



Inspiratienota voor duurzame mobiliteit in het woon-werkverkeer

TransitieNetwerk Middenveld¹ werkgroep mobiliteit

Versie 23 juni 2016

Inleiding

Transport is, na gebouwen en landbouw, de grootste oorzaak van CO₂-uitstoot in ons land. Daarbinnen neemt goederentransport een groot deel voor zijn rekening (35%), maar ook het aandeel van het personenvervoer (52%)² en meer bepaald het woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer is substantieel (30%). Bovendien gebeuren deze verplaatsingen volgens een vast patroon. Tijdens de spitsuren zijn de woon-werkverplaatsingen goed voor 60% van alle verplaatsingen. Het moet mogelijk zijn om hier specifiek beleid rond te voeren.

Vlaanderen heeft zich achter belangrijke Europese doelstellingen gezet om emissies te reduceren. Met reductiepercentages voor vervoer van 54% tot 67% in 2050. Wetende dat de mobiliteitsvraag nog zal groeien met 10% in het personenvervoer en 45% in het goederenvervoer³, is dit een aanzienlijke uitdaging, die enkel met een resem aan maatregelen kan worden gerealiseerd.

Het Transitienetwerk Middenveld wil zich specifiek buigen over het luik personenvervoer en meer specifiek het woon-werkverkeer en het werk-werkverkeer (de dienstverplaatsingen). Het wil nagaan hoe dit vervoer op een andere, meer duurzame,

¹ Het Transitienetwerk Middenveld bestaat uit diverse middenveldorganisaties (ACV, ABVV, BBL, Samenlevingsopbouw, beweging.net, Vredeseilanden, 11.11.11, Gezinsbond), academici en Triodos Bank, die samen ijveren voor een sociaal-rechtvaardige en ecologisch verantwoorde transitie naar een duurzame samenleving

² Voortgangrapport 2015 Vlaams mitigatieplan

³ Federaal Planbureau, 2015, Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, Federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer, 109 p

klimaatneutrale manier kan worden georganiseerd. In het bestek van deze nota laten we het goederenvervoer en het niet-werkgerelateerde personenvervoer buiten beschouwing.

Het pendelcompromis

Doorheen de jaren is het woon-werkverkeer en het werk-werkverkeer enorm toegenomen en dat heeft mede te maken met de historische keuze om werknemers te vergoeden voor de kosten die ze maken om zich te verplaatsen van en naar het werk. Thomas Vanoutrive, onderzoeker aan de universiteit van Antwerpen, noemt dit het 'pendelcompromis'. Het uitgangspunt is dat de kost van het woon-werkverkeer de werking van de arbeidsmarkt niet mag verstoren. De baat is dubbel. Werknemers kunnen blijven wonen in eigen streek en op een aanvaardbare en betaalbare manier naar het werk pendelen. Werkgevers kunnen ruimer rekruteren en vinden zo makkelijker de werknemer die ze nodig hebben. Werknemers en werkgevers dragen bij in de kost. Ook de overheid ondersteunt dit pendelcompromis mee met gunstige fiscale en parafiscale regimes voor het openbaar vervoer, de fiets en de bedrijfswagens.

Dat heeft zich vertaald in diverse terugbetalingsregimes, vaak verankerd in interprofessionele en sectorale cao's. Daarbij worden de kosten voor het abonnement openbaar vervoer voor minstens 70 % en soms voor 100 % terugbetaald. In veel gevallen krijgen werknemers die met de eigen wagen komen, ook de abonnementsprijs terugbetaald of beschikken ze over de mogelijkheid tot het inbrengen van werkelijke beroepskosten. Daarnaast bestaat er een fietsvergoeding, diverse vormen van collectief bedrijfsvervoer, bedrijfsfietsen enz. Kers op de taart in deze logica is de toekenning van een bedrijfswagen, met tankkaart, die bovendien zowel fiscaal als parafiscaal sterk wordt ondersteund en aangemoedigd. Regelingen rond bedrijfswagens breken in op het interprofessionele en sectorale sociale overleg. Ze zijn geen voorwerp van overleg op deze niveaus.

Het pendelcompromis was perfect verdedigbaar maar een aantal aspecten ervan leiden ook tot problemen. Werknemers worden indirect gestimuleerd om grotere woon-werkafstanden af te leggen, de auto blijft het meest gebruikte vervoersmiddel en de bedrijfswagens vormen een substantieel aandeel op de weg tijdens de spits. Uiteraard kunnen niet alle vervoersproblemen hiertoe herleid worden: ook de ruimtelijke wanorde, het openbaar vervoer dat bepaalde inefficiënties kent, dure woningen en huurprijzen in de centrumsteden, belemmering van de multimodaliteit door complexe regelgeving⁴ en flexibele arbeidstijden hebben hiertoe bijgedragen.

Vooraf voor de lage inkomensklassen stijgt de eigen bijdrage. Dat is vooral problematisch voor autoafhankelijke werknemers zonder alternatief. De werkgeversbijdrage is gekoppeld aan de abonnementsprijs van het spoor. En die zijn de laatste jaren amper gestegen. En werknemers die geen beroep kunnen doen op een derde betalingsregeling voor het spoor betalen ook meer. De werkgeversbijdrage is gezakt van 75 % in 2009 tot 69,4 % vandaag.

Pendelcompromis herzien: nieuwe principes

Tijd dus om met een andere bril naar het woon-werkverkeer te kijken, waarbij we duurzaamheid en nabijheid meer centraal willen stellen. Omwille van de klimaatverandering en daaruit volgende internationale, Europese, federale en Vlaamse klimaatakkoorden zijn we verplicht de CO₂-uitstoot die veroorzaakt wordt door het verkeer drastisch te verminderen. Ook inzake van luchtkwaliteit blijven we in gebreke ten opzichte van de Europese richtlijnen en hangen België hoge boetes boven het hoofd. Tot

⁴ De regels verschillen per type verplaatsing (woon-werkverplaatsingen worden anders behandeld dan privé-verplaatsingen, die op zich anders behandeld worden dan dienstverplaatsingen), per vervoermodus en per tak (fiscale behandeling verschilt van de sociaalrechtelijke behandeling en van de arbeidsrechtelijke behandeling).

slot willen we vermijden dat de fileproblemen het investeringsklimaat in België negatief gaan beïnvloeden of negatief gaan inwerken op de psychosociale gezondheid van de pendelaars.

Doch, een pendelcompromis dat gedurende meer dan 100 jaar werd uitgebouwd, verander je niet van vandaag op morgen. Dat vergt tijd en een stapsgewijze aanpak. Bij elk voorstel moet nauwkeurig worden nagegaan bij wie de kosten terecht komen, wat de impact is op de sociale zekerheid en of het al dan niet sociaal rechtvaardig is.

Opzet van de nota

In deze nota presenteren we een aantal voorstellen die kunnen bijdragen tot het verder verduurzamen van het woon-werkverkeer en de dienstverplaatsingen. Om het debat min of meer zuiver te houden, linken we concrete doelstellingen aan concrete maatregelen.

Een ding is zeker: alle voorstellen moeten bijdragen tot een vermindering van de CO₂-uitstoot, het verminderen van de gezondheidsproblemen ten gevolge de luchtvervuiling, het verminderen van de files, het verhogen van de verkeersveiligheid en het realiseren van het STOP-principe.

We groeperen de voorstellen rond vier clusters:

- I. het vergroenen van het wagenpark
- II. het verminderen van het wagengebruik
- III. het verkleinen van het wagenpark
- IV. het uitbouwen van de alternatieven

De voorstellen binnen elke cluster variëren van zeer pragmatisch en politiek haalbaar tot meer ambitieus en toekomstgericht.

Als Transitionenetwerk Middenveld hechten we bovendien veel belang aan sociale rechtvaardigheid. Concreet binnen het dossier van de werkgerelateerde verplaatsingen betekent dat:

- Geen afbouw van verworven rechten van werknemers, tenzij wijzigingen via sociaal overleg overeengekomen worden.
- Budgetneutraliteit voor werknemers. Werknemers mogen er niet financieel op achteruit gaan.
- Budgetneutraliteit voor de sociale zekerheid, wel wetende dat bij gewijzigd mobiliteitsgedrag, zoals meer fietsen, er door de voorgestelde maatregelen minder inkomsten zullen zijn, maar door de gezondheidswinst ook minder uitgaven.
- Meer mobiliteitsvoordelen voor werknemers uit lagere inkomensklassen die vandaag gediscrimineerd worden.
- Een becijferde berekening van de sociale impact van fiscale maatregelen en de nieuwe manier van wegbeprijzing.
- Flankerende maatregelen om de invoering van nieuwe maatregelen te faciliteren
- Het koppelen van generieke maatregelen aan sociale correcties.
- Geen verdere verschuiving van loon naar parafiscaal gunstige voordelen. Bedrijfswagens hollen de sociale zekerheid uit.
- Behoud van het gunstig statuut voor openbaar vervoer, de fiets, carpoolen, deelauto's, deelfietsen en multimodale aanvullingen. Het verlies aan RSZ en fiscale inkomsten moet gecompenseerd worden.
- Sterke stimulansen voor het openbaar vervoer.

I. Het vergroenen van het wagenpark

Het merendeel van de auto's rijdt vandaag op fossiele brandstoffen. Het aandeel auto's op alternatieve brandstoffen (elektrisch, aardgas, waterstof) is marginaal en het aandeel hybrides is beperkt.

Het TNM wil op korte termijn een omschakeling van sterk vervuilende brandstoffen naar schonere technologieën en schuift drie voorstellen naar voren met elk een ander ambitieniveau.

Voorstel 1: minder dieselwagens (federale bevoegdheid)

Dieselwagens veroorzaken naast een hoge CO₂-uitstoot beduidend meer uitstoot van fijn stof en andere kankerverwekkende stoffen. De testresultaten van de Euronorm 6 laten geen wezenlijke verbeteringen zien. De overheid moet via beleidsmaatregelen de aankoop van dieselauto's verder ontmoedigen.

Hoe?

1. Verdere verhoging accijnzen op diesel. De accijnzen voor diesel dienen minimaal op het niveau van onze buurlanden geplaatst te worden en in een tweede fase tot op het niveau van de accijnzen op benzine (zonder de accijnzen op benzine te verlagen).
2. Verdere verscherping van het verschil in verkeersbelasting, BIV en voordeel van alle aard tussen diesel en benzinewagens.
3. Hervorming en vergroening van de BIV en jaarlijkse verkeersbelasting op leasewagens door de federale overheid.

Is dit sociaal rechtvaardig?

- Zuiverdere lucht = minder gezondheidsproblemen = minder gezondheidszorgkosten.
- Keuze voor diesel of benzine is sociaal neutraal.
- Geen afstraffing van de huidige bezitters van dieselwagens, wel stimuleren tot omschakeling bij aanschaf nieuwe auto via een geleidelijke verhoging van de accijnzen op diesel.
- Sterke informatiecampagne nodig over het waarom.

Voorstel 2: naar een ander soort bedrijfswagens (federale bevoegdheid)

De overheid spendeert vandaag miljarden aan het ondersteunen van de bedrijfswagens. Nog los van de vraag of dit houdbaar is (zie voorstel ...) stelt zich de vraag of deze overheidsincentives niet meer moeten worden aangewend om de bedrijfswagens op korte termijn grondig te vergroenen. Dat kan door de fiscale incentives sterker (of uitsluitend) te oriënteren naar hybride auto's, elektrische auto's en auto's op waterstof en de incentives voor diesel- en benzineauto's verder af te bouwen en stop te zetten.

Hoe?

1. Dieselveertuigen vallen vandaag makkelijker in een categorie voor hoge aftrekbaarheid.⁵ Dit moet worden tegengegaan. Het TNM pleit ervoor om op korte termijn in het percentage voor de aftrekbaarheid van bedrijfswagens een duidelijker

⁵ info: kbc autolease bedrijfswagens [doc](#)

onderscheid te maken tussen dieselloertuigen en andere voertuigen, waarbij dieselloertuigen minstens 20 gram CO₂ per km minder moeten uitstoten om in dezelfde categorie van aftrek te kunnen vallen.

2. Correcte informatie verspreiden over de verschillende brandstoftypes en het juiste gebruik ervan (dieselwagens enkel voor lange afstanden, zware impact op luchtkwaliteit in bevolkte gebieden, ...)
3. Verduurzaam de BIV en jaarlijkse verkeersbelasting op bedrijfswagens met duidelijke incentives voor de nieuwe energiebronnen.
4. Verlaag de aftrekbaarheid van bedrijfswagens in de vennootschapsbelasting gradueel, waarbij een groter onderscheid gemaakt wordt tussen de meest vervuilende en minder vervuilende modellen. Zo komt er een einde aan de verborgen aankoopsteun voor zogenaamd "milieuvriendelijke bedrijfswagens". Hierbij pleiten we voor een toepassing gebaseerd op de ecoscore van het voertuig.

Is dit sociaal rechtvaardig?

- Niet het al dan niet hebben van een bedrijfswagen wordt aangepakt (= verworven onderdeel van het loon), wel het type bedrijfswagen wordt aangepakt. Fiscale incentives zijn het krachtigste middel om naar ander type wagens te gaan.

Voorstel 3: naar minder CO₂-uitstoot van alle auto's (federale en Vlaamse bevoegdheid)

Uiteraard veroorzaken niet alleen dieselauto's CO₂-uitstoot, maar ook benzineauto's. Het louter vervangen van dieselwagens door benzinewagens kan misschien het fijn stof verminderen, maar niet de CO₂-uitstoot. De overheid moet dus inzetten op sterkere incentives voor nieuwe meer duurzame technologieën.

Hoe?

1. Verhoog tijdelijk de incentives voor elektrische auto's en waterstof, ook voor bedrijfswagens.
2. Verhoog het aantal laadpalen voor elektrische auto's en waterstofinfrastructuur substantieel.
3. Sluit fiscale achterpoortjes voor misbruik van voorkeurmaatregelen voor minder duurzame wagens.

Is dit sociaal rechtvaardig?

- Om het risico op Mattheuseffecten (bijkomende incentives voor duurdere auto's) te beperken, moeten deze incentives tijdelijk en afbouwend gemaakt worden.
- Begin met de bedrijfswagens (sterke overheidssubsidies oriënteren naar gewenst type auto's).

Voorstel 4: hou niet alleen rekening met de CO₂-uitstoot, maar ook met de maatschappelijke impact van de auto's (MKBA)

Op termijn moet er niet alleen rekening gehouden worden met de ecoscore van de wagens, maar ook met de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Naast de uitstootnormen worden ook de geluidsnormen, ruimtebeslag en de impact op slachtoffers bij verkeersongevallen (massa en vermogen) in rekening gebracht. Wagens die slecht scoren moeten hoger belast worden.

II. Verminder het wagengebruik

Het is uiteraard niet voldoende om enkel en alleen het type wagens te veranderen. Ook een andere rijstijl kan leiden tot minder CO₂-uitstoot. Verder moet het aantal gereden kilometers moet omlaag. Mensen moeten worden gestimuleerd om andere vervoersmodi te gebruiken voor hun woon-werkverkeer of om meerdere vervoersmodi te combineren.

Hier is het van belang een onderscheid te maken tussen bedrijfswagens en eigen autogebruik. Binnen de bedrijfswagens is het van belang een onderscheid te maken tussen dienstwagens (voor professionele verplaatsingen, incl. woon-werkverplaatsingen in functie van dienstverplaatsingen) en salariswagens (vooral voor woon-werkverkeer, incl. privégebruik).

Waar relevant zullen we voorstellen formuleren die hieraan tegemoetkomen.

Voorstel 1: naar een zuiniger rijgedrag (federaal en lokaal)

Er kan al heel wat minder uitstoot (CO₂, NO_x, ...) gerealiseerd te worden door wettelijke snelheidsgrenzen te verminderen en ecologisch rijgedrag te promoten.

Hoe?

1. Een verlaging van de maximale snelheid op de autostrades en ringwegen naar 100 km/uur betekent een sterke vermindering van CO₂-uitstoot en NO_x-uitstoot.
2. Een verlaging van de maximale snelheid op gewestwegen naar 70 km/u is intussen gerealiseerd, met ingang van 1 januari 2017. Nu nog een verlaging in de bebouwde kom naar 30 km/u.
3. Meer sensibiliseringscampagnes rond ecologisch rijgedrag.

Is dit sociaal rechtvaardig?

- meer verkeersveiligheid en minder verkeersslachtoffers
- geen specifieke kostprijs, voor iedereen haalbaar
- handhavingsbeleid nodig
- minder luchtvervuiling om en rond autostrades
- minder files, want betere doorstroom van het verkeer

Voorstel 2: naar minder gereden kilometers met de bedrijfswagen (federaal)

In het kader van de bedrijfswagens zijn er drie soorten verplaatsingen:

- de professionele verplaatsingen (bv. vertegenwoordigers, klantenbezoeken, werk op diverse locaties, ...)
- het woon-werkverkeer
- de privé-verplaatsingen.

Het verminderen van het aantal kilometers door bedrijfswagens speelt op twee niveaus:

- we kunnen werknemers met een bedrijfswagen stimuleren om naast de bedrijfswagen ook andere vervoersmodi te gebruiken voor hun woon-werkverkeer (multimodaal vervoer)

- we kunnen de kilometers die privé gereden worden correcter doorrekenen aan de gebruiker

We laten de professionele verplaatsingen hier buiten beschouwing.

Hoe?

1. Er moet een wettelijk onderscheid worden gemaakt tussen de dienstwagens (waarbij de wagen noodzakelijk is voor het uitoefenen van de job) en de salariswagens.
2. Beperk de aftrek van brandstofkosten voor de werkgever enkel tot de dienstwagens.
3. Zet de bedrijfswagen om naar een mobiliteitsbudget Type 1 (zie kader achteraan). Via sociaal overleg kan de tankkaart (gedeeltelijk) worden ingeruild voor alternatieve, duurzame vervoersmiddelen (abonnement openbaar vervoer, fiets, Cambio-abonnement) die multimodaliteit stimuleren. De sociale partners in de NAR/CRB moeten hiervoor een limitatieve lijst opstellen.
4. Belast de privé-kilometers correct door het aandeel privé-kilometers te meten en te wegen en het voordeel pro-rata te onderwerpen aan belastingen (bijtellen bij voordeel van alle aard + doorrekening van kosten aan de werknemer)
5. Voer een belasting op privé-kilometers voor zelfstandigen en vrije beroepen in, à rato van 20 % van de kilometers als privéverplaatsingen.
6. Het deel van de cataloguswaarde dat 33.000 EUR overschrijdt moet volledig als voordeel in natura worden onderworpen aan belastingen en RSZ-bijdragen.

Is dit sociaal rechtvaardig?

- Werknemers met bedrijfswagen krijgen op die manier meer keuzevrijheid.
- Correct belasten privé-kilometers is rechtvaardiger t.o.v. alle werknemers die niet over bedrijfswagen en tankkaart beschikken.
- Via sociaal overleg kan onderhandeld worden over de nodige compensaties.
- Heeft geen impact op de professionele verplaatsingen.

III. Verminder het aantal auto's

Het is niet alleen noodzakelijk om te verschuiven naar een ander type wagens op de weg en om het aantal gereden kilometers te verminderen. Er kan ook gewerkt worden aan het verminderen van het aantal auto's op de weg.

Voorstel 1: naar minder bedrijfswagens

Vandaag zijn er zo'n 500.000 bedrijfswagens⁶ ingeschreven en dat aantal stijgt elk jaar. Het huidige fiscaal en parafiscaal regime stimuleert ondernemingen om loon en loonsverhogingen om te zetten naar een bedrijfswagen. In sommige sectoren gaat dat zelfs gepaard met een looninlevering.

Op die manier sponsort de overheid de files, de CO2-uitstoot en de luchtvervuiling. Dat is in de huidige context niet langer politiek verdedigbaar. Het idee van een bedrijfswagen moet worden teruggebracht naar zijn essentie: een wagen die nodig is voor professionele verplaatsingen. De salariswagen die in hoofdzaak gebruikt wordt voor woon-werkverkeer moet worden afgebouwd.

Uitwerking:

1. Neutraliseer de keuze tussen loonsverhoging of bedrijfswagen. Breng de SZ-bijdrage op gelijke hoogte
2. Maak een wettelijk onderscheid tussen dienstwagens en salariswagens.
3. Onderwerp de kosten voor het gebruik van de wagen (onderhoud, brandstof, verzekeringen) aan de belastingen en de Solidariteitsbijdrage
4. Vergemakkelijk de combinatie van diverse vervoersmodi en werk belemmeringen in de regelgeving weg. De huidige regeling verschilt veel te sterk per vervoersmodus, per tak, per type verplaatsingen
5. Geef alle werknemers die een salariswagen zouden krijgen in plaats daarvan een mobiliteitsbudget (MOBILITEITSBUDGET TYPE 1). Voor bestaande werknemers met een salariswagen wordt op bedrijfsniveau een overgangsmaatregel uitgewerkt zodat ze hun rechten behouden. Nieuwe werknemers of werknemers die een aangepast contract krijgen (bv. promotie maken) komen terecht in het systeem MOBILITEITSBUDGET TYPE 1 (zie bijlage).
6. Geef alle maatregelen in kader van woon-werkverkeer een fiscale en SZ-vrijstelling met uitzondering van salariswagens, conform het STOP-principe. Anomalieën (zoals bedrijfsfietsen) moeten worden weggewerkt.

Hoe?

1. Vandaag behouden gunstig behandelde vervoerswijze in combinatie met andere vervoerswijzen enkel hun gunstig regime (fiscaal en RSZ) als de verschillende trajecten elkaar niet overlappen. Best maken we een oplijsting van duurzame vervoerswijzen waarvoor **ten allen tijde** een fiscale en RSZ-vrijstelling moet gelden voor het woon-werkverkeer, ook in combinatie met andere vervoersmiddelen.
2. Bedrijfsfietsen moeten integraal vrijgesteld worden (zowel RSZ als voordeel van alle aard), ook wanneer ze geheel of gedeeltelijk voor privé-verplaatsingen worden gebruikt.
3. Behoud of verhoog de fiscale belasting (voordeel van alle aard) voor het luik salariswagens.

⁶ http://www.standaard.be/cnt/dmf20141003_01301392

4. Maak alternatieve modellen om op bedrijfsniveau diverse vervoersmodi te combineren ruim kenbaar. Verplaatsingsbehoeften zijn uniek. Dit vergt maatwerk. En een gedegen behoeftenonderzoek. Er bestaan daarvoor allerlei bestaande tools zoals de federale woon-werk diagnostiek, mobiscans, bedrijfsvervoerplannen en een breed ondersteuningsaanbod (provinciale mobiliteitspunten, ...).

Is dit sociaal rechtvaardig?

- Dit vergt sociaal overleg. De salariswagen is een verworven recht, dat niet zomaar kan teruggeschroefd worden
- Dit zoekt antwoorden op de mobiliteitsvragen van werknemers via alternatieven die meer afgestemd zijn op de noden van de werknemer
- Werknemers worden niet langer verplicht tot looninlevering in ruil voor bedrijfswagen.

Voorstel 2: minder auto's op de weg (federaal en regionaal)

Het beleid kan zich uiteraard ook op alle weggebruikers richten, niet alleen tot de bedrijfswagens, noch alleen tot het woon-werkverkeer. Ook het recreatief en niet-werkgerelateerd verkeer is enorm toegenomen.

Verder zijn er heel wat werknemers die met de eigen wagen naar het werk rijden. Ook ten aanzien van hen zijn maatregelen mogelijk om het multimodaal vervoer te promoten.

Uitwerking:

1. Bied alle werknemers een forfaitair mobiliteitsbudget aan (bv. ter waarde van € 200/maand) dat vrij te besteden is aan diverse vervoersmodi (maar niet aan vervoer met de auto) en een variabel deel, waarbij rekening wordt gehouden met de afstand tot het werk of de functie (= MOBILITEITSBUDGET TYPE 2). In dit voorstel wordt het mobiliteitsbudget (zonder bedrijfswagen) een soort voucher/trekkingsrecht, geen cashbedrag, dat volledig is vrijgesteld van belastingen en sociale bijdragen
2. Bevorder deelsystemen, zowel van auto's als van fietsen.
3. De gemakkelijkste kilometerheffing is een verhoging van de accijnzen op brandstoffen. Een manier om autogebruik te ontmoedigen is de verhoging van de accijnzen op brandstoffen.
4. Iets ambitieuzer is een slimme, ruimtelijk begrensde kilometerheffing. Een algemene kilometerheffing moet minstens samengaan met afdoende alternatieven voor autoafhankelijke werknemers. De sociale effecten van deze maatregel moeten op voorhand worden onderzocht en negatieve effecten moeten worden vermeden of gecompenseerd. Voor een algemene kilometerheffing is het veel te vroeg zolang alternatieven niet beschikbaar zijn voor autoafhankelijke werknemers. Met beperkte tolheffingen wordt het mobiliteitsvoordeel van het gebruik meteen zichtbaar en zullen mensen beter nadenken welk vervoermiddel het meest opportuun is
5. Evolueer geleidelijk en gradueel naar een slimme kilometerheffing, mits voorafgaandelijk een aantal voorwaarden zijn vervuld.
 - o Gradueel en geleidelijk:
 - we beginnen met tolheffing voor bepaalde moeilijke punten (bv. tunnels)
 - we breiden de tolheffing uit naar aantal grote steden en regio's
 - we breiden verder uit naar regio's met grote congestieproblemen op de piekmomenten
 - o Voorwaardelijk:

Met opmaak: Lettertype: Verdana, 10 pt

Met opmaak: Lettertype: Verdana, 10 pt

- de sociale impact moet eerst grondig bestudeerd worden, negatieve sociale effecten moeten vermeden of gecompenseerd worden
- de armoedetoets moet worden toegepast
- er moeten voldoende beschikbare en betaalbare alternatieven aanwezig. Met effectieve investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer, fietsinfrastructuur, een breed toegankelijk mobiliteitsbudget, en andere gerichte fiscale stimuli
- flankerend sociaal overleg zoals rond de tussenkomst van de werkgever in het woon-werkverkeer, de bedrijfsvervoerplannen, derde betalingsregelingen, de randvoorwaarden en het mobiliteitsbudget
- de berekeningsmethode van tarieven moet transparant, eerlijk en sociaal aanvaardbaar zijn. Tarieven moeten een progressief karakter hebben en dus in verhouding staan tot de draagkracht van de gebruiker, waarbij alle mogelijke inkomsten moeten worden meegenomen. Ook moet in de berekening met tijds- en plaatsgebonden correcties de specifieke arbeidssituatie van autoafhankelijke werknemers uit vervoersarme woon- en werkgebieden meegenomen worden
- de verzamelingen van data die nodig is voor het veralgemenen van het rekeningrijden, moet het recht op privacy garanderen, in het bijzonder ten opzichte van de werkgever garanderen
- rekeningrijden vereenvoudigt de autofiscaliteit en vervangt bestaande componenten zoals de jaarlijkse verkeersbelasting BIV blijft behouden omwille van het sturend effect bij de aankoop.
- de opbrengsten van het rekeningrijden personen- en vrachtvervoer moeten hoofdzakelijk dienen voor investeringen in mobiliteit en openbare werken. Investeringen moeten leiden tot een concrete voordelen voor het milieu en de mobiliteit van werknemers.
- Stimuleer bedrijfsvervoerplannen zodat bedrijven aangezet worden om te investeren in fietsstallingen, douches, ...

Hoe?

1. Verhogen van de accijnzen op diesel en benzine
2. Parkeerkosten worden zichtbaar gemaakt en/of doorgerekend aan de werknemer
3. Gradueel opgebouwd plan van tolheffingen
4. Verruiming van de experimenten met betrekking tot een slimme kilometerheffing
5. Uitwerken van de alternatieven (zie deel IV)

Is dit sociaal rechtvaardig?

- Minder auto's = minder uitstoot = minder gezondheidsproblemen.
- Tofheffingen aan tunnels en steden zijn eerste, meer aanvaardbare stap richting slimme kilometerheffing, waarvoor geen draagvlak bestaat.
- Eerst de alternatieven uitwerken, dan pas slimme kilometerheffing invoeren, anders verhoogt het de kost voor heel wat werknemers.
- Stimuli moeten voor alle werknemers beschikbaar zijn, ongeacht sector of grootte van de onderneming.

IV Stimuleer de alternatieven

Voorstel 1: Naar meer en beter openbaar vervoer (federaal en Vlaams)

Als we werknemers willen stimuleren om minder de auto te gebruiken, dan moeten er ook voldoende alternatieven zijn. Vooral het openbaar vervoer moet verder worden uitgebouwd en beter (maar niet uitsluitend!) worden afgestemd op het woon-werkverkeer.

Hoe?

1. Richt de ruimtelijke ordening dusdanig in dat de bestemmingen maximaal bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en zorg voor structurele samenwerking tussen ruimtelijke ordening en openbaarvervoeraanbieders.
2. Blijf investeren in het openbaar vervoer en zorg voor voldoende comfort en gebruiksgemak.
3. Verhoog de capaciteit.
4. Zorg voor openbaar vervoer naar de tewerkstellingspolen en hou daarbij rekening met de werktijdregelingen (vroeg en late shifts).
5. Bouw ook het vervoer in de vierde laag (voor de last mile) goed uit (bv. bedrijfsbussen, shuttlediensten, ...).
6. Zorg voor een goede afstemming tussen het openbaar vervoer en andere vervoersmodi (overstaptijden, wachtruimte, fietsenstallingen, fietspunten, fietsverhuursystemen, ...)

Is dit sociaal rechtvaardig?

- meer OV = meer mobiliteit = minder vervoersarmoede
- meest betaalbaar en toegankelijk voor iedereen, dankzij sectorale regelingen over 80% - 100% terugbetaalbaarheid
- minste CO2-uitstoot in verhouding tot aantal passagiers

Voorstel 2: Stimuleer stappen en trappen (federaal, Vlaams en lokaal)

Naast het openbaar vervoer zijn er heel wat werknemers die hun woon-werkverkeer geheel of gedeeltelijk met de fiets kunnen afleggen. Zeker door de opkomst van de elektrische fiets verhoogt de haalbare afstand tot 10 à 15 km. Dit levert niet alleen heel wat minder CO2-uitstoot, maar ook heel wat gezondheidswinst.

Hoe?

1. Voer een wandelvergoeding in voor wie zich te voet verplaatst.
2. Verbeter de fietsinfrastructuur in alle gemeenten.
3. Leg meer fietssnelwegen aan naar de belangrijkste tewerkstellingspolen.
4. Stel de bedrijfsfiets volledig vrij van RSZ-bijdragen, ook in geval van privé-gebruik.
5. Geef RSZ-vrijstelling op de fietsvergoeding voor dienstverplaatsingen met een bedrijfsfiets (anomalie wegwerken).
6. Stimuleer werkgevers door middel van een RSZ-vermindering voor elke werknemer die zich op een actieve manier naar het werk verplaatst.

7. Verhoog de fietsvergoeding en indexeer ze jaarlijks. Bv een verdubbeling voor de eerste 10 km, behoud huidige fietsvergoeding voor de resterende kilometers. Aftopping fietsvergoeding tot maximaal 25 km (enkele rit).
8. Voer d.m.v. sociaal overleg de fietsvergoeding in, in alle sectoren. Breid de fietsvergoeding uit naar de snelle elektrische fiets (bromfiets klasse S).
9. Geef een verhoogde aftrekbaarheid voor bedrijven van alle fietsgerelateerde kosten, inclusief onderhoud, fietsvergoedingen, aanleg fietsstallingen en aankoop bedrijfsfietsen.
10. Creëer een MOBILITEITSBUDGET TYPE 2 (voor alle werknemers) waarbij het fietsgebruik wordt opgenomen.
11. Maak gebruik van formules van leasefietsen.
12. Sensibiliseer ook doelgroepen die vandaag nog te weinig gebruik maken van de fiets.
13. Creëer systemen van voorfinanciering voor de aankoop van elektrische fietsen. De hoge aankoopprijs schrikt veel mensen af.

Is dit sociaal rechtvaardig?

- Stappen en trappen zijn de meest betaalbare modi
- Sterk positief effect op de gezondheid
- Geen uitstoot van CO2 of andere polluenten

Voorstel 3: Stimuleer een kortere woon-werkafstand

"De meest duurzame mobiliteit is geen mobiliteit". Het wegnemen van de noodzaak voor verplaatsingen is de meest duurzame oplossing. Vooral bij mensen die voor een keuze staan (jonge mensen die gaan samenwonen, die op de arbeidsmarkt komen, ...) kan de keuze om dicht bij de tewerkstelling te gaan wonen beloond worden.

Hoe?

1. Stimuleer tele- en thuiswerk en de decentralisering van diensten naar de centrumsteden in plaats van alleen in Brussel.
2. Voer een forfaitair mobiliteitsbudget (MOBILITEITSBUDGET TYPE 3) in (bv. fiscale aftrek) voor alle werknemers, los van de afstand woon-werkverkeer. Op die manier zullen mensen meer 'overhouden' naarmate ze dicht bij hun werk wonen. Combineer deze forfaitaire vergoeding met een variabele vergoeding voor het gebruik van alternatieven (niet voor auto of bedrijfswagen) i.f.v. afstand tot het werk, de functie, het aantal duurzame dienstverplaatsingen, ...
3. Geef werknemers die dicht bij het werk komen wonen (= actieve daad) een verhuispremie of een klein verlet voor verhuis.
4. Verlaag de registratierechten bij de aankoop van een nieuwe en enige woning om de woonmobiliteit te stimuleren.

Is dit sociaal rechtvaardig?

- mensen worden beloond om dicht bij het werk te gaan wonen, maar andere werknemers worden niet afgestraft omwille van de afstand tussen woon- en werkplaats.

Voorstel 4: een radicale ommekeer van het pendelcompromis (federaal)

Voorgaande voorstellen blijven vaak vertrekken van het idee dat werknemers gecompenseerd moeten worden voor de kosten die zij maken om zich te verplaatsen naar het werk. Het resultaat is een behoorlijk complex geheel van maatregelen die bovendien niet voor alle werknemers in dezelfde mate beschikbaar zijn. Andere landen kennen zelden zo'n uitgebreid systeem.

Een alternatief is de logica volledig om te draaien en alle systemen ter ondersteuning van het woon-werkverkeer af te schaffen en om te zetten in een hoger nettoloon. Elke werknemer bepaalt dan volledig autonoom hoe hij zich naar het werk verplaatst.

Hoe?

1. Schaf alle regimes voor terugbetaling woon-werkverkeer af en geef de werknemers een hoger nettoloon of een vrij te besteden forfaitair bedrag. Werknemers maken dan volledig vrij de slimste, financieel interessantste keuze. Dit systeem stuurt naar duurzame mobiliteitskeuzes wanneer door verhoogde accijnzen of een kilometerheffing het autogebruik wordt ontmoedigd. (= MOBILITEITSBUDGET TYPE 3).

Is dit sociaal rechtvaardig?

- Verantwoordelijkheid voor type en kosten van de verplaatsing komt volledig bij de werknemer te liggen.
- Financiering kostprijs voor bedrijfswagen ligt uitsluitend bij werkgever, niet meer bij overheid (= vermindering Mattheuseffect).

Samenvatting: verleg de financiële prikkels en combineer maatregelen

Verleg de financiële prikkels

Om de transitie naar een duurzame mobiliteit te maken is een heuse taks shift nodig, waarbij de publieke uitgaven voor het autovervoer verminderd worden en voor de alternatieve vervoersmodi verhoogd.

Het verminderen van de publieke uitgaven voor automobilititeit kan door:

- het verminderen van de fiscale uitgaven voor bedrijfswagens, te beginnen met de tankkaart en het voordeel van alle aard voor het gedeelte van de cataloguswaarde van auto's boven 33.000 EUR.
- Het aanscherpen van de BIV en jaarlijkse verkeersbelasting
- Het vergroenen van de BIV en jaarlijkse verkeersbelasting op leasewagens

Het stimuleren van de alternatieve vervoersmodi kan door:

- het verruimen van de SZ-vrijstelling en fiscale vrijstelling tot alle duurzame vervoersmodi (dus niet voor bedrijfswagen of eigen wagen)
- verhogen van de fietsvergoeding
- invoeren van een wandelvergoeding
- het investeren in kwantiteit en kwaliteit van het openbaar vervoer

De middelen voor deze investeringen in alternatieven komen van een vermindering van de fiscale uitgaven, een verhoging van de belasting Voordeel Alle Aard boven 33.000 EUR en de nieuwe inkomsten uit tolheffingen.

De maatregelen die een negatief effect hebben op de inkomsten voor de sociale zekerheid, zoals het uitbreiden van de socialezekerheidsvrijstelling tot alle duurzame vervoersmodi, moeten gecompenseerd worden.

Combineer diverse maatregelen

Om daadwerkelijk tot een gedragswijziging te komen, is ook een combinatie van diverse maatregelen nodig, die elkaar bovendien versterken (en niet tegenwerken). Daarbij schuiven we een aantal lijnen naar voren:

- Het invoeren van een mobiliteitsbudget heeft maar zin als de financiële prikkels voor bedrijfswagens afgebouwd worden
- Hoe duurzamer het vervoermiddel, hoe hoger de incentives moeten zijn. Bv. e-fietsen moeten meer gestimuleerd worden dan e-auto's.
- Collectieve vervoersmodi moeten meer gestimuleerd worden dan individuele vervoersmodi

Bijlage Verschillende types van mobiliteitsbudget

Het mobiliteitsbudget is een concept dat nog verder moet uitgewerkt worden. Daarbij is het essentieel eerst de doelstellingen te bepalen, want de concretisering hangt daarvan af.

Doorheen de nota hebben we drie types van mobiliteitsbudget afgebakend.

	TYPE 1	TYPE 2	TYPE 3
Doelstelling	Substitutie bedrijfswagen door duurzame modi	Belonen duurzame verplaatsingen	Stimuleren van nabijheid en belonen van actieve verplaatsingen
Voor wie?	Voor werknemers met bedrijfswagen	Voor alle werknemers	Voor alle werknemers
Hoe?	SZ-vrijstelling + fiscale vrijstelling voor alle duurzame modi <ul style="list-style-type: none"> - OV - Autodeelsystemen - Fietsvergoeding - bedrijfsfiets 	Forfaitair mobiliteitsbudget van minimaal 200 EUR/mnd voor alle duurzame modi, vrijgesteld van RSZ en belastingen (niet voor (bedrijfs-)auto) <p>+ Variabel deel ifv afstand woon-werk</p> <p>+ variabel deel ifv functie werknemer</p>	Vrij te besteden forfaitair bedrag
	Wegwerken anomalieën in regelgeving rond bedrijfsfiets : ook voor privégebruik	Afschaffing alle andere systemen	Afschaffing alle systemen (fietsvergoeding, OV, bedrijfswagens, ...)
	Behoud /verhoging SZ + Voordeel Alle Aard op bedrijfswagen en tankkaart	In combinatie met hogere accijnzen	Stimuleert nabijheid, belooft fietsers en stappers
	Aftrek brandstofkosten beperken tot dienstverplaatsingen	Parkeerkosten worden mee in rekening gebracht in het mobiliteitsbudget	Verhoging van de lasten op autogebruik via accijnzen, tolheffingen of slimme kilometerheffing
		In de vorm van een voucher, geen cash	Cash-bedrag