanden na het proefproject (n=50)



- 1. Ik heb terug mijn 'oude' verplaatsingsgewoonten opgenomen van voor de start van het proefproject.
- 2. Ik ben mij steeds op de zelfde manier blijven verplaatsen naar mijn werk. Het proefproject heeft nooit enige veranderingen teweeg gebracht in mijn persoonlijke verplaatsingsgewoonten.
- 3. Ik ben na het stopzetten van het proefproject mijn nieuw gekozen vervoerswijze binnen het kader van mobiliteitsbudget blijven gebruiken.
- 4. Ik ben gedeeltelijk terug naar mijn vroeger verplaatsingspatroon overgestapt.

Wanneer de proefpersonen gevraagd werd of zij hun mobiliteitsbudget op dezelfde wijze zouden samenstellen – indien ze hiertoe de kans zouden krijgen – dan antwoordt meer dan de helft van de proefpersonen uitgesproken positief. De anderen geven waardevolle suggesties zoals een uitbreiding van het aanbod met plooi-fietsen, elektrische fietsen en dergelijke meer. Tenslotte geven zij ook aan waarom zij niet dezelfde keuzes zouden maken: tijdverlies, te weinig flexibiliteit of te beperkt aanbod, slecht aansluitende dienstregelingen ...

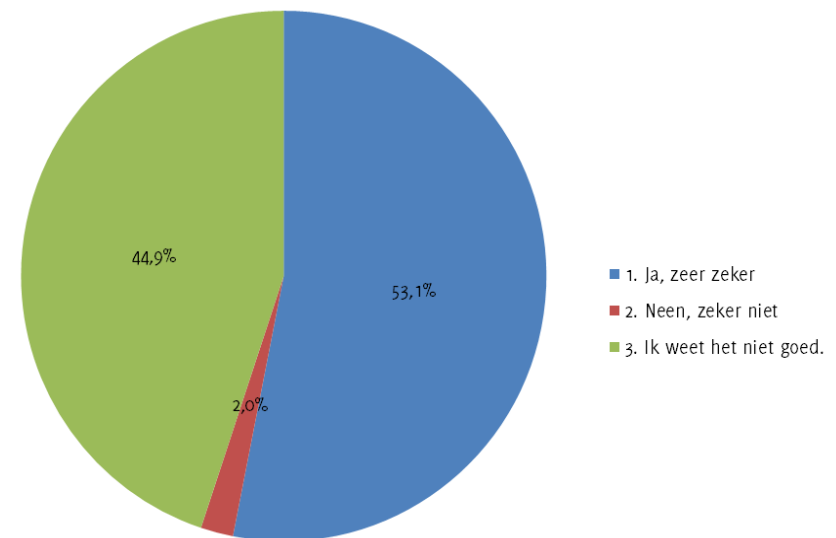
Figuur 31: Antwoordverdeling op de vraag: “Moest u opnieuw de kans krijgen om uw mobiliteitsbudget samen te stellen, zou u dezelfde keuzes maken?” (n=50)



Meer dan de helft van de proefpersonen zou zich opnieuw kandidaat stellen voor een mobiliteitsbudget indien het ingevoerd zou worden in het bedrijf. Opvallend is dat de andere helft aangeeft het niet goed te weten. Extra informatie en duidelijkheid lijken nodig. Bijna geen enkele proefpersoon zou het aanbod bij voorbaat weigeren.

De belangrijkste open antwoorden die bij deze vraag werden meegegeven, leren dat respondenten opnieuw voor een mobiliteitsbudget zouden kiezen indien ze de modaliteiten beter zouden kennen, indien het systeem flexibeler was (met meer mogelijkheden om tussentijds vervoerskeuzes te kunnen aanpassen) en indien het systeem fiscaal voordeliger zou zijn dan de bedrijfswagen.

Figuur 32: Antwoordverdeling op de vraag: “Mocht het ‘virtuele’ mobiliteitsbudget werkelijk worden ingevoerd binnen uw bedrijf, zou u zich daarvoor kandidaat stellen?” (n=50)



Tot slot gaven de proefpersonen een aantal waardevolle suggesties mee die het mobiliteitsbudget als dusdanig interessanter of aantrekkelijker zouden maken.

Het huidige keuzeaanbod kan uitgebreid worden met bijvoorbeeld elektrische fietsen of voertuigen, poolwagens, thuis-, tele-, of flexwerken, ... Daarnaast lijkt het goed om het keuzeproces nog flexibeler te maken: per maand of zelfs per verplaatsing. Tijdens het proefproject *Mobiliteitsbudget Werkt* lag het mobiliteitspakket van de werknemers vast voor de volledige proefperiode. De keuzes zouden ook duidelijk en eenvoudig te begrijpen moeten zijn. Doorgedreven persoonlijk reisadvies wordt hierbij ook als suggestie gegeven.

Het bestaande aanbod qua openbaar vervoer voldoet niet aan de verwachtingen. Heel wat proefpersonen denken dat frequentere bediening, aantrekkelijkere rijtuigen of voertuigen en betere dienstverlening meer mensen zou kunnen overtuigen om het mobiliteitsbudget te gebruiken.

Op financieel vlak wordt opgeworpen om het budget te laten samenhangen met de woon-werkafstand, de vergoedingen te verhogen⁶, het restbudget uit te betalen en het geheel fiscaal vriendelijker te maken. Op die manier zouden meer mensen voor het mobiliteitsbudget kiezen, aldus de respondenten.

Tenslotte worden ook nog enkele suggesties gedaan over het motiveren van werknemers. Zo zou meer en betere communicatie kunnen helpen om mensen te overtuigen. Daarbij zou dan vooral moeten ingezet worden op het milieu- en gezondheidsaspect of op de rol die het mobiliteitsbudget kan spelen in het retentiebeleid binnen een onderneming. Concrete praktijkvoorbeelden en cases zouden mensen inzicht kunnen geven in hoe het budget in het dagdagelijkse leven wordt toegepast en wat het financiële en fiscale plaatje is dat er aan vast hangt. Flexibele arbeidsuren zouden dan weer kunnen helpen om het budget toe te passen in het dagelijkse leven.

Afsluitend geven 4 proefpersonen ook aan dat het mobiliteitsbudget wat hen betreft best zo snel mogelijk ingevoerd wordt.

⁶ Noot: In het proefproject werkt gewerkt met een vast en virtueel mobiliteitsbudget ter waarde van 150 EUR. In realiteit varieert het budget naargelang de keuzes die door werkgever én werknemer worden gemaakt.

4 STARTEN MET MOBILITEITSBUDGET⁷

De proefprojecten binnen het project *Mobiliteitsbudget Werkt*, alsook de bestaande praktijkvoorbeelden, tonen aan dat het voor ondernemingen al op vandaag mogelijk is om te starten met een systeem van mobiliteitsbudget. Het is vooral bijzonder complex omdat elk vervoersmiddel zijn eigen fiscale en sociaalrechtelijke behandeling kent en de consequentie op het loonpakket van de werknemer door het gebruik ervan bijgevolg niet altijd duidelijk is.

Hieronder proberen we op overzichtelijke en stapsgewijze manier een leidraad op te bouwen voor ondernemingen die ermee aan de slag willen.

40

Als voorafgaande bemerking willen we nog meegeven dat het onderstaande als een moeilijk te overkomen berg werk kan worden ervaren. Het vergt inderdaad wel een stevige tijdsinvestering van (in de meeste gevallen) de HR-afdeling van de onderneming, maar we beklemtonen dat er ook nu al heel wat dienstverleners op de markt zijn – zoals sociale secretariaten – die hierbij kunnen ondersteunen.

Het is voor de bedrijven van belang dat de creatie van een mobiliteitsbudget ‘budgetneutraal’ is en dus geen bijkomende loonkost impliceert. We hebben daarvoor een werkbaar concept waarvan de basisgedachte ontleend is aan een innoverend onderzoeksproject van het Kenniscentrum van SD Worx. Dankzij een substantiële subsidie van het IWT heeft dit kenniscentrum enkele jaren geleden fundamenteel onderzoek verricht naar de mogelijkheid om binnen de bestaande legale grenzen een keuzebudget tot stand te brengen voor werknemers⁸. Een dergelijk keuzebudget leent zich bij uitstek om een mobiliteitsbudget te creëren en werd reeds in de praktijk toegepast

⁷ Met bijdragen van Kathelijne Verboomen, SD Worx

⁸ Op de markt gekend onder de benaming Flex Income Plan (FIP)

4.1 ANALYSE

4.1.1 Mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel

Om een mobiliteitsbudget succesvol te kunnen implementeren is het uiteraard van belang op voorhand de vraag en het aanbod juist in te schatten. Dat gebeurt door een analyse van het mobiliteitsgedrag (de vraagzijde) en een analyse van de bereikbaarheid met verschillende vervoerswijzen (de aanbodzijde). Om de aanbodzijde volledig inzichtelijk te krijgen is ook een korte analyse nodig van het bestaande aanbod bij de verschillende vervoersaanbieders of dienstverleners.

De analyse van het mobiliteitsgedrag kan in principe gebeuren aan de hand van een eenvoudige vragenlijst (al dan niet online), zoals dat ook gebeurde in het proefproject. Vaak beschikken bedrijven echter al over deze informatie omdat zij verplicht zijn deel te nemen aan de Federale Diagnostiek Woon-werkverkeer, omdat zij de gegevens verzamelen in het kader van MVO-rapportage, omdat zij een Pendelfondsdoossier lopende hebben of omdat zij een bedrijfsvervoerplan in uitvoering hebben. Dan is het natuurlijk niet nodig om dubbel werk te doen.

De analyse van het bestaande aanbod en de bereikbaarheid kan vaak op een zelfde relatief eenvoudige manier geschieden. Via kaartmateriaal zoals bijvoorbeeld Google Maps kan men vrij eenvoudig zien welke de dichtstbijzijnde bushaltes en hun dienstregelingen zijn. Via de websites en applicaties van de NMBS en De Lijn kan men vrij snel uitvissen hoe frequent het OV-aanbod in de buurt is. Bovendien is het hier ook zinvol melding te maken van het aanbod dat bestaat bij de Provinciale Mobiliteitspunten en Slimweg. Het kan interessant zijn de woonplaats van de geïnteresseerde werknemers op kaart uit te zetten. Zo kan men zien waar clusters zijn, waar knelpunten zijn en waar oplossingen gevonden moeten worden.

Uiteraard zijn er ook meer gespecialiseerde studie- en adviesbureaus op de markt die al het bovenstaande uit handen kunnen nemen van ondernemingen.

4.1.2 Analyse van huidig pakket aan compensations and benefits

Om een mobiliteitsbudget te kunnen vormgeven kan men best eerst het pakket aan huidige vergoedingen en voordelen even onder de loep nemen. Het zal immers zijn door het beperken of inwisselen van bestaande voordelen dat budget kan worden gecreëerd voor het mobiliteitsbudget.

Belangrijk is om in deze fase zicht te krijgen op:

- alle voordelen toegekend aan werknemers binnen de onderneming;
- de verschillende rechtsbronnen die hieraan zijn verwant en hun bindingskracht
- de wijze waarop op juridisch correcte manier wijzigingen aan de bestaande rechtsbronnen kunnen worden aangebracht met het oog op flexibilisering van de bestaande voordelen.

Alle geïnventariseerde benefits moet vervolgens **gevaloriseerd** worden. Het is essentieel om hier een volledig overzicht te krijgen van de werkgeverskost van alle aangeboden voordelen.

4.1.3 Categorieën werknemers

Het is belangrijk dat bovenstaande valorisatieoefening gebeurt per categorie van werknemers. In vele ondernemingen en organisaties zal er immers voor gekozen worden om aan bepaalde categorieën werknemers meer mobiliteitsbudget toe te kennen dan aan anderen. Het is ook denkbaar dat daardoor bepaalde categorieën van 'mobiliteitsbenefits' niet voor iedereen zijn weggelegd (bijvoorbeeld een bedrijfswagen of een eerste-klasse-treinabonnement).

4.2 SAMENSTELLING MOBILITEITSPAKKET

In deze fase wordt gestart met het samenstellen van een zogeheten 'shop'. Er moet ten eerste op basis van de voorgaande fases een keuze worden gemaakt in de voordelen die kunnen worden ingezet om budget te creëren ten voordele van het mobiliteitsbudget. Vanzelfsprekend maken hiervan de bestaande mobiliteitsvergoedingen (bedrijfswagens, terugbetalingen openbaar vervoer, fiets- en carpoolvergoedingen...) deel uit, maar ook andere benefits kunnen aan de "in-kant" worden geselecteerd.

Dit is een belangrijke oefening op strategisch niveau van de onderneming en moet dus in goede verstandhouding en samenwerking tussen directie en het HR-departement of personeelsdienst gebeuren. Het kan desgewenst ook onderwerp zijn van sociaal overleg binnen de onderneming. Indien bestaande arbeidsreglementering op bedrijfs- of CAO-niveau moet worden aangepast, is dat laatste zelfs een must. Eén en ander heeft immers rechtstreeks impact op het globale belonings- en verloningsbeleid binnen de onderneming.

Daarnaast moet het **pakket** worden vastgelegd waaruit kan worden gekozen om het mobiliteitsbudget aan te spenderen (de "uit-kant"). Dit is afhankelijk van de vervoersmogelijkheden binnen het bedrijf, gebleken uit de analyse. Bij voorkeur wordt het pakket zo breed mogelijk gemaakt om zo flexibel mogelijk te kunnen inspelen op de behoeften van werknemers. Bijgevolg is het interessant om niet alleen "vaste voordelen" (zoals een bedrijfswagen of een abonnement openbaar vervoer) op te nemen in het keuzepalet, maar ook sporadisch te gebruiken "variabele voordelen" (zoals bijvoorbeeld Cambio-wagens of Blue-bikes). Indien nodig moeten hiervoor nieuwe overeenkomsten worden afgesloten met de vervoersaanbieders.

Tot slot van deze fase wordt best een interne handleiding ontwikkeld waarin alle gemaakte keuzes uit de doeken worden gedaan, de mogelijkheden worden beschreven voor verschillende profielen van werknemers, enzovoorts.

Vanuit het project *Mobiliteitsbudget Werkt* kan sterk de aanbeveling worden geformuleerd om voor het beheren en beheersen van het mobiliteitsbudget in de volgende fasen gebruik te maken van een daarvoor geschikte tool. Die tool kan een uitbreiding zijn van een bestaand pakket dat reeds bij de HR-dienst en de loonadministratie wordt gebruikt, maar de ervaring uit het project leert dat een op maat gemaakte beheerstool de voorkeur geniet. Binnen het project werd gebruik gemaakt van een door SD Worx ontwikkelde tool, gebaseerd op het SD Worx-product “Flex Income Plan (FIP)”. In Hoofdstuk 5 sommen we 10 criteria op waaraan zo een beheerstool moet voldoen om succesvol te kunnen worden ingezet.

4.3 COMMUNICATIE

Een belangrijke fase is die van de **communicatie**. Hier breekt het moment aan waarop binnen de organisatie of onderneming aan werknemers de mogelijkheid wordt geboden om al dan niet in te stappen in een systeem van mobiliteitsbudget. We benadrukken dat het de voorkeur geniet om het systeem vrijblijvend in te voeren. In het geval gebruik wordt gemaakt van een tool om werknemers hun keuzes te laten maken, kan er ook voor gekozen worden om iedereen te verplichten de tool te gebruiken. Werknemers kunnen er dan zelf voor kiezen om hun bestaande benefits te behouden en dus in de praktijk geen veranderingen door te voeren in hun mobiliteitspakket.

Eén of meerdere **infosessies** op niveau van de onderneming of organisatie zijn zeker aangewezen. In deze sessies kan aan bod komen waarom de directie en HR-dienst willen overstappen op dit systeem, wat de verschillende mogelijkheden zijn voor de verschillende profielen werknemers, enzovoorts. Indien met een tool wordt gewerkt, moet deze tool uitvoerig worden toegelicht. Indien wordt gebruikt gemaakt van externe dienstverleners (hetzij studie- en adviesbureaus voor de opmaak van het mobiliteitsplan, hetzij HR-dienstverleners voor de opmaak van de flexibiliseringsstrategie of de tool) kan uiteraard best op deze professionals beroep worden gedaan voor de infosessies.

4.4 BUDGET CREËREN

Werknemers die instappen in het project of alle werknemers (indien door het gebruik van een beheerstool keuzevrijheid kan worden gegarandeerd) moeten een bepaalde tijdspanne krijgen om hun **mobiliteitspakket** samen te stellen.

In de beheerstool krijgen ze idealiter een overzicht van alle benefits waarop ze nu beroep kunnen doen en waarvan de directie heeft beslist dat ze kunnen worden ingezet om te flexibiliseren. De waarde van deze voordelen (vastgelegd in de eerdere valorisatiefase), alsook de directe impact op het nettoloon zijn bij voorkeur direct zichtbaar.

Vervolgens kunnen werknemers een aantal van deze voordelen opgeven of beperken en op die manier **budget creëren** om aan andere mobiliteitsoplossingen te spenderen. Het beschikbare budget moet onmiddellijk zichtbaar zijn, alsook de implicaties op het nettoloon indien dit budget niet zou worden ingewisseld voor benefits. Niet-ingewisseld budget kan immers theoretisch gesproken worden uitbetaald als loon, maar dan geniet het uiteraard niet van de geldende fiscale gunstregimes die gelden voor de terugbetaling van de kosten van het woon-werkverkeer.

Een klassiek voorbeeld is een werknemer die ervoor kiest om een kleinere bedrijfswagen te nemen, maar evengoed kan iemand zijn iPad inleveren of ervoor kiezen om geen ecocheques meer te ontvangen. De mogelijkheden hangen uiteraard af van de keuzes die de werkgever heeft gemaakt in de eerste fase. Het is perfect denkbaar dat het voor een werkgever bijvoorbeeld onbespreekbaar is dat iemand zijn smartphone inlevert in ruil voor meer mobiliteitsbudget, omdat die werknemer net altijd bereikbaar moet zijn of omdat wordt gevreesd dat de kosten zullen verschuiven naar de vaste telefonie, waardoor de operatie alles behalve budgetneutraal is.

Na de creatie van het mobiliteitsbudget, kiest de werknemer uit de door de werkgever samengestelde 'shop' van mogelijkheden zijn optimaal mobiliteitspakket binnen zijn beschikbare budget.

Daarbij zijn twee belangrijke bemerkingen te maken. Vooreerst moet het voor de werknemers duidelijk zijn wanneer ze deze keuzes kunnen aanpassen. Voor de beheersbaarheid werd in het project *Mobiliteitsbudget Werkt* gekozen voor een vast pakket gedurende de volledige proefperiode. Vele HR-diensten zullen erop aandringen dat de gemaakte keuzes gelden voor een volledig jaar. Naar administratieve en fiscale afhandeling is dat het gemakkelijkst. In het belang van de flexibilisering, zou er echter voor kunnen gekozen worden om meerdere keuzemomenten per jaar in te bouwen.

Een tweede bemerking is dat de mobiliteitsoplossingen waaruit de werknemer kan kiezen, **voorspelbare kosten** moeten zijn. Een abonnement openbaar vervoer heeft een vaste maandelijkse kost, maar de kosten voor bijvoorbeeld autodeelwagens zijn afhankelijk van het aantal gereden kilometers en het aantal gereserveerde uren. Om deze laatste soort mobiliteitsoplossingen toch op te kunnen nemen in het budget – wat absoluut de voorkeur geniet – zouden de aanbieders van dit soort diensten moeten werken met pre-paidformules waarbij voor een vast bedrag per maand een vastgelegd aantal kilometers kan worden afgelegd.

4.5 MOBILITEITSBUDGET GEBRUIKEN

De veruit interessantste fase – zeker voor de werknemers – is uiteraard die van het gebruik van het mobiliteitsbudget en het daarmee gekozen pakket. Deze fase heeft in de meeste gevallen wel nog een behoorlijke administratieve aanloop. Er moeten abonnementen worden aangevraagd, bedrijfsfietsen besteld, badges voor Cambio, Blue-bike, Vélo of Villo worden geregeld, enzovoorts.

In België zijn we nog niet zover dat we met één enkele mobiliteitskaart gebruik kunnen maken van die hele waaier aan vervoersmogelijkheden. Nederland staat daarin al een stuk verder. Toch zijn ook bij ons de eerste stappen gezet. Met de MoBIB-kaart in Brussel kan je nu al – als je tenminste alle juiste abonnementen hebt – op bus, tram, metro en trein én kan je Cambio-wagens en Villo-deelfietsen ontlenen. Vlaanderen en Wallonië zijn volop bezig met de voorbereidingen om op hetzelfde systeem te kunnen overstappen.

4.6 EEN KADER VOOR RESTEREND BUDGET

Tot slot is het belangrijk om binnen het ingevoerde systeem van mobiliteitsbudget een kader te scheppen voor het resterende budget. Indien een werknemer bepaalde benefits inruilt tegen andere, zal het zelden zo zijn dat die budgetmatig identiek zijn. Vaak zal een werknemer dus een (klein) budget overhouden. De meest voor de hand liggende optie is om dit budget uit te betalen als loon. Dit is dan uiteraard wel een pak zwaarder belast dan de fiscaal interessantere voordelen. Toch kunnen er bepaalde bezwaren zijn binnen de organisatie of onderneming om dit te doen. Een andere mogelijkheid is dat het resterende budget bijvoorbeeld wordt gespendeerd aan een goed doel.

5 BELEIDSCONCLUSIES

5.1 INLEIDING

De beleidsconclusies zijn in eerste instantie gebaseerd op het project *Mobiliteitsbudget Werkt* dat gedurende meer dan anderhalf jaar gelopen heeft om het concept van een mobiliteitsbudget aan de realiteit te toetsen. Zowel het procesverloop, de kwalitatieve als de kwantitatieve resultaten van het proefproject hebben meer dan voldoende stof geleverd om suggesties voor volgende beleidsstappen uit te werken.

Tijdens het project werd, onder meer in de schoot van de stuurgroep, overleg gepleegd met de verschillende vervoersaanbieders en mobiliteitsactoren. De interactie, feedback en opmerkingen van deze organisaties waren eveneens belangrijk bij het vormgeven van de aanbevelingen aan het beleid.

Tijdens het project was er een nauwe samenwerking met SD Worx. Deze HR-dienstverlener levert producten en diensten aan bedrijven die aan de slag willen gaan met het flexibiliseren van hun loonbeleid, waaronder mobiliteitsvergoedingen. Hun ervaring, contacten en inzichten hebben ook bijgedragen aan het goede projectverloop.

Tot slot zijn de ervaring, knowhow, inzichten en contacten van de projectpartners Bond Beter Leefmilieu, Mobiel 21 en Voka – Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde belangrijke factoren die bijgedragen hebben aan het tot stand komen van de beleidsconclusies. De partners hebben een ruime en diverse ervaring in het opzetten van mobiliteitsprojecten in Vlaanderen en België.

Wat de kwalitatieve resultaten van het project betreft, is het belangrijk aan te halen dat zij een belangrijk onderdeel vormen van de analyse en interessante

indicaties geven op de verschillende aspecten van het mobiliteitsbudget. Omwille van de relatief beperkte omvang van de populatie (n=50) baseren we ons vooral op de indicaties die uit deze cijfers naar voren komen, maar trekken we nooit conclusies enkel gebaseerd op de cijfers, gezien de mogelijke statistische vertekening.

5.2 ACCEPTATIE VAN HET MOBILITEITSBUDGET

5.2.1 Bedrijven

Het proces en de stappen om een breed palet aan bedrijven te interesseren om deel te nemen aan de proefprojecten en vervolgens zoveel mogelijk proefpersonen daadwerkelijk 6 maanden een virtueel mobiliteitsbudget te laten toepassen is, zoals uit de projectbeschrijving (Hoofdstuk 2. Projectverloop) blijkt, een afvallingskoers gebleken.

Het verkrijgen van kandidaturen om deel te nemen was de eenvoudigste stap: de jarenlange werking van Mobiel 21 inzake mobiliteit, de focus op duurzame en flexibele mobiliteit van Mobimix.be en het bedrijfsnetwerk van Voka Halle-Vilvoorde in de meest door fileleed geplaagde regio van het land, lieten toe om relatief makkelijk een groep geïnteresseerde bedrijven te vinden.

Bij de KMO's zijn het meestal de HR-verantwoordelijken die zich ontfermen over alle aspecten van het woon-werkverkeer, onder meer door de link met de loonberekeningen. In grotere bedrijven zijn er specifieke mobiliteitsmanagers of delen van de HR-afdeling die zich enkel met mobiliteit (bedrijfswagens, abonnementen, ontsluiting van het bedrijf, fietsvoorzieningen en dergelijke) bezighouden. Het zijn ook deze personen die in het algemeen met de vraag naar het proefproject in aanraking kwamen.

Informatie

Een eerste hindernis is om de interesse van een zo breed mogelijke groep bedrijven te wekken voor het concept van een mobiliteitsbudget. Hierbij zijn niet alleen de informatiekanalen belangrijk (zoals de Provinciale MobiliteitsPunten, de pers en het middenveld), maar ook de boodschap. Voor bedrijven ligt de belangrijkste **motivatie** om mee te doen in het kunnen aanbieden van betere arbeidsvoorwaarden voor het schaarser wordende talent en in de meerwaarde op het vlak van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Werknemers geven aan dat het financiële, het milieuaspect en het feit dat men kan kiezen (in plaats van ‘verplicht’ te worden om de bedrijfswagen te nemen) voor hen belangrijke motivaties zijn. Uit de ervaring met bijvoorbeeld Your Mover kunnen we echter leren dat er voor beide partijen (werkgever en werknemer) een duidelijke win moet gecommuniceerd worden op het niveau van beide doelgroepen. In het voorbeeld van Your Mover - was de directie zeer enthousiast, maar kon een groot deel van het personeel niet overtuigd worden omdat vele werknemers geen extra vrije tijd wilden opgeven hiervoor. Verschillende inhoudelijke communicatie voor beide doelgroepen is aangewezen.

Wanneer een bedrijf enthousiast is, begint de informatiefase. Ook hier is er weer een onderscheid tussen de (graad van detail van) informatie die een personeelsverantwoordelijke wil, de directie nodig heeft en de informatie die werknemers willen.

Hierbij is **eenduidigheid** van informatie een belangrijk aandachtspunt: bedrijven, en zeker de grotere, willen zeer gedetailleerd op voorhand weten welke kosten ermee verbonden zijn, hoeveel tijd dit van wie in beslag zal nemen, of er verzekeringstechnisch iets wijzigt enzovoorts. Indien hierop geen eenduidige antwoorden kunnen gegeven worden, zal een deel van de bedrijven zijn interesse verliezen of beslissen geen mobiliteitsbudget in te voeren.

Voor werknemers is het belangrijk dat zij, na jarenlang de wagen gebruikt te hebben, voldoende informatie krijgen uit eerste hand van De Lijn, NMBS en andere vervoersaanbieders. Ze willen op de hoogte gesteld worden over mobiliteitsinitiatieven op de nieuwste diensten op vlak van planning, real time routeinformatie en dergelijke meer. Voor grotere bedrijven komt men onvermijdelijk terecht in het gestructureerde (sociaal) overleg op bedrijfsniveau

en in CAO's. Ook hier is van in het begin duidelijke informatie belangrijk. Vakbonden zullen ongetwijfeld met de vrees leven – volgens proefprojecten en eerdere studies – dat het mobiliteitsbudget in de plaats komt van eerder verworven rechten inzake de terugbetaling van het woon-werkverkeer. Verder in deze tekst (5.3 Mobiliteitsbudget) zal blijken dat er drie mogelijke toekomstscenario's bestaan voor het mobiliteitsbudget. Elk volgend beschreven scenario heeft een grotere impact op de bestaande regelingen dan het vorige.

Ondersteunende tool voor bedrijven: 10 criteria

Mogelijk nog belangrijker om ervoor te zorgen dat het mobiliteitsbudget zal worden gebruikt, is een **opvolgingstool** – en methode die klantvriendelijk is, makkelijk te gebruiken (online ter beschikking) en steeds de laatste stand van zaken geeft. Ter inspiratie kan bijvoorbeeld gekeken worden naar de selfbanking oplossingen die financiële instellingen aanbieden: via het web kan men op elk moment van de dag nagaan wat de stand van zaken van zijn budget is, verrichtingen doen, bekijken welke opdrachten/abonnementen lopen en wijzigingen plannen. Daarnaast is ook een makkelijk bereikbare contactpersoon nodig. Deze kan in de functie van account manager mee denken rond de implementatie van het budget en achteraf eventuele technische fouten of onvoorziene situaties oplossen of vragen beantwoorden.

Door tools te ontwikkelen, zoals SD Worx heeft gedaan in het kader van dit project, geeft men de gebruiker een zekere controle in het opvolgen van zijn mobiliteitsbudget. De HR-verantwoordelijken moeten bij het opzetten van het systeem en de invulling hiervan tijd investeren (onder meer om dit te laten aansluiten bij de visie en strategie van het bedrijf), maar daarna ligt het bij de werknemers om hun budget te beheren.

Het gebruik en evaluatie van de tool tijdens het proefproject *Mobiliteitsbudget Werkt*, leert dat een ondersteunende tool minstens moet voldoen aan de 10 volgende **criteria**:

1. De tool moet aan de werkgever toelaten om te beslissen van **waaruit het budget wordt gecreëerd**. Het kan bijvoorbeeld de keuze van de werkgever zijn om het mobiliteitsbudget alleen ter beschikking te stellen voor werknemers met een bedrijfswagen en dat het budget moet worden gehaald uit het beperken van die bedrijfswagen. Of een werkgever kan ervoor kiezen – en wellicht geniet dat de voorkeur – om het hele gamma van bestaande vergoedingen in het systeem op te nemen. Daardoor kan bijvoorbeeld een werknemer die momenteel een kilometervergoeding krijgt voor de eigen wagen, deze inruilen voor een combinatie trein en ploofiets.
2. De tool moet de werkgever toelaten om te beslissen wat er met het eventueel **resterend budget** moet gebeuren. Het geniet de voorkeur – want fiscaal het interessantst – dat de werknemer zijn budget zoveel mogelijk opgebruikt. Bij resterend budget geniet het de voorkeur dat dit wordt uitbetaald aan de werknemer (en bijgevolg belast als loon). Daarbij moet het duidelijk zijn wat de fiscale en financiële gevolgen zullen zijn van die uitbetaling.
3. De tool moet aan de werkgever toelaten om een selectie te maken van mogelijke keuzes in het **mobiliteitspakket** van de werknemers. In theorie stelt de werkgever bij voorkeur alle opties open voor de werknemers, maar uiteraard kan hij op basis van bestaande reglementen beslissen om voor bepaalde categorieën werknemers bijvoorbeeld geen bedrijfswagen in het aanbod op te nemen.
4. De tool moet minstens alle mogelijke **vaste maandelijkse vergoedingen** woon-werkverkeer kunnen bevatten, zoals abonnementsformules openbaar vervoer, leasefietsen aan vaste maandelijkse kost, bedrijfswagens met tankkaart... Bij voorkeur kunnen ook **variabele kosten** in het mobiliteitsbudget worden opgenomen, zoals gebruikskosten voor deelfietsen of deelwagens. De moeilijkheid bij die laatste categorie is dat het moeilijk te voorspellen is hoeveel verplaatsingen per maand zullen worden gemaakt met bijvoorbeeld Cambiowagens of Blue-bikes. Bijgevolg kan geen vaste maandelijkse kost in het budget worden opgenomen. Een oplossing kan liggen in het uitwerken van prepaid formules door deze aanbieders. In dat soort formules kan een werknemer voor een vast maandelijks bedrag een vastgelegd aantal kilometer afleggen met een deelwagen of een vooraf bepaald aantal dagen een deelfiets huren. Er kan – naar analogie met bijvoorbeeld gsm-abonnementen – gewerkt worden met een split bill systeem, waarbij de werknemer binnen zijn mobiliteitsbudget recht heeft op een bepaald gebruikskrediet (voor bijvoorbeeld Cambiowagens) en zelf een factuur krijgt voor alle gebruikskosten die zijn gebruikskrediet overschrijden. In het gewenste geval dat de tool ook deze variabele kosten toelaat, moet hij de werknemer te allen tijde een overzicht bieden van het resterende krediet.
5. De tool moet aan de werknemer toelaten om budget te creëren door bestaande voordelen of vergoedingen in te leveren. Daarbij kan ook gekeken worden naar voordelen die zich niet onmiddellijk in de mobiliteits sfeer bevinden zoals maaltijdcheques en dergelijke. Onmiddellijk moet zichtbaar zijn hoeveel maandelijks budget wordt vrijgemaakt door het inleveren, verschuiven of inwisselen van de respectievelijke voordelen.
6. De tool moet aan de werknemer toelaten om zijn budget te verdelen over het pakket van vervoersmogelijkheden. Bij elke gemaakte keuze, moet de tool onmiddellijk visualiseren welke impact dit heeft op zijn maandelijks budget.
7. De tool moet aan de werknemer toelaten om zijn keuzes te wijzigen. Ook hier moeten restricties kunnen opgelegd worden vanuit de werkgever, het eventuele sociaal secretariaat of de vervoersaanbieders. Abonnementsformules en derdebetalersregelingen kunnen bijvoorbeeld niet van de ene op de andere dag aangepast worden. Ook voor de loonadministratie moet het geheel overzichtelijk blijven.
8. Om dit laatste te verzekeren, moet de tool in verbinding staan met de loonadministratie van het bedrijf. De keuzes die de werknemer maakt, moeten bij voorkeur automatisch worden verwerkt in het softwarepakket van de loonadministratie of toch minstens met één druk op de knop op overzichtelijke wijze aan het HR-departement of personeelsdienst overgemaakt kunnen worden.
9. Uiteraard moet de tool up-to-date zijn met betrekking tot de geldende fiscale behandeling van de verschillende vervoersmiddelen, alsook de regelgeving betreffende de socialezekerheidsbijdragen. Deze behandelingen moet ook zichtbaar worden gemaakt voor werkgever én werknemer, zodat de werkgever weet wat de consequenties zijn op vlak van de RSZ-bijdragen, btw en fiscale aftrekbaarheid en zodat de werknemer weet hoeveel netto-

voordeel hij overhoudt van zijn bruto-budget en hoeveel belastingen op voordelen alle aard hij al dan niet verschuldigd is.

10. De tool is bij voorkeur online toegankelijk of bevindt zich 'in the cloud' (en bijvoorbeeld niet op het netwerk van het bedrijf), zodat hij altijd en overal te raadplegen is.

Mobiliteitsaanbod

Het was niet het doel van dit project om een analyse of evaluatie te maken van het bestaande vervoersaanbod voor bedrijven. Onvermijdelijk gebeurt dat door de proefpersonen toch omdat zij van dit aanbod gebruik maken en er dus zowel de sterktes als zwaktes van leren kennen. Dat bijvoorbeeld het huidige aanbod van openbaar vervoer niet steeds is aangepast aan de noden van de bedrijven, is uiteraard een open deur intrappen. De vraag is of een volwaardig openbaar vervoer op maat van de bedrijven een efficiënte inzet van overheidsmiddelen betekent.

In het proefproject zien we 2 typologieën van bedrijven: langs de ene kant grotere bedrijven die werknemers aantrekken die van relatief ver komen (typisch een gemiddelde woon-werkafstand tussen 30 en 40 km) en aan de andere kant kleinere bedrijven die veel meer lokaal aanwerven en waarbij de werknemers op gemiddeld 10 à 15 km afstand van het bedrijf wonen. De bedrijven die aan het tweede profiel voldeden en effectief instapten in het proefproject hadden bovendien een matige tot slechte ontsluiting met het openbaar vervoer. Ondanks een initieel groot enthousiasme bij deze bedrijven, bleek het niet evident om veel mensen effectief te laten instappen. De mensen die iets verder wonen en dus aangewezen waren op openbaar vervoer zouden minstens 30 min per traject langer onderweg zijn. Mensen die dichterbij wonen zouden graag gebruikt gemaakt hebben van een elektrische fiets maar dit was niet mogelijk in het kader van het proefproject gezien de hoge aanschafkost.

Het mobiliteitsbudget zal dus enkel aanslaan of zelfs mogelijk zijn bij bedrijven met een zeker bereikbaarheidsniveau in relatie tot de vertrekplaats (vb: reistijd mag maximaal 1,5 keer langer zijn dan met de auto), waarbij het alternatief een zekere mate van comfort moet bieden tegen een aanvaardbare kostprijs. Ofwel moet er verder nagedacht worden over nieuwe, flexibele, al dan niet publieke woon-werkverkeersoplossingen. Deze nieuwe oplossingen kunnen dan deel uit

gaan maken van het mobiliteitspakket en door werknemers worden geïntegreerd in hun mobiliteitsbudget. Onder 5.4 Mobiliteitspakket doen we enkele suggesties om het pakket mobiliteitsoplossingen te verruimen.

En tot slot – hoewel buiten de scope van dit project – willen we hier uiteraard ook nog beklemtonen dat de locatiekeuze van ondernemingen – en de regulerende rol die de overheid hier kan opnemen – doorslaggevend is voor het succes van de aangeboden keuzes binnen het mobiliteitspakket. De intrinsieke waarde van elk aangeboden vervoersmiddel stijgt door de aantrekkelijkheid ervan.

5.2.2 Werknemers

Het beleid zal maar de gewenste impact hebben op het moment dat er een voldoende aantal werknemers daadwerkelijk met een echt mobiliteitsbudget aan de slag te gaan.

Het volstaat dus niet alleen de HR-managers te overtuigen. Zij moeten op hun beurt zowel de directie als de medewerkers mee aan boord krijgen. Een communicatiecampagne moet de voordelen voor de 3 doelgroepen duidelijk meenemen. Een brede **informatiecampagne** zal dus nodig zijn. Dit kan bovendien best in samenspraak met de verschillende overheden op regionaal en federaal niveau gebeuren omdat er interactie is tussen de (onder meer) fiscale bevoegdheden op het federale niveau en het mobiliteitsbeleid op gewestelijk niveau. Bovendien wordt dit best ruim op voorhand aangekondigd zodat kan geanticipeerd worden (bijvoorbeeld bij de bestelling van een bedrijfswagen).

Werknemers die meededen aan het proefproject gaven volgende factoren, in volgorde van belangrijkheid, aan, voor hun keuze voor huidig vervoersmiddel (zijnde voor de start van het proefproject): flexibel, snel en gemakkelijk. Elke oplossing die op tafel komt, dient deze parameters zoveel mogelijk in rekening te brengen. Daarnaast gaven de proefpersonen na het proefproject ook aandacht voor het milieu, gezondheid en budget aan als belangrijke factoren in hun vervoerswijzekeuze. Een en ander kan beïnvloed worden en is dus geen statisch gegeven.

Bovendien denken bedrijven mee met hun werknemers op dit vlak, vanuit verschillende (combinaties van) motivaties: duurzaamheid, de werknemers als interne klant, de aantrekkelijkheid van het bedrijf (omdat ze werknemers verliezen door gebrek aan mobiliteitsalternatieven). Dit kadert ook in een bredere sociologische evolutie, waarbij de machtsbalans in de relatie werkgever-werknemer in die mate verschuift dat men eerder zou moeten spreken van een arbeidgever, zijnde de werknemer die bereid is zijn diensten ter beschikking te stellen. Dit geeft aan dat een werknemer meer en meer mee bepaalt, binnen een bepaald kader, aan welke loon- en arbeidsvoorwaarden hij werkt. Zo kunnen de looneisen lager liggen, maar de vraag naar flexibele arbeidsvoorwaarden hoger.

Gezien het belang van flexibiliteit, zal het niet verbazen dat uit het proefproject is gebleken dat het ter beschikking hebben van een **poolwagen** een groot verschil kan maken. Daarnaast kan de elektrische fiets voor een aantal mensen wellicht een oplossing zijn omdat ze perfect beantwoordt aan de criteria flexibel, snel en gemakkelijk. De factoren weer en comfort kunnen dan weer spelbrekers zijn.

Uit de resultaten van de proefprojecten is gebleken dat voor dienstverplaatsingen de wagen niet aan belang inboet. Integendeel. Toch was er in het proefproject wel een opmerkelijke modal shift in het woon-werkverkeer vast te stellen. Door het aanbieden van poolwagens, worden woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen **ontkoppeld**. Indien een poolwagen ter beschikking wordt gesteld, heeft men meer vrijheid om ervoor te kiezen de wagen thuis te laten. Indien niet, is men min of meer verplicht met de wagen naar het werk te komen op dagen dat men dienstverplaatsingen met de wagen moet maken.

Het is uitermate belangrijk dat de bevoegde overheid hierin een informerende en sensibiliserende rol opneemt waarbij het systeem bekendgemaakt wordt en de eventuele wins aangegeven worden. Daarnaast kan zij ook faciliteren in de zin van het (mee)organiseren van opleidingsmomenten, infosessies of het bieden van ondersteuning.

5.3 MOBILITEITSBUDGET

Zoals is duidelijk geworden binnen het project *Mobiliteitsbudget Werkt*, is het voor een onderneming mogelijk om met een systeem van mobiliteitsbudget te starten binnen het huidige fiscale kader. Er zijn gunstige fiscale regimes voor duurzame vervoersmiddelen en vaak zijn die te cumuleren met elkaar. Maar binnen het fiscale stelsel omtrent woon-werkplaatsingen zijn er meer uitzonderingen dan regels. De geschiedenis heeft gemaakt dat het mobiliteitsbudget momenteel leeft in een complex en weinig aantrekkelijk kader. Er is geen uniforme behandeling van het mobiliteitsbudget door de fiscus, btw-administratie en de RSZ. Of zulk een eenduidig statuut voor het mobiliteitsbudget wenselijk is, is voer voor discussie en hangt sterk af van de randvoorwaarden. We kunnen 3 mogelijke scenario's bedenken voor de toekomst van het mobiliteitsbudget:

1. Het mobiliteitsbudget blijft een verzameling van verschillende vervoersmiddelen met hun eigen specifieke behandeling in de personen- en vennootschapsbelasting en binnen de sociale zekerheid. In dat scenario is het vooral kwestie van een aantal anomalieën binnen het huidige fiscale kader weg te werken.
2. Het mobiliteitsbudget krijgt een apart statuut binnen de personen- en vennootschapsbelasting en door de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid. Het mobiliteitsbudget wordt dan behandeld als een voordeel van alle aard, maar aan een gunstiger regime, vergelijkbaar met bestaande gunstige regimes voor de terugbetaling woon-werkverkeer.
3. Een grondige hervorming van het fiscale stelsel omtrent de lonen in ons land, maakt een aparte fiscale en sociale behandeling voor het mobiliteitsbudget – en bij uitbreiding andere 'loonoptimaliserende' voordelen als de bedrijfswagen – overbodig.

Aangezien Vlaanderen beperkte fiscale bevoegdheden heeft op dit moment zijn onderstaande suggesties zaken die op federaal niveau moeten opgenomen

worden. Een samenwerking met de andere regionale of provinciale overheden, onder meer bij de implementatie ervan, is noodzakelijk.

Op vraag van enkele parlementsleden – zowel van het Vlaams als Federaal Parlement⁹ – heeft het kenniscentrum van SD Worx in 2012 een studie gemaakt over de juridische hinderpalen in ons land voor de invoering van een mobiliteitsbudget. Deze studie omvatte ook een aantal voorstellen hoe die hinderpalen juridisch zouden kunnen verwerkt worden, zowel in het belang van de overheid (mobiliteit én overheidsbudget), als van de bedrijven en de werknemers. Onderstaand hoofdstuk ontleent de grote lijnen daarvan, en bouwt er verder op, maar komt tot eigen conclusies en voorstellen.

5.3.1 Optimalisaties binnen huidig fiscale kader

Het is vandaag – binnen het huidige fiscale regime – mogelijk om te starten met een systeem van mobiliteitsbudget. Dat blijkt onder meer uit de bestaande praktijkvoorbeelden, alsook uit het project *Mobiliteitsbudget Werkt*. Hoewel bij dit project werd gewerkt met een ‘virtueel’ budget dat bovendien nog eens genoot van een ruling van de fiscus, werden de reële fiscale gevolgen wel gesimuleerd. Het is gebleken dat een **duidelijk kader van primordiaal belang** is. Alle werknemers en werkgevers – waaronder dus ook zij die zijn afgehaakt in de eerste fase van het project – willen vooraf duidelijk weten wat hen te wachten staat.

De grootste onduidelijkheid wordt gecreëerd door een verschillende behandeling van de vergoedingen voor het woon-werkverkeer door de fiscus enerzijds en de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid anderzijds. Daarnaast ontstaat er in bepaalde gevallen onduidelijkheid over bestaande vrijstellingen wanneer verschillende vormen van vergoeding worden gecombineerd. Het is dus vooral in het geval van

⁹ Jef Van den Bergh, Kamer van Volksvertegenwoordigers – Griet Smaers Vlaams Parlement

een gecombineerd gebruik van mobiliteitsoplossingen voor het woon-werkverkeer dat er onzekerheid kan ontstaan.

Hieronder sommen we enkele suggesties op die (minstens een deel van) deze onzekerheid kunnen wegwerken. We willen benadrukken dat het niet tot de scope van dit project behoorde om een volledig advies tot fiscaal-juridisch hervorming uit te brengen met betrekking tot de terugbetaling van het woon-werkverkeer. We beperken ons hieronder dan ook tot enkele suggesties die het gebruik van een systeem van mobiliteitsbudget (combineren van vervoersmiddelen) kunnen stimuleren.

5.3.1.1 Gelijke behandeling RSZ en fiscus

In de meeste gevallen ligt de socialezekerheidsrechtelijke behandeling van de terugbetalingen woon-werkverkeer (voor de werkgever) in lijn met de fiscale behandeling (voor de werknemer). De terugbetalingen of derdebetalersregelingen voor het openbaar vervoer; het vervoer via bedrijfsbusjes, de fiets- en stapvergoeding ... zijn allemaal belastingvrij voor de werknemer en zijn vrijgesteld van RSZ-bijdragen voor de werkgever¹⁰.

Een grote uitzondering op de regel is echter de **bedrijfsfiets**. Een fiets die door een werkgever ter beschikking wordt gesteld aan een werknemer, is een belastingvrij voordeel voor die werknemer. Indien hij deze fiets enkel gebruikt voor woon-werkverplaatsingen en dienstverplaatsingen, moet de werkgever hierop ook geen RSZ-bijdragen betalen. Wanneer echter de bedrijfsfiets ook wordt gebruikt voor andere privéverplaatsingen, is de werkgever in principe RSZ-bijdragen verschuldigd.

Los van de onmogelijkheid om te verifiëren hoeveel privékilometers met de bedrijfsfiets worden afgelegd, is het onwenselijk om in een verschillend regime te werken als de fiscus.

¹⁰ Er moeten hiervoor wel bepaalde grenzen worden gerespecteerd. Zie Bijlage 3 voor een volledig overzicht van de geldende fiscale en socialezekerheidsrechtelijke reglementering.

Indien er consensus bestaat over het feit dat een bepaalde terugbetaling van het woon-werkverkeer niet als een belastbaar voordeel moet worden beschouwd, moet de sociale zekerheid deze redenering doortrekken.

5.3.1.2 Combineren aanmoedigen

Eenmaal de behandeling door de RSZ in lijn is gebracht met de fiscaal interessante behandeling van duurzame woon-werkverplaatsingen, moet er vervolgens voor worden gezorgd dat deze interessante fiscale behandeling rechtop blijft indien men verschillende vervoersmiddelen wil combineren.

De belangrijkste drempel die daarbij kan worden weggewerkt, zijn de bepalingen in de fiscale wetgeving met betrekking tot de 'trajecten woon-werkverkeer'. In principe behouden gunstig behandelde vervoerswijzen in combinatie met andere vervoerswijzen enkel hun gunstig regime indien de verschillende trajecten elkaar niet overlappen. Het lijkt een interessante piste om een oplijsting te maken van duurzame vervoerswijzen waarvoor te allen tijde een fiscale vrijstelling en vrijstelling van socialezekerheidsbijdragen zou moeten gelden, ook in combinatie met andere vervoersmiddelen.

Voorbeeld 1: Een werknemer krijgt via een derdebetalersregeling een treinabonnement van zijn werkgever. Daarbovenop krijgt hij een fietsvergoeding van 0,22 EUR per kilometer voor het traject dat hij met zijn persoonlijke plooi-fiets aflegt van thuis naar het station en van het station naar de werkplek. Daarvoor heeft hij een fiche ingevuld met de afstanden van en naar het station. Indien deze werknemer echter op een zonnige dag zou beslissen om het hele traject te fietsen, kan hij hiervoor in theorie geen belastingvrije fietsvergoeding ontvangen¹¹.

¹¹ Volledigheidshalve moet worden toegevoegd dat de werknemer bovenop bijvoorbeeld de terugbetaling openbaar vervoer, van de werkgever bijkomend terugbetalingen voor andere

Voorbeeld 2: In het bedrijf wordt gestart met een systeem van mobiliteitsbudget. Wanneer de werknemers die instappen in het systeem ervoor kiezen om niet meer met de bedrijfswagen naar het werk te komen (waardoor parkeer- en brandstofkosten worden uitgespaard), mogen ze het vrijgekomen budget spenderen aan een bedrijfsfiets. In dit geval zal aan de fiscus en de RSZ aangetoond moeten worden dat de bedrijfsfiets (en niet de bedrijfswagen) effectief wordt gebruikt voor het woon-werkverkeer. Indien dit niet kan worden aangetoond, zal de bedrijfsfiets als een voordeel alle aard worden belast en zal de werkgever RSZ-bijdragen verschuldigd zijn op de reële waarde van het voordeel.

Voor bepaalde combinaties is bovenstaand euvel al opgelost. Wanneer een werknemer een bedrijfswagen krijgt in combinatie met een terugbetaling openbaar vervoer (zoals bijvoorbeeld Raillease), blijft de fiscale vrijstelling ongewijzigd voor elk onderdeel.

Het strekt tot aanbeveling om deze scheve situatie ook recht te trekken voor andere duurzame combinaties.

5.3.2 Een apart regime voor het mobiliteitsbudget¹²

Een tweede mogelijke piste om een interessanter wettelijk kader te creëren voor het mobiliteitsbudget, is het uitwerken van een apart regime voor het systeem. Elk budget dat aan een werknemer ter beschikking wordt gesteld ter vergoeding van zijn woon-werkverkeer, wordt dan beschouwd als een voordeel alle aard, maar waarvoor de belasting voor de werknemer en de RSZ-bijdragen voor de werkgever worden beperkt. Wat betreft de werkgever moet ook worden vastgelegd in welke mate deze kost fiscaal aftrekbaar is en de BTW kan worden gerecupereerd.

vervoerswijze mag ontvangen. Deze zijn vrijgesteld van belastingen tot 370 EUR (aanslagjaar 2013).

¹² Met bijdragen van Koen Magerman en Kathelijne Verboomen – SD Worx

Bij deze piste zijn onmiddellijk enkele aandachtspunten duidelijk:

- Indien een werknemer zijn mobiliteitsbudget volledig zou spenderen aan een bedrijfswagen, moet kunnen worden verzekerd dat hij niet in een gunstiger scenario terechtkomt dan momenteel het geval is.
- Omgekeerd moet erover worden gewaakt dat werknemers die tot hiertoe genoten van een fiscaal interessant regime voor duurzame vervoerskeuzes, niet terechtkomen in een minder gunstig systeem. Het kan bijvoorbeeld niet de bedoeling zijn dat werknemers die momenteel genieten van een belastingvrije terugbetaling van het openbaar vervoer, hiervoor vanaf nu een vergoeding ontvangen waarop wel belasting moet worden betaald.

Enkele stappen die moeten worden gezet om te komen tot een apart regime voor het mobiliteitsbudget, zijn:

- het uniformiseren van de bestaande regels op vlak van mobiliteit in de arbeidsrelatie;
- het kiezen voor de fiscale en sociale behandeling van het mobiliteitsbudget om een sturend effect te bewerkstelligen en bovenstaande aandachtspunten op te vangen;
- het uitdenken van een systeem voor de controle op het gebruik van het budget om het ontstaan van een nieuwe vorm van loonoptimalisatie te voorkomen.

5.3.2.1 Uniformiseren van de bestaande regels op vlak van mobiliteit in de arbeidsrelatie

Binnen de arbeidsrelatie zijn er verschillende regels met betrekking tot de verschillende soorten verplaatsingen. Zo worden de woon-werkverplaatsingen anders geregeld dan de beroepsverplaatsingen en die verschillen dan weer van de zuivere privéverplaatsingen. Dat is ook logisch, want die hebben niets te maken met de arbeidsrelatie, maar daarop maakt de regeling voor de

bedrijfswagen dan weer wel een grote uitzondering, wat de zaken nog meer compliceert.

Daarenboven worden de woon-werkverplaatsingen ook getrappt geregeld.

- Er is een federale regeling (de toepassing van het sociaal abonnement voor treinvervoer),
- Er is een regeling op vlak van de Nationale Arbeidsraad die deze nationale regeling aanvult, zowel inhoudelijk als naar de aard van de vervoermiddelen (voor alle vormen van gemeenschappelijk vervoer),
- En er is een sectorale regeling waar via cao's van het paritair comité deze federale regeling kan uitgebreid worden
 - t.a.v. de terugbetalingsmodaliteiten
 - t.a.v. de soorten van vervoer: door de werkgever gemeenschappelijk georganiseerd vervoer en/of tot privévervoer van de werknemers zelf dat gebruikt wordt voor de trajecten woon-werkverkeer.

Deze regelingen verschillen daardoor van sector tot sector.

De verschillende woon-werkverplaatsingen die arbeidsrechtelijk geregeld worden hebben dan ook nog een verschillende regeling op vlak van sociale zekerheid, personenbelastingen en vennootschapsbelasting (aftrekbaarheid van de kosten in hoofde van de werkgever).

Daarenboven verschillen deze verschillende regelingen ook nog eens naar de aard van het voertuig indien het om privévervoersmiddelen gaat (de fiets, de bedrijfswagen, te voet).

Een uitgebreid overzicht van deze regelingen is als bijlage te vinden bij dit rapport.

Enkel voor 'mobiliteitsbudgetters'

Vooreerst is het ons inziens niet mogelijk om dit systeem in de plaats te laten treden van alle bestaande terugbetalingssystemen. Vereisen dat ook zij die nu belasting- en RSZ-vrijgestelde vergoedingen ontvangen, overstappen naar een systeem waarop wel belastingen en RSZ-bijdragen moeten worden betaald, is niet

wenselijk. Het zou de facto een ontmoediging van het gebruik van duurzame vervoersmiddelen betekenen. Andersom verwachten dat het mobiliteitsbudget altijd vrijgesteld is van RSZ-bijdragen en belastingen terwijl hiermee ook een bedrijfswagen kan worden gefinancierd, is ook ondenkbaar.

Zij die gebruikmaken van het nieuwe mobiliteitsbudget, vallen niet meer onder de klassieke regelingen woon-werkverkeer en omgekeerd. Concreet kan dat geregeld worden door in een algemene kaderwet betreffende het mobiliteitsbudget een uitsluiting uit het toepassingsgebied te voorzien voor al deze diverse formules.

Voor zij die wel zullen gebruikmaken van het mobiliteitsbudget worden de regelingen geüniformeerd, over de verschillende sectoren heen.

5.3.2.2 Fiscale en sociale behandeling van het mobiliteitsbudget

Vooraf in deze paragraaf dient te worden benadrukt dat de introductie van een mobiliteitsbudget dat fiscaal interessanter is dan de bedrijfswagen, ongetwijfeld een effect zal hebben op de inkomsten voor de overheid. Bedrijfswagenrijders die overstappen op het systeem van mobiliteitsbudget, zullen minder belastingen betalen dan oorspronkelijk en hun werkgever zal ook minder sociale bijdragen betalen.

Er zijn twee mogelijke piste voor de behandeling van het nieuwe mobiliteitsbudget: ofwel wordt er gekozen voor een systeem waarvan de bedrijfswagen deel kan uitmaken, ofwel wordt ervoor gekozen om het mobiliteitsbudget enkel te kunnen spenderen aan andere (duurzamere) vervoersmiddelen.

Met bedrijfswagen

Indien met het mobiliteitsbudget ook een bedrijfswagen kan worden vergoed, is het onvermijdelijk om het mobiliteitsbudget op gelijke voet te behandelen als de bedrijfswagen.

De gebruikte belastingvoet en de verschuldigde solidariteitsbijdragen zijn dezelfde als deze op de bedrijfswagen die deel uitmaakt van het mobiliteitsbudget.

Voorbeeld: Een werknemer heeft momenteel een Volkswagen Passat Variant (Bluemotion Trendline) als bedrijfswagen. Hij heeft hiervoor een maandelijks budget van 600 EUR. Zijn maandelijks belastbaar voordeel bedraagt 150 EUR. De werknemer stapt over op het nieuwe mobiliteitsbudget en kiest een veel kleinere Volkswagen Golf. Hij betaalt hiervoor slechts 420 EUR per maand en creëert 180 EUR extra mobiliteitsbudget. Het belastbaar voordeel op zijn bedrijfswagen bedraagt nu (door toedoen van de goedkopere wagen met lagere CO₂-uitstoot) slechts 103 EUR. Voor de extra 180 EUR wordt eenzelfde belastingvoet gehanteerd, wat neerkomt op 44 EUR.

Dit scenario komt voornamelijk tegemoet aan de vraag om op een administratief en fiscaal haalbare manier een alternatief naast of in plaats van de bedrijfswagen te kunnen hanteren. Het is echter geen oplossing voor het eerder geschetste probleem van de hogere belasting van duurzame alternatieven in vergelijking met de huidige situatie. Indien de werknemer uit het bovenstaande voorbeeld ervoor zou kiezen om zijn resterende 180 EUR te spenderen aan een treinkaart, zal hij daarop nu 44 EUR belastbaar voordeel verschuldigd zijn. In de situatie op vandaag is dit vrij van belastingen en sociale bijdragen.

Dat maakt ook dat dit scenario, waarin de bedrijfswagen deel kán uitmaken van het mobiliteitsbudget – ook enkel wenselijk is voor werknemers met een bedrijfswagen. Werknemers zonder bedrijfswagen die momenteel gebruik maken van de bestaande regelingen inzake terugbetaling woon-werkverkeer zullen per definitie zwaarder worden belast.

Het dient in dit scenario nog te worden beklemtoond dat het geen optie is om de gebruikte belastingvoet en de verschuldigde solidariteitsbijdragen te baseren op gemiddelde cijfers van het Belgische bedrijfswagenpark. Dat zou ertoe leiden dat een werknemer die een dure bedrijfswagen met een hoge CO₂-uitstoot in zijn mobiliteitsbudget opneemt, toch slechts zou worden belast aan het regime van een gemiddelde bedrijfswagen.

Zonder bedrijfswagen

Indien wordt gekozen voor een scenario waarin de bedrijfswagen geen deel kan uitmaken van het mobiliteitsbudget, kan het regime waaraan het mobiliteitsbudget onderhevig is een stuk interessanter worden opgesteld. De bedrijfswagen blijft in dat scenario aan het bestaande regime belast.

Het mobiliteitsbudget kan dan worden **vrijgesteld van belastingen en sociale bijdragen**, zoals dit nu reeds het geval is voor de meeste duurzame vervoersmiddelen. Hier zou desgewenst met een bovengrens kunnen gewerkt worden, zoals het fiscaal vrijgestelde deel van de vergoeding voor bepaalde vervoersmiddelen momenteel is begrensd tot een vastgelegd maximumbedrag (al dan niet per kilometer) of tot de prijs van een treinabonnement eerste klasse voor de respectievelijke afstand.

Het betreft dus in dit geval een ver doorgedreven uniformering van de bestaande gunstige fiscale maatregelen voor duurzaam woon-werkverkeer. Het grote voordeel van dit systeem is dat het breed kan worden geïntroduceerd en niet beperkt is tot werknemers met een bedrijfswagen.

5.3.2.3 Controle op het gebruik van het mobiliteitsbudget

Een en ander mag geen aanleiding geven tot oneigenlijk gebruik (loonoptimalisaties). Het kan bijvoorbeeld niet de bedoeling zijn dat naast een mobiliteitsbudget de werknemer ook nog de mogelijkheid zou hebben om onkostenvergoeding in te brengen (de terugbetaling door de werkgever van voorgesloten betaald openbaar vervoer), of dat de werkgever ook nog een vervoermiddel in natura zou geven (een fiets, de organisatie van gemeenschappelijk vervoer...).

Dit gevaar is echter tegen te gaan via de belastingaangifte en de sociale documenten. Aan de werkgevers kan de verplichting opgelegd worden om op de individuele rekening alle mobiliteitsmiddelen die hij aan zijn werknemers ter beschikking stelt, te vermelden, naast en samen met het mobiliteitsbudget. En dat ook op een collectieve wijze in de sociale balans.

Op die wijze krijgen de inspectiediensten een volledig zicht op deze middelen en vooral op de bewegingen die zich op individueel en collectief vlak voordoen.

5.3.3 Volledige hervorming van het fiscaal stelsel

Tot slot van dit onderdeel benadrukken we dat alle bovenstaande voorstellen zich situeren in een niet-optimaal fiscaal kader. Door de jaren en decennia heen hebben zich in ons land fiscale optimalisaties ontwikkeld om een antwoord te bieden op de hoge loonlasten. De regimes voor bedrijfswagens en tankkaarten, maaltijdcheques en ecocheques werden ontwikkeld om op een andere – fiscaal aantrekkelijkere – manier loon uit te betalen.

In het project *Mobiliteitsbudget Werkt* is opnieuw duidelijk geworden dat enerzijds werknemers vragende partij zijn voor een flexibel aanbod aan mobiliteitsoplossingen, zonder daarvoor te moeten inboeten aan nettoloon en anderzijds werkgevers vragende partij zijn om die flexibiliteit aan te kunnen bieden zonder zich in een administratief en fiscaal mijnenveld te moeten begeven.

De projectpartners kunnen niet anders dan tot de conclusie komen dat een verregaande hervorming van het fiscaal stelsel met betrekking tot verloning in ons land zich opdringt.

De meest flexibele, administratief eenvoudigste en fiscaal interessantste manier om een mobiliteitsbudget aan een werknemer te geven, is: ervoor zorgen dat hij meer nettoloon overhoudt om zelf in te kunnen staan voor zijn mobiliteitsbehoeften. Het hele kluwen van fiscale achterpoortjes en voordeelregimes kan meteen worden afgeschaft. En in combinatie met een slimme kilometerheffing (voor vrachtwagens én personenwagens), wordt de werknemer gestimuleerd om de slimste en meest duurzame keuze te maken. Uiteraard valt deze beschouwing buiten de scope van het project, maar het is een onvermijdelijk doortrekken van de opgebouwde logica.

5.4 MOBILITEITSPAKKET

In de vorige paragraaf werden de nodige stappen in verband met het fiscale aspect van een mobiliteitsbudget uitgewerkt. Maar voor een globaal oplossingskader is het belangrijk een onderscheid te maken tussen enerzijds het fiscale aspect en anderzijds het organisatorische. Men zou kunnen spreken van een mobiliteitsbudget en van een mobiliteitspakket. Het eerste gaat over de fiscale aspecten van een meer flexibele mogelijkheden voor woon-werk, het tweede over hoe het eenvoudiger, helder en (administratief) meer geïntegreerd maken van de te gebruiken mobiliteitsoplossingen.

Binnen haar huidige bevoegdhedenpakket heeft de Vlaamse overheid dus belang bij het uitwerken van de verschillende aspecten die het 'mobiliteitspakket' vooruit helpen. Welke punten kan de Vlaamse overheid uitwerken?

5.4.1 Eengemaakte tariefstructuur

De Vlaamse overheid moet de eengemaakte tarief- en betaalstructuur zoveel als mogelijk faciliteren. In de eerste instantie gaat het over het versneld investeren in de ReTiBo-technologie. Ook belangrijk is de samen met andere regio's om hen op de dezelfde lijn te krijgen voor het eengemaakte vervoersbewijs.

Het toepassen van een 'open source' is hierbij van groot belang. Er zijn namelijk veel mobiliteitsaanbieders en dienstverleners met een complementair aanbod aan dat van de openbaar vervoersaanbieders. Zij moeten makkelijk kunnen inpijken op of aansluiten bij het systeem, zodat het voor de eindgebruiker ook een ééngemaakt systeem is.

5.4.2 Eengemaakte betaalstructuur

Gerelateerd aan een eengemaakte tariefstructuur moet er gewerkt worden aan een kader voor uitwisseling van facturatiegegevens. Dit om te vermijden dat een technische integratie van alle vervoersbewijzen in 1 chipkaart niet gekoppeld is aan een eengemaakte factuur. Dit zou betekenen dat de gebruiker op het einde van een facturatieperiode met tot 4 of 5 verschillende facturen geconfronteerd wordt. Dit is op zich niet onoverkomelijk, maar gebruiksgemak is een van de topcriteria is beleving van mobiliteit, vandaar het belang.

Belangrijk hierbij is dat ook privé-dienstverleners toegang krijgen tot de facturatiegegevens van de verschillende vervoersaanbieders, zodat zij hun klanten 1 factuur kunnen sturen.

5.4.3 Geef ruimte aan mobiliteitsmakelaars

De Vlaamse overheid kan ruimte geven aan de markt van dienstverleners die als mobiliteitsmakelaar kunnen optreden tussen aanbieders, bedrijven en overheid. Een goede samenwerking met openbaar vervoersaanbieders is essentieel, maar voldoende mogelijkheden tot het ontwikkelen van nieuwe producten, diensten of aanbod is dat evenzeer. Een structureel overleg, een duidelijk afsprakenkader over het delen van gegevens, kan dienstverleners het kader aanbieden waarin zij hun service in Vlaanderen opstarten en uitbreiden.

5.4.4 PPS in functie van vervoersaanbod op bedrijvenmaat

De Vlaamse overheid moet overwegen om naast het reguliere bus aanbod een commercieel initiatief toe te laten of zelfs te faciliteren.

Verschillende pistes zijn hierbij denkbaar en mogelijk. De PPS moet mogelijk gemaakt worden op die plekken waar er een bedrijfsvraag is (al dan niet op individueel niveau, dan wel op het niveau van een groep van bedrijven/bedrijfsterrein) dat niet wordt gedekt door het huidige aanbod. De PPS-constructie kan er op dergelijke plekken uit bestaan dat de Lijn voertuigen ter beschikking stelt die door bedrijven kunnen gebruikt worden als poolbusjes. Hierbij staat de Lijn bijvoorbeeld in voor de voertuigen (onderhoud edm.), de bedrijven voor een chauffeur (opleiding, verzekering) en de rittenplanning. Samen met De Lijn zou de taxi-sector en de FBAA hierin een rol kunnen spelen.

Aansluitend moet er werk gemaakt worden van het Shuttledecreet, hierdoor kan men de belangrijkste kapstukken reguleren en verankeren.

Tenslotte bevelen we aan dat de Vlaamse overheid op dit vlak best evolueert van een subsidiërende overheid naar een regulerende overheid. Een concreet voorbeeld: Een commercieel vervoersinitiatief krijgt, al dan niet in PPS met De Lijn, de concessie voor een bus-aanbod van en naar Ikea maar moet daarbij ook een aanbod voorzien voor privé-personen als deel van een en hetzelfde pakket.

5.4.5 Pro-actieve aanpak bedrijfsmobiliteit

In het flexibiliseren en verduurzamen van woon-werkverkeer kan de Vlaamse overheid een pro-actievere rol opnemen. Bij de herlokalisatie van bedrijven, het ontwikkelen van nieuwe bedrijvenzones of het aantrekken van nieuwe

investeringen, kan men preventief bedrijven helpen bij het plannen van hun mobiliteit. De overheid zou een via haar netwerken zo vroeg mogelijk de informatie moeten capteren en daarop ageren. Dit kan via FIT, de POM's, de ondernemingslokketten.

Zo is er bijvoorbeeld consultant Deloitte die laten weten heeft in 2018 te verhuizen naar het Gateway-project op Brussels Airport. Deloitte zal geleidelijk aan invulling geven aan onder meer haar mobiliteitsbeleid. Ook zijn er verschillende stationsomgevingen in Vlaanderen in volle ontwikkeling, steeds met onder meer de bedoeling bedrijvigheid te concentreren bij deze knooppunten voor openbaar vervoer. De bedrijven die zich daar zullen vestigen moeten zo snel mogelijk benaderd worden. Door zo snel mogelijk, bijvoorbeeld via het PMP, die bedrijven te wijzen op de mogelijkheden kan er meer gericht en preventief gewerkt worden.

5.4.6 Sensibilisering

Uit het proefproject blijkt dat het gebruik maken van een mobiliteitsbudget leidt tot flexibilisering van het mobiliteitsgebruik, maar niet noodzakelijk leidt tot verduurzaming. Dit hangt af van de keuzemogelijkheden die bedrijven in het mobiliteitsbudget steken. Onder 5.2 hebben we ook benadrukt dat communicatie van zeer groot belang is. Vandaar ook dat het belangrijk blijft om correct te communiceren, overtuigend te sensibiliseren en wervend campagne te voeren. Gezien de grote inspanningen die de Vlaamse overheid op dit vlak nu reeds levert, lijkt het nuttig om het aspect mobiliteitsbudget in de toekomst te verwerken in de communicatiecampagnes naar het brede publiek.

TOT SLOT

Mobiliteitsbudget versus Mobiliteitsbeleid

De Vlaamse overheid besteedt een groot deel van haar totale budget aan mobiliteit: vlot, snel en duurzaam verkeer is terecht een prioriteit maar kost ook handen vol geld. Een optimale benutting van de investeringen in infrastructuur en dienstverlening is daarbij steeds meer een aandachtspunt. Het proefproject Mobiliteitsbudget Werkt! heeft aangetoond dat het invoeren van een mobiliteitsbudget een (grote) bijdrage kan leveren aan het 'flexibiliseren' van de keuze van vervoersmiddelen voor woon-werkverkeer en recreatief verkeer. Die flexibilisering zorgt er voor dat mensen alle mogelijke vervoerswijzen meer naar hun intrinsieke waarde schatten. In een Vlaanderen met een hoog aandeel bedrijfswagens betekent dit een meer evenwichtige verplaatsingsmix met effect naar het verminderen van files, hogere bezettingsgraad van het openbaar vervoer, meer gebruik van de zachte verplaatsingswijzen, kortom: een betere benutting van het vervoersaanbod.

Inzetten op en werken aan een mobiliteitsbudget geeft de Vlaamse overheid, met andere woorden, een bijkomend instrument om haar mobiliteitsbeleid tot een succes te maken.

6 BIJLAGEN

1. UITVOERIGE PROJECTBESCHRIJVING
2. PROJECTTIMING
3. OVERZICHT FISCALE REGELGEVING WOON-WERKVERKEER
4. INSPIRERENDE PRAKTIJKVOORBEELDEN
5. STATISTISCHE TOETSEN