



# Wonen, werken en mobiliteit in 2030

De werknemers van morgen? Die wonen in en rond de stad, maar misschien ook vaker weer wat landelijker. Ze werken alleszins op flexibele tijden en meer van thuis. En ze hechten steeds meer belang aan duurzaamheid. Dat betekent dat hun behoeftes veranderen. Flexibiliteit met oog voor het milieu is de nieuwe norm.

In deze whitepaper leest u:

- Wat de behoeftes van de werknemer van morgen zijn
- Welke gevolgen flexibele mobiliteit heeft voor uw organisatie
- Hoe flexibele mobiliteit bijdraagt aan de vergroening van uw wagenpark
- Wat de troeven zijn van het mobiliteitsbudget
- De oplossingen waarmee u Employer of Choice kan worden en blijven

# Inleiding

Verschillende megatrends, zoals de groei van onze steden, de digitalisering, de verschuiving van bezit naar gebruik, maar ook de grotere mate waarin we sinds COVID-19 aan thuiswerken doen, leiden tot andere mobiliteitsbehoeften. Deze andere behoeften vragen vervolgens weer om andere mobiliteitsoplossingen. Mobiliteit raakt namelijk steeds meer vervlochten met wonen en werken en moet invulling geven aan continu veranderende wensen. Mensen blijven voortdurend in beweging, maar kiezen wel steeds vaker voor andere manieren van vervoer. Flexibiliteit en duurzaamheid zijn de centrale thema's.

We leven in België in een bijzondere situatie. Werknemers zijn vragende partij om op een meer verantwoorde, gediversifieerde manier 'mobiliteit te consumeren', maar tegelijk geven ze toe dat ze erg gehecht zijn aan hun bedrijfswagen. En dat is begrijpelijk gezien de fiscale gunstbehandeling. Om mensen hun mobiliteit te doen diversifiëren, heb je een wetgevend kader en technologie nodig. De technologie is er en maakt het mogelijk om de diverse vervoersmodi op elkaar te doen aansluiten. De wetgeving is er sinds 2019 ook, in de vorm van het mobiliteitsbudget. Het is nu aan de bedrijven om hun mobiliteitsbeleid aan te passen.

Het jaar 2020 gaat nu al de boeken in als het droogste jaar ooit. En tijdens de coronacrisis hebben mensen gezien wat de impact is van het transport op hun leefomgeving. Steeds meer mensen geven aan zich in te willen zetten voor duurzame oplossingen. Om medewerkers te behouden is het steeds belangrijker dat u inspeelt op de groeiende groene behoefte. Ook hier is voor het mobiliteitsbudget een grote rol weggelegd!

Het mobiliteitsbudget is het middel bij uitstek om Employer of Choice te blijven. De coronacrisis heeft ons geleerd dat anders werken en anders reizen nu al vaak goed mogelijk is. Wonen, werken én mobiliteit zijn niet meer los van elkaar te zien. Laten we de inzichten vanuit deze crisis gebruiken om snel anders, slimmer én duurzamer onderweg te zijn.

En starten kan vandaag al!  
Ik wens u veel leesplezier met deze whitepaper.

Michiel Alferink, Managing Director Athlon Belgium

# Inhoudstafel

Inleiding	2
Inhoudstafel	3
Nieuwe woon- en werkbehoeften vragen om nieuwe mobiliteitsoplossingen	4
Waarom wonen, werken en mobiliteit duurzaam zijn verbonden	8
Wonen in 2030	10
Werken in 2030	11
Mobiliteit in 2030	13
Het mobiliteitsbudget: een win-win over de hele lijn	15
Samen op weg naar 2030, doet u met ons mee?	17

# Nieuwe woon- en werk-behoefte vragen om nieuwe mobiliteitsoplossingen

We zijn ons steeds meer bewust van de impact die onze manier van leven, werken en reizen heeft. Sinds de coronacrisis hebben veel mensen ervaren dat flexibel werken goed mogelijk is. Sterker nog, een groot deel van de mensen geeft aan voortaan vaker thuis te willen werken. De manier waarop we met mobiliteit omgaan verandert daardoor ook. Van werkgevers worden nieuwe duurzame en passende oplossingen gevraagd.

## Is thuiswerken en videobellen het Nieuwe Normaal?

Meer dan zes op de tien Belgen heeft de voorbije maanden van thuis uit gewerkt. Vier op de tien deed dat voor de COVID-19- crisis uitbrak nooit. Dat blijkt uit een onderzoek door CASS Business School London, IESE Business School Barcelona en HR-dienstverlener SD Worx.

“Het is belangrijk om in het achterhoofd te houden dat het huidige, wijdverspreide telewerken ‘anders’ is”, merkt professor Jeroen Neckebrouck van IESE Business School op. “Het betreft geen vrijwillige keuze voor een of enkele dagen per week, maar een plots opgelegde en langdurige situatie.”

En het bevat eigenlijk vaak best goed. Velen zeggen dat thuiswerken hen inmiddels gemakkelijk afgaat. Op afstand vergaderen lijkt ook een blijvertje te zijn. Een aanzienlijk deel van de Belgen verwacht dat hun reisgedrag en hun werksituatie blijvend verandert door de coronacrisis. Een kwart van de mensen die meer zijn gaan thuiswerken en een derde van mensen die vaker op afstand vergaderen, verwacht dit in de toekomst te blijven doen. Zo blijkt ook uit een bevraging van het Kenniscentrum Gezinswetenschappen van Hogeschool Odisee. 84% van de respondenten hoopt dat thuiswerk na de coronacrisis zeker nog toegestaan blijft.

**Aanpassingsnelheid is voor elke organisatie cruciaal om te kunnen overleven**

Volgens een recent onderzoek van de Rabobank kan in Nederland – dat in zekere zin economisch en infrastructureel vergelijkbaar is met België – bijna 90% van de economie

op 1,5 meter afstand plaatsvinden, waarvan zelfs 43% geheel vanuit huis. Vooral in de ICT, dienstverlening en bij financiële instellingen kan prima vanuit thuis gewerkt worden, aldus de onderzoekers van de bank.

Een soort nieuwe thuiswerkeconomie dus... dit heeft gevolgen voor de manier waarop we mobiliteit van mensen organiseren. Mensen hebben minder nood aan een fulltime auto. Enter het mobiliteitsbudget: het geld dat je normaal aan een auto besteedt, komt ter beschikking voor andere vormen van mobiliteit.

## Het platteland wint terug terrein, dankzij Corona

Diverse internationale studies hebben al aangetoond dat je nergens ter wereld meer in de file staat dan in België – dat was in elk geval zo voor de pandemie. Het gevolg daarvan is dat gezinnen zijn weggetrokken uit het platteland en naar de rand van de grote steden zijn verhuisd – met name Antwerpen en Brussel – om fileproblemen te vermijden.

Corona zou echter een kentering kunnen teweegbrengen in deze trend nu het ernaar uitziet dat thuiswerken een prominente en permanente rol zal spelen. “De grootste maatschappelijke verschuivingen als gevolg van thuiswerken moeten echter nog komen. Weinig mensen hebben de tijd gehad om zichzelf de vraag te stellen: wat kan ik in mijn leven veranderen nu ik zelden of niet meer naar kantoor hoef? Vooralsnog woont bijna elke werknemer nog op dezelfde plek als voor de pandemie. Maar voor veel nieuwe thuiswerkers is dit de kans om alles overhoop te gooien. Plotseling is er heel veel mogelijk. Als de baas straks zegt dat thuiswerken permanent wordt, dan kan dat het moment zijn om naar een reusachtige en betaalbare boerderij op het platteland te verhuizen, of zelfs naar een ander land.” Dat zijn de intrigerende woorden van auteur Simon Kuper, die al sinds 1998 100% vanop afstand werkt voor the Financial Times.



### **Kantoren krijgen een nieuwe functie**

Het is natuurlijk maar een hypothese. En niet iedereen zal verhuizen. Millennials zullen allicht de stad blijven verkiezen, zeker als wonen in de stad betaalbaarder wordt. Simon Kuper ziet kantoorgebouwen leeg komen staan en uiteindelijk tot woningen worden verbouwd, zoals in de late 20ste eeuw met industriële gebouwen is gebeurd. Door een groter aanbod van woningen zouden de huizenprijzen in steden kunnen zakken.

Ook kantoorruimtes zullen een ander aanzien krijgen, met bijvoorbeeld meer gemeenschappelijke ruimtes en minder bureaus. Nog volgens Kuper is het zinloos om naar kantoor te gaan om daar achter een computer mails te beantwoorden of rapporten te schrijven. Dat kun je ook elders doen. Je gaat in de toekomst incidenteel naar kantoor om ideeën en informatie uit te wisselen. Een groot bedrijf kan straks een kleiner en gezelliger kantoor hebben, waar bijvoorbeeld de afdeling marketing op maandag samenkomt, de afdeling verkoop of dinsdag, enzovoort, en waar mensen af en toe afspreken met collega's van andere afdelingen. In die context zal het zaak zijn om erover te waken dat de bedrijfsidentiteit en het gevoel tot een bedrijf te behoren gevrijwaard blijft.

**Je gaat in de toekomst  
incidenteel naar kantoor  
om ideeën en informatie  
uit te wisselen.**

### Anders mobiel

Wat dat betekent voor onze mobiliteit? Zullen structurele files op onze autosnelwegen minder structureel, maar eerder occasioneel worden? Het zou een mooie zaak zijn. Blijft echter de vraag of er geen beter middel is dan de auto om van A naar B te reizen, dat bovendien de parkeerstress en -kosten ontnaemt? Of nog belangrijker: móet u wel van A naar B? Grote kans dat uw antwoord in

2030 heel anders is dan nu. Beschikbaarheid van mobiliteit, of dat nu de auto of een andere passende vervoersvorm is, wordt steeds belangrijker. Eigenaarschap van een vervoersmiddel gaat naar de achtergrond. Het mobiliteitsbudget maakt de transitie van ownership naar usership mogelijk.

## 5-stappenplan naar Duurzame Mobiliteit



Stap 1 Moet ik écht reizen vandaag?	Stap 2 Als ik reis, hoe reis ik dan vandaag?	Stap 3 Met de auto? Dan een elektrische of plug-inhybride	Stap 4 Als ik rijd is het zuinig en veilig!	Stap 5 Compenseer je CO <sub>2</sub> footprint!
De meest duurzame reis is de reis die niet wordt gemaakt. Of niet naar het vaste kantoor, maar dichtbij naar flexkantoor.	Tot 15 kilometer met een e-Bike, de stad in met het openbaar vervoer en al het andere met een (deel)auto. Tot 750 kilometer niet meer met het vliegtuig, maar met (elektrische) auto of trein.	In vele gevallen is een elektrische of plug-inhybride auto mogelijk, op voorwaarde dat je toegang hebt tot laadinfrastructuur.	Regelmatig een online training over veilig en duurzaam rijgedrag. Focus op omgaan met afleiding in het verkeer.	De CO <sub>2</sub> die wordt uitgestoten wordt gecompenseerd door middel van CO <sub>2</sub> certificaten.

**De basis: Stel verplaatsingen in vraag, faciliteer thuiswerken en zorg als werkgever voor het juiste mobiliteitsaanbod, waarbij medewerkers zelf de eigen keuze kunnen maken (auto, fiets, openbaar vervoer of deelvervoer).  
Maak het flexibel, veilig en duurzaam.**

Vele bedrijven proberen nieuwe medewerkers nog steeds te verleiden met een lease-auto, maar millennials hebben daar geen boodschap aan.

#### **Boeien en binden van medewerkers nieuwe stijl**

Mobiliteit staat aan de vooravond van een revolutie. Technologie zorgt voor nieuwe innovaties en productoplossingen, die op hun beurt zorgen voor veranderend consumentengedrag. Voorheen kwamen deze innovaties langzaam op gang en hadden organisaties ruim de tijd zich aan te passen. Tegenwoordig kennen innovaties een veel steilere go-to-market en adoptiecurve, waardoor deze er 'ineens' zijn en massaal omarmd worden.

Vooraf millennials passen zich snel aan. Een voorbeeld hiervan is mobiliteit in het verloningspakket. Organisaties proberen nieuwe medewerkers nog steeds massaal te verleiden met een lease-auto, maar steeds minder millennials hebben daar een boodschap aan. Vooruitziende werkgevers trekken deze nieuwe medewerkers aan met een flexibele invulling van mobiliteit. Ze krijgen daartoe nu ook de middelen met het federale mobiliteitsbudget. Dat past veel beter bij deze nieuwe generatie werknemers. En eenmaal geïntroduceerd en geadopteerd door deze early adopters, zal de rest van uw organisatie snel volgen. Omdat de arbeidskrachte de komende jaren een belangrijke uitdaging zal blijven, is het raadzaam om uw arbeidsvoorwaardenbeleid aan te passen aan deze nieuwe werkelijkheid. Noem het binden en boeien van medewerkers nieuwe stijl!

Hoe ziet mijn volgende maand eruit en **welk vervoersmiddel** past daar het beste bij?





# Waarom wonen, werken en mobiliteit duurzaam zijn verbonden

Begin 2020 werd 'Wonen' voor veel mensen door het verplicht thuiswerken ineens vermengd met 'Werken'. Ook 'Mobiliteit' kreeg een heel andere invulling. De auto was ineens niet meer per se nodig om te kunnen werken. Toch blijft iedereen zich verplaatsen. We blijven ook in de toekomst continu onderweg: naar kantoor, sportvereniging of familie. In de auto, op de fiets, met het openbaar vervoer. Hoe zou het zijn als u voortaan niet meer afhankelijk bent van één type vervoersmiddel? Als u kunt kiezen voor de manier die op dat moment het beste bij uw reis past? Dát is precies waar we naartoe gaan.

## **Eén dag per week thuiswerken**

Wonen verandert en mede dankzij digitalisering verandert werken ook. Plaats en tijd van werken worden steeds minder belangrijk. Veel organisaties doen niet meer moeilijk over een vaste thuiswerkdag. Sterker nog: met flexibele werkplekken, op kantoor én thuis, is minder kantoorruimte nodig. Het leidt tot minder reistijd, minder reiskosten, minder vervuiling en zorgt voor relaxtere medewerkers. Wist u dat één dag per week thuiswerken een CO<sub>2</sub>-reductie van zo'n 20% oplevert?

Het coronavirus heeft deze ontwikkeling enorm versneld. In de eerste week leverde het thuiswerken nog trage netwerkverbindingen en de nodige frustratie op. Maar daarna was het meestal goed mogelijk om thuis te werken. Bovendien bleken bestaande processen en vergaderstructuren een stuk efficiënter te kunnen. En hoewel menselijk contact belangrijk blijft, gaan we meer op afstand werken, soms zelfs zonder vaste uren, met minder routine en meer autonomie. Dit is de toekomst van werken; bent u daar klaar voor?

## **Gezocht: keuze in mobiliteit**

Door de evoluties op gebied van wonen en werken veranderen onze wensen ten aanzien van mobiliteit ook. We willen flexibeler zijn. Zoeken naar een parkeerplek voor uw auto is niet fijn. Een ongebruikte auto voor de deur is duur en knaagt aan ons geweten. En de trein is niet altijd het meest efficiënte vervoersmiddel. We willen méér keuze. Een fiets voor korte ritjes, de trein naar de stad. Thuiswerken als de agenda dat toelaat. En we pakken graag een auto voor die lastig bereikbare bestemming of wanneer we veel spullen willen meenemen..

Ja, u leest het goed. We hebben het over 'een fiets' en 'een auto'. In de toekomst nemen we niet meer per se 'de' auto, maar 'een auto'. Want we willen steeds minder in het bezit zijn van eigen vervoermiddelen. In 2030 verwachten we dat mobiliteit gemakkelijk, efficiënt, toegankelijk en vooral snel is.



### **Van 'doing no harm' naar 'creating impact'**

De Europese Green Deal<sup>1</sup> die eind 2019 werd bereikt is het 'man on the moon' moment voor Europa. Alle Europese landen doen mee om Europa in 2050 het eerste klimaatneutrale continent te maken. Steeds meer Europeanen willen dat er echt actie wordt ondernomen tegen de klimaatverandering en dat Europa daarbij een leidende rol speelt. De Europese Klimaatwet is een belangrijke doelstelling die nu ook in wetgeving is vastgelegd. De CO<sub>2</sub>-uitstoot moet omlaag. Dat betekent dat we op een meer ecologisch verantwoorde manier moeten produceren, reizen en consumeren.

Door het coronavirus stond ons dagelijks leven, de economie en industrie op de rem en dat zagen we terug in de luchtkwaliteit. De uitstoot van stikstofdioxide is enorm afgenomen sinds we de auto en het vliegtuig laten staan. Dat blijkt uit data van de Europese Ruimtevaartorganisatie (ESA). Veel mensen realiseerden zich toen pas dat hun eigen (reis)gedrag wel degelijk invloed heeft op hun directe leefklimaat.

Ook organisaties begrijpen de noodzaak om hun activiteiten verder te verduurzamen. Ons gedrag zal de komende jaren ook ingrijpend veranderen. Duurzaamheid gaat daarmee van 'doing no harm' naar 'creating impact'. Wilt u als organisatie de talenten van (over)morgen blijven boeien en binden, is het nu het moment om ook de mobiliteit van uw bedrijf verder te verduurzamen.

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_nl](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_nl)

### **Belgische klimaatdoelstellingen 2021-2030**

Het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) legt de Belgische energie- en klimaatdoelstellingen vast voor de periode 2021-2030. Het moet de transitie ondersteunen naar een duurzaam, betrouwbaar en betaalbaar energiesysteem. Het plan beantwoordt ook aan de langetermijnstrategie voor de reductie van de broeikasgasemissies, in overeenstemming met het Akkoord van Parijs. Het kwam onder meer tot stand door een nationale publieksbevraging, waaraan uiteindelijk 60.910 Belgen deelnamen tussen 4 juni 2019 en 15 juli 2019.

Interessante highlights uit die bevraging:

- 90% van de deelnemers meent dat voor het woon-werkverkeer het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit (fiets, te voet,...) fiscaal interessanter moeten zijn dan de privéwagen.
- Voor 90% van de bevrageden is de verdere ontwikkeling van hernieuwbare energie een prioriteit.
- 68% wenst meer betrokken te zijn bij het uittekenen van het klimaatbeleid.

Er is dus een duidelijke vraag vanuit de Belgische bevolking naar een verduurzaming van de mobiliteit en de financiële stimulering hiervan door de overheid. Een eerste belangrijke stap is alvast gezet: het mobiliteitsbudget.

## Enkel nog elektrische bedrijfswagens vanaf 2026

Het recente regeerakkoord windt er geen doekjes om: vanaf 2026 moeten alle bedrijfsauto's elektrisch zijn. De drijfveer achter deze beslissing is duidelijk: een vergroening van het wagenpark moet België helpen om de Europese klimaatdoelstellingen te halen. Tegen dan zou het aanbod aan elektrische modellen voldoende zijn toegenomen en vormt het rijbereik allicht geen probleem meer. De batterijtechnologie blijft immers evolueren en de laadinfrastructuur breidt niet alleen uit, ze wordt ook performanter.



# Wonen in 2030

Het aantal inwoners in ons land stijgt jaarlijks gemiddeld met 50.000 en zal volgens het Federaal Planbureau groeien tot 13 miljoen tegen 2060. Vooral in Vlaanderen en Brussel zal dat leiden tot een toenemende woningnood. Daarnaast is er het Vlaamse fenomeen van de lintbebouwing. We zullen slimmer moeten omgaan met de inrichting van ons land. Oplossingen voor wonen, werken, recreëren, energie, natuur en ook mobiliteit kunnen niet meer los van elkaar gezien worden.

## Het wordt steeds drukker in België

De bevolking van België groeit met gemiddeld 137 personen per dag. Hoewel we eerder al lazten dat het Nieuwe Normaal voor een kentering zou kunnen zorgen, loopt het platteland vooralsnog leeg en worden de steden drukker. Dat betekent overvolle wegen, woningtekort en een nijpend tekort aan parkeerplekken.

## De fiets doet de Belgische puzzel passen

Volgens het ruimterapport van het Vlaamse Departement Omgeving zie je nergens in Europa zoveel lintbebouwing als in Vlaanderen. Deze extreme versnippering van de Vlaamse woonkernen zorgt voor de nodige uitdagingen inzake mobiliteit. Wie ver buiten de kern woont, gebruikt vaak de auto. Het minder dicht bevolkte Wallonië kan prat gaan op vrij dichte en goed verdeelde vervoersnetwerken. De uitdaging schuilt in het op elkaar doen aansluiten van deze netwerken op die van de naburige regio's en in het aanbieden van dienstregelingen die comfortabel en tegelijk rendabel zijn.

De vraag rijst of de overheid verder moet investeren in het openbaar vervoer, dan wel inzetten op multimodaliteit. De Waalse regering is net als de Vlaamse en de federale overtuigd van de glansrol die is weggelegd voor de fiets in de mobiliteitsmix. De tweewieler is vaak de missing link tussen openbaar vervoer en vertrekplaats of eindbestemming. Vandaar dat de fiets gepromoot wordt, onder meer door fiscale voordelen, maar ook door de aanleg van fietsinfrastructuur.

## Wonen in de hoofdstad: aantrekkelijk dichtbij je bedrijf

Een van de speerpunten van het Brusselse gewestelijke mobiliteitsplan Good Move is de creatie van 50 autoluwe wijken tegen 2030. Met die autoluwe wijken zorgt Brussel Mobiliteit in samenwerking met de gemeenten voor meer ruimte voor ontmoeting en minder overlast in de wijken, door middel van meer kwalitatieve openbare ruimte in de stad. De Brusselaars krijgen op die manier letterlijk en figuurlijk meer zuurstof, in de vorm van extra groen, extra terrasjes, extra ontmoetingsplekken, of extra speelruimte. Op die manier wordt de hoofdstad leefbaarder en aantrekkelijker. Wist u dat het federale mobiliteitsbudget ook hier een stimulerende rol kan spelen? Wie binnen de 5 kilometer van zijn gebruikelijke werkplek woont, kan een deel van het budget spenderen aan de huur of de hypothecaire interestlasten van zijn woning. Ook als de gebruikelijke werkplek van de werknemer thuis is (thuiswerk).

## Samen wonen begint aan de tekentafel

Vandaag komen mobiliteitsproviders, gemeente en ontwikkelaars al bij elkaar nog voordat de eerste schop van de bouw van een woonwijk of wooncomplex in de grond gaat. Het volledige beeld van hoe te wonen, hoe te werken én met welke vormen van mobiliteit is op voorhand al door de architect uitgetekend. Een volledig concept waar de lokale overheid in haar beleidvorming dus ook al actief deelneemt. En waar alle marktpartijen worden aangehaakt zodat bij oplevering van een complex of zelfs wijk alle denkbare voorzieningen beschikbaar zijn. Denk bijvoorbeeld aan parkeerplaatsen voorbehouden voor deelauto's, of oplaadpunten voor elektrische fietsen. Waarom nog een individuele auto of fiets kopen als die 95 procent van de tijd stilstaat? We gaan de fietsen en zelfs auto's delen en neerzetten op een gezamenlijke plek. En met een mobiliteitsbudget kan je hier makkelijk voor betalen.



# Werken in 2030

Dat we in 2030 anders zullen werken, staat voor veel organisaties wel vast. Wat de grootste verandering zal zijn, is voor elke sector verschillend. Robotisering maakt het mogelijk om met minder mensen minimaal dezelfde productiviteit te realiseren. Dat is hard nodig, want de vergrijzing in België zal verder toenemen. De grenzen tussen Wonen en Werken, oftewel de afstand tussen werk en privé, zal verder vervagen. 'Work is where my digital device opens'.

## **Werknemers willen meer flexibiliteit en regie**

Digitalisering betekent dat er slimmer gereisd kan worden. Maar mobiliteit gaat veel verder dan wel of geen lease-auto. Organisaties richten zich steeds meer op mobiliteitsoplossingen in de breedste zin van het woord, voor alle medewerkers. In een toekomstgericht mobiliteitsbeleid kunnen medewerkers zelf bepalen hoe ze zich van A naar B begeven. Dat beleid biedt naast de lease-auto ook andere vormen van vervoer en een persoonlijk mobiliteitsbudget. Medewerkers zitten niet meer jaren vast aan één keuze, maar kunnen kiezen welk vervoersmiddel op dat moment bij hen past en hoeveel budget zij willen uitgeven (of sparen!). Er komt hierdoor veel meer nadruk te liggen op de persoonlijke flexibele oplossing en minder op een collectieve oplossing die voor iedereen geldt.

De ene dag fietst u naar een flexplek, terwijl u de andere dag met de trein naar kantoor gaat. En als er te veel file staat, neemt u een elektrische fiets in plaats van de auto. Toegang tot vervoer wordt dus belangrijker dan het bezit. Met de lancering van het federale mobiliteitsbudget

behoort de bedrijfswagen nog steeds tot de mogelijkheden, maar hij moet zo milieuvriendelijk mogelijk zijn en dankzij de fiscale vrijstellingen voor het gebruik van de alternatieve vervoersmiddelen worden de werknemers ook aangemoedigd om deze alternatieven anders te gaan bekijken.

Een van de grote voordelen van het mobiliteitsbudget is dat het ook voor privéverplaatsingen gebruikt kan worden, zonder dat je erop belast wordt (Voordeel van Alle Aard). Tot de invoering van het mobiliteitsbudget was het sowieso voordeliger om de auto te nemen: deze kostte niets behalve het maandelijkse VAA. Vandaag kun je met het mobiliteitsbudget bijvoorbeeld ook 4 Thalystickets naar Parijs kopen - zonder VAA te moeten betalen.

Om **gewild personeel** binnen te halen en te houden, is het slim om te kijken naar organisaties die al jarenlang **bovenaan** de lijstjes van **favoriete werkgevers** staan.

#### Goed werkgeverschap

Zo'n 10 jaar geleden was het mobiliteitsbeleid in een bedrijf meestal one-size-fits-all. Dat is niet meer van deze tijd. Met het mobiliteitsbudget geven bedrijven invulling aan 'goed werkgeverschap'. En dat begint met het inzicht dat niet iedereen hetzelfde is. Niet iedereen wil een lease-auto. Inventariseer de verschillende mobiliteitsbehoeftes op basis van vooraf vastgestelde vervoersmiddelen zoals de auto, fiets en/of openbaar vervoer. Denk hierbij ook aan ontwikkelingen zoals flexwerken, conference calls en Skypen, Zoomen of Microsoft Teams die ervoor zorgen dat medewerkers misschien wel minder vaak op kantoor zijn. Allemaal oplossingen die bijdragen aan de flexibiliteit van werken en mobiliteit. De functionele leasewagen zal blijven, maar wel een minder prominente plaats krijgen, naast softe mobiliteit en thuiswerken.

#### Mobiliteitsbeleid als troef om Employer of Choice te blijven

De War on Talent, het schaarser worden van talentvolle medewerkers, begint bij steeds meer organisaties zichtbaar te worden. Om gewilde medewerkers aan boord te halen en te houden, is het slim om te kijken naar organisaties die al jarenlang bovenaan de lijstjes van favoriete werkgevers staan. Flexibele werktijden, diversiteit op de werkvloer of veel eigen verantwoordelijkheid. Deze werkgevers doen veel moeite om aantrekkelijk te blijven voor hun mensen. Ook op het gebied van hun mobiliteit. De toenemende verstedelijking heeft ook invloed op de mobiliteit van medewerkers. Parkeerruimte is schaars en steeds duurder. Steeds meer steden introduceren een Lage Emissie Zone (LEZ) waar u in de toekomst alleen met een (deels) elektrisch voertuig binnen mag. Als organisaties zich in de buurt van het station vestigen, komen meer medewerkers met het openbaar vervoer. Zeker als de economie aantrekt is het van belang om dit in uw vestigingsbeleid mee te nemen.

## 5 Tips om Employer of Choice te worden door mobiliteit anders te regelen

1. Ontwikkel mobiliteitsprofielen op basis van levensfase, functie en woon-werklocatie. Dit vormt de basis voor de mobiliteitsregeling van uw organisatie.
2. Bied medewerkers die vandaag een leasewagen hebben, de mogelijkheid om over te schakelen op het mobiliteitsbudget. Zo kunnen ze hun privé- en werkverplaatsingen duurzamer en flexibeler invullen. Zorg hierbij voor een divers vervoersaanbod en een gebruiksvriendelijke manier om snel te kunnen switchen tussen verschillende manieren van vervoer. Een lease e-Bike (naast of in plaats van de auto) is hiervan een mooi voorbeeld: het draagt bij aan vitaliteit, een betere luchtkwaliteit en doorstroming in de stad.
3. Stimuleer én verleid medewerkers om hun reisgedrag aan te passen. Medewerkers nemen vaker de trein of fiets als het parkeren bij kantoor ontmoedigd wordt. Het helpt natuurlijk als het management het goede voorbeeld geeft.
4. Zorg dat uw organisatie klaar is voor (deels) elektrisch rijden. Elektrisch vervoer is de toekomst. Nu is een elektrische of plug-in hybride auto misschien nog relatief duur, maar dat verandert snel. Het Voordeel van Alle Aard is laag, de batterijen worden beter en er komen steeds meer laadpunten. Steden gaan eisen stellen aan de uitstoot. En het maatschappelijk bewustzijn van de noodzaak neemt toe.
5. Bied (online) rijvaardigheidstrainingen om de verkeersveiligheid en duurzaam rijden te stimuleren. Koppel dit aan een incentive. Daarmee stimuleert u veilig en zuinig rijden, bespaart u op brandstofkosten én beperkt u ongevallen en schade.



# Mobiliteit in 2030

Millennials (geboren tussen 1980 en 1995) vormen een steeds groter aandeel in uw medewerkersbestand. Hoe vreemd is het dan dat de huidige leasewagengebaseerde mobiliteitspolicy vaak nog bedacht is voor en door de generatie ervoor. Dit kan op korte termijn voor een mismatch in de mobiliteitsbehoefte en het mobiliteitsaanbod van uw organisatie zorgen. Het is zaak om mobiliteit individueel te bekijken, afgestemd op de levensfase, woonsituatie en carrière van de werknemer. En dit zonder dat het de organisatie bergen extra werk kost.

## Is uw mobiliteitsaanbod millennial-proof of mist u straks de slag om het talent op de arbeidsmarkt?

Verschillende onderzoeken tonen aan dat millennials andere dingen belangrijk(er) vinden dan een mooie bedrijfsauto. Zij willen coole projecten doen en werken in een leuke en duurzame omgeving met een gezonde work-life balance. Millennials willen vaak nergens aan vast zitten. En direct toegang hebben tot de behoefte van het moment.

Bijvoorbeeld geen Cd's en Dvd's kopen, maar Spotify en Netflix op de telefoon. En ook geen auto bezitten in de stad, maar toegang tot een deelauto, fiets of openbaar vervoer. Mobiliteit moet slim en vooral flexibel geregeld zijn. Een lease-auto met een meerjarig contract die je meeneemt bij een jobwissel past daar niet bij. 'One size fits all' is 'One size fits nobody' geworden.

### 1 persoon gekoppeld aan 1 voertuig is zó 2019

Steeds minder mensen willen zich nog vier jaar verbinden aan een leasecontract. Dat wil zeggen, aan een leasecontract met één specifiek voertuig. In de nabije toekomst wil iedereen iedere maand kunnen bekijken wat het beste vervoersmiddel is. Soms de trein, soms de auto en een andere keer een motor, scooter of fiets. In alle gevallen gelukkig ook steeds vaker: de meest duurzame mobiliteitsoplossing!

Verandering is niet altijd gemakkelijk. Daarom is het des te belangrijker om alle behoeftes en omstandigheden van elke medewerker eerst duidelijk in kaart te brengen om voor de gekozen oplossingen bij alle geledingen van een bedrijf een draagvlak te creëren, van de individuele werknemer tot het directiecomité en de ondernemingsraad.

### En na 2030 dan? Een blik op de toekomst

In de toekomst zijn we met een druk op de knop onmiddellijk aanwezig op locatie. Misschien niet fysiek, maar wel als hologram. Want waarom moet u eigenlijk nog fysiek aanwezig zijn? Mocht dat af en toe toch nog nodig zijn, vervoert een drone u naar de locatie waar u gewent bent. Of u stapt in een zelfrijdend voertuig (noemen we het dan nog een auto?) dat on demand beschikbaar is. Met de chip in uw onderarm betaalt u aan het einde van de rit voor de afgelegde kilometers.

Of fietst u tegen die tijd met een snelheid van 100 kilometer per uur aan de file voorbij op een aparte 'fietsstrade' die is voorbehouden voor supersnelle elektrisch ondersteunde trapmobielen? Woont u in de stad en wordt het straks steeds moeilijker om een parkeerplek te vinden, dan pakt u wellicht tegen die tijd een elektrisch skateboard. Een gemakkelijke last-mile-oplossing voor iedereen.

Toekomstscenario's schetsen ook dat we tegen die tijd nauwelijks vliegen. Waarom niet? Tegen die tijd schieten we misschien wel met ruim duizend kilometer per uur door een vacuümbuis. De hyperloop kan de toekomst van langeafstandsvervoer van personen en goederen behoorlijk op zijn kop zetten. Het is duurzaam, veilig en de kosten liggen lager dan bijvoorbeeld een hogesnelheidsspoorlijn of vliegen.



# Het mobiliteitsbudget: een win-win over de hele lijn

In maart 2019 werd het federale mobiliteitsbudget goedgekeurd. Het biedt werkgevers de kans om hun wagenperk te vergroenen en zorgt ervoor dat werknemers hun woon-werkverkeer op een meer flexibele en duurzame manier kunnen invullen. Woon je op minder dan 5 kilometer van het werk, dan kun je er zelfs je woning voor een stuk mee financieren.

## Wie komt in aanmerking voor een mobiliteitsbudget?

Het mobiliteitsbudget is bedoeld voor werknemers die met een bedrijfswagen rijden of daar recht op hebben. Salariswagens komen hier niet in aanmerking. Tekent een werkgever in op het mobiliteitsbudget, dan staat het zijn werknemers vrij om daar al dan niet voor te kiezen.

## Waarom kunnen werknemers hun mobiliteitsbudget besteden?

Er zijn drie pijlers. De werknemer kan vrij kiezen hoeveel hij aan elke pijler besteedt. Het budget mag overigens gebruikt worden voor zowel werk- als privéverplaatsingen.

→ **Pijler 1: Een milieuvriendelijke wagen.** Volledig elektrische wagens alsook plug-inhybrides met een maximumuitstoot van 50 g/km komen in aanmerking voor het mobiliteitsbudget. Gewone diesel- of benzinevoertuigen kunnen ook, voor zover ze niet meer dan 100 g/km uitstoten. In 2021 wordt die grens teruggebracht tot 95 g/km. Ecologische auto's krijgen dus de wind in de zeilen dankzij het mobiliteitsbudget. Het VAA voor de werknemer en de CO<sub>2</sub>-bijdrage van de werkgever zullen bovendien zakken aangezien de wagens een heel lage - of zelfs geen - CO<sub>2</sub>-uitstoot hebben.

- **Pijler 2: Alternatieve vervoersmiddelen of woonondersteuning.** Het budget kun je ook spenderen aan het openbaar vervoer, een elektrische fiets, een taxi, enzovoort. Dat geldt zowel voor professionele als voor privéverplaatsingen. De verplaatsingen met alternatieve vervoersmiddelen worden niet belast. Wie binnen een straal van 5 kilometer van het werk woont, kan een deel van het budget ook aanwenden om zijn huur te betalen of de interesten van een hypothecaire lening af te lossen.
- **Pijler 3: Het saldo.** Wie op het einde van het jaar zijn budget nog niet (volledig) heeft opgebruikt, kan het resterende bedrag contant laten uitbetalen, na aftrek van een sociale bijdrage van 38,07%. Het budget volledig opgebruiken is dus op fiscaal vlak de aantrekkelijkste optie.

Het zijn de verschillende alternatieven die het mobiliteitsbudget zo interessant maken. Het mobiliteitsbudget gaat verder dan het intussen afgevoerde cash-for-car. Het richt zich op groene alternatieven, een must voor werkgevers die zich Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen centraal stellen en Employer of Choice willen blijven. Het is ook bijzonder voordelig voor de werkgevers, aangezien alle uitgaven van de werknemer in pijler 2 volledig aftrekbaar zijn.

## Eenvoudige administratie dankzij een handige betaalkaart

Bedrijven willen niet worden belast met een extra administratieve last veroorzaakt door facturen en rekeningen in verband met het gebruik van het mobiliteitsbudget. Evenmin willen ze bij elke uitgave controleren of deze aan de wettelijke voorschriften voldoet. Gelukkig zijn er handige betalingsoplossingen die specifiek gericht zijn op mobiliteit.

Werknemers worden “gebruikers” en kunnen beslissen welk vervoermiddel voor hen het beste is naargelang van de situatie, de beschikbare reistijd, het aantal personen, enzovoort. Dankzij de betaaloplossingen op de markt wordt het proces sterk vereenvoudigd aangezien het meestal gaat om MasterCard- of Visa-kaarten, die in bijna alle handelszaken en in heel Europa worden geaccepteerd. Daarbovenop is er een applicatie die de werknemer in staat stelt de evolutie van zijn budget op elk gegeven moment te volgen.

De middelen zijn beschikbaar om het mobiliteitsbudget met succes in te voeren: het wettelijk kader, groene voertuigen, een makkelijk beheer dankzij de betalingsoplossingen en een ervaren partner als Athlon. Het enige wat nog gedaan moet worden, is deze oplossing integreren en aanbieden aan de werknemers, zodat zij hun daden kunnen aligneren met hun intenties en ecologisch bewustzijn.



# Samen op weg naar 2030, doet u met ons mee?

Employer of Choice blijven kan in 2030 niet meer met alleen een goed salaris, een mooie auto of een inspirerend kantoor. Een car policy evolueert naar een mobility policy, waarbij de rode draad flexibiliteit en duurzaamheid is. Gelukkig kunt u bij deze transitie rekenen op de ondersteuning van Athlon.

De complexiteit van Fleet & Mobility wordt alsmaar groter omwille van de fiscaliteit, de verwachtingen van uw medewerkers, kostenbeheersing en corporate social responsibility (CSR). Of we spreken over de elektrificatie van de vloot of het invoeren van het mobiliteitsbudget, het worden uitdagende tijden voor de fleetmanager, die overigens steeds nauwer samenwerkt met HR en andere departementen binnen het bedrijf.

## **Athlon helpt u over de drempelvrees heen**

Bij vele ondernemingen leeft een soort drempelvrees. Ze weten niet altijd hoe en waar te beginnen en hebben nood aan ondersteuning door een externe expert. Athlon neemt die rol van expert ter harte door haar klanten bij de hand te nemen en ervoor te zorgen dat ze goed voorbereid aan de bedrijfsmobiliteit van morgen starten. Een greep uit het Athlon consultingaanbod:

- Athlon Mobility Profiler: met deze enquête tool creëert u inzichten. Namelijk hoe plug-in hybrides en elektrische voertuigen matchen met je verschillende werknemerswensen- en behoeftes.
- Athlon TCO Scan: hier brengen wij de huidige kosten van de vloot in kaart en vertalen we deze naar TCO-bedragen. Zo ziet u wat de auto's werkelijk kosten en waar u kunt besparen.

- Athlon Car & Mobility Policy Review: Athlon helpt bedrijven om hun car policy's te herschrijven en de aanpassingen te op te nemen in een kwalitatief en transparant document.
- Athlon E-Consulting: via dit traject helpen wij u bij het vergroenen van uw wagenpark.
- Athlon Mobility Budget: hiermee bieden we onze klanten ondersteuning bij de implementatie van het mobiliteitsbudget, inclusief het schrijven van de mobiliteitsbudgetpolicy.



Deze whitepaper verscheen eerst bij Athlon Nederland in juli 2020 en werd in oktober 2020 verder bewerkt voor de Belgische markt met medewerking van



**Cécile Lienard**  
Senior Product Manager



**Els Descamps**  
Commercial Director



**Michiel Alferink**  
Managing Director

**Wil u meer weten over het mobiliteitsbudget en hoe Athlon u kan ondersteunen in de transitie naar de mobiliteit van morgen?**

Neem dan contact met ons op via [consulting.belgium@athlon.com](mailto:consulting.belgium@athlon.com) voor meer informatie.

**DISCLAIMER**

De informatie in dit document was naar ons beste weten correct op het moment dat deze werd verkregen, maar kan onderhevig zijn aan wijzigingen in de wetgeving. Aan dit document kunnen geen rechten of aanspraken worden ontleend.