

# Opgelet met het mobiliteitsbudget

*Toon Zijlstra & Thomas Vanoutrive*

*Het mobiliteitsbudget werd de afgelopen jaren door diverse partijen herhaaldelijk aangeduid als een belangrijk onderdeel van de oplossing voor congestie en andere problemen. Het houdt in dat de werknemer zelf een cocktail van mobiliteitsoplossingen kan samenstellen om zo tegemoet te komen aan de eigen verplaatsingsbehoeften. Meestal wordt het beschouwd als hét alternatief voor de bedrijfswagen, waarbij werknemers met hetzelfde budget bijvoorbeeld kunnen kiezen voor de combinatie van een kleinere wagen met een treinabonnement en/of een fiets.*

*Deze dialoog gaat in op een aantal risico's. Zo kan het concept niet worden losgezien van een fundamentele kwestie: de promotie en constructie van een meer flexibele, ondernemende, competitieve, individueel-verantwoordelijke werknemer.*

## Op zes wielen

A: Hallo, wie we hier hebben. Wat leuk!

B: Ja, ik passeerde en zag dat je thuis was, dus dacht ik: 'k stop even en zeg goeiedag.

A: Da's vriendelijk, maar waarom heb je jezelf helemaal in de latex gestoken? Je bent toch niet aan het sporten?

B: Lycra, bedoel je. En ja, ik ben met de fiets.

A: Op de fiets? Dat zal ook de eerste keer zijn in al die jaren! Ben je nog niet verleerd hoe je moet trappen?

B: Haha... 't Is trouwens niet zomaar een fiets: ik heb gekozen voor een lekker licht carbon frame, een titanium vork en elektronische versnellingen.

A: En je hebt zelfs een sticker van je werkgever op je fiets geplakt, of heb je de bedrijfswagen nu ingeruild voor een fiets?

B: Nee,... ja... Wel, mijn werkgever heeft eindelijk het mobiliteitsbudget ingevoerd, zo kon ik mijn bedrijfswagenbudget zelf besteden aan diverse opties.<sup>1</sup> We kregen zelfs de mogelijkheid om een kleinere bedrijfswagen te kiezen in ruil voor twee extra vakantiedagen. Het mobiliteitsbudget is echt een win-win voor milieu en werknemer. Ik heb nu een plug-in hybride auto, dat zal een milieubewust iemand als jij wel appreciëren, dacht ik zo... Dankzij het zuinige verbruik van de wagen en mijn voorname om in de zomer één dag per week de twintig kilometer naar mijn werk met de fiets af te leggen, hield ik geld over voor andere opties: dat is dus deze stoere fiets geworden.

A: Je maakt dus handig gebruik van het feit dat de ecoscore nu in rekening wordt gebracht bij het belasten van bedrijfswagens. Je krijgt nu zes wielen van je baas in plaats vier, daar zullen de ijsberen op de noordpool blij mee zijn!

## Geen mobiliteitsbudget maar mobiliteitsbudgetten

B: Je sarcasme is onovertroffen. Ik kon evengoed een grote dieselwagen hebben gekozen, had je dat liever gehad? Een hybride kiezen is misschien een bescheiden inspanning voor het milieu, maar ik kan gewoon niet zonder een bedrijfswagen. En door één

dag per week met de fiets te gaan werken, help ik ook de files te verminderen. Voor mij is dit al een hele stap.

- A: Ja, inderdaad: het mobiliteitsbudget wordt gepresenteerd als de manier om de files op te lossen en tegelijkertijd wordt gesteld dat mensen op zoek zijn naar alternatieven voor de bedrijfswagen vanwege de files.
- B: Dus... wat is je punt?
- A: Wel, wanneer de files 'opgelost' zijn, hebben mensen ook geen prikkel meer om 'alternatieven' te gebruiken. Het is een soort cirkelredenering. Bovendien lijkt het mobiliteitsbudget mij geen oplossing voor de problemen waarmee we worden geconfronteerd.
- B: Wacht, laten we eens alles op een rijtje zetten. Na twintig jaar je commentaar op mijn bedrijfswagen te moeten verdragen, kies ik er eindelijk voor om mij duurzamer te verplaatsen, wat nu mogelijk is omdat mijn werkgever ons een mobiliteitsbudget aanbiedt, waardoor ook mijn collega's enthousiast de groene toer op gaan. Trouwens, naast de milieubeweging hebben zowel vakbonden, werkgeverskoepels, als linkse én rechts politieke partijen zich in de media uitgesproken als voorstander van het mobiliteitsbudget. En toch vind je het mobiliteitsbudget maar niets. Tja, 't is zoals ons moeder zei, altijd jij tegen de rest van de wereld.
- A: Met reden. Kijk, er bestaat niet zoiets als hét mobiliteitsbudget. Binnen het huidige wettelijk kader implementeren verschillende bedrijven al heel wat varianten. En op politiek vlak mag er dan wel een draagvlak lijken te bestaan, maar als het over de concrete invulling gaat, ontstaan er onvermijdelijk discussies. Iedereen plaatst zijn eigen accenten.
- B: En waar werden volgens jou de accenten dan gelegd in bijvoorbeeld het project 'Mobiliteitsbudget Werkt!'
- A: Enkele jaren geleden was dat project inderdaad veelbesproken. De Bond Beter Leefmilieu, Mobiel21, Mobimix en Voka Halle-Vilvoorde bogen zich toen met steun van de Vlaamse overheid over het mobiliteitsbudget en organiseerden dit experiment. In het eindrapport deden ze voornamelijk aanbevelingen om een product te ontwikkelen voor humanresourcesmanagers dat zowel aantrekkelijk is voor werkgevers als werknemers.<sup>2</sup>
- B: Maar dat kan enkel door het juridisch kader aan te passen. Vandaar dat er een wetsvoorstel kwam.<sup>3</sup>
- A: Correct. Wel, het feit dat het nog niet goedgekeurd is, wijst erop dat verschillende spelers een andere visie hebben. De groenen bijvoorbeeld<sup>4</sup> willen een mobiliteitsbudget voor *alle* werknemers invoeren via de bedrijfsvoorheffing, en de rol van de werkgever is daarbij veel beperkter dan bij de 'cafetariaplannen' waarbij werkgevers een korf van voordelen aan de werknemers aanbieden, waarbij de grootte van de korf afhangt van iemands positie binnen het bedrijf.
- B: Ja, er zijn verschillen, maar de controversie is minder groot dan voorheen. De afgelopen jaren was het bedrijfswagendebat behoorlijk gepolariseerd: sommige partijen wilden het systeem van bedrijfswagen domweg afschaffen. Met het mobiliteitsbudget is er nu tenminste een compromis waar veel partijen zich in kunnen vinden, ... behalve jij dan.
- A: Wel, jouw zogeheten compromis maskeert toch enigszins de echte discussie. De essentiële vraag is wat we willen als samenleving en dit wordt vervangen door de vraag wat jij wil als individu!
- B: Tja, maar laten we het over de essentie hebben, het gaat nog steeds over mobiliteit, niet? Al geef ik onmiddellijk toe dat het een complex verhaal blijft waarbij het moeilijk

- te voorspellen is wat de juiste impact zal zijn op het aantal gereden kilometers, op de keuze die werknemers maken tussen vervoerswijzen, op de opties die werkgevers zullen aanbieden, of op de milieu-impact van de voorgestelde hervormingen.
- A: Je hebt gelijk, al wijst onderzoek erop dat veel werknemers toch nog voor een bedrijfswagen zouden kiezen als ze een mobiliteitsbudget krijgen.<sup>5</sup> En we kunnen wel iets leren van het huidige feit dat bedrijfswagenrijders gemiddeld 6.000 kilometer extra afleggen tijdens de vrije tijd.<sup>6</sup> Het uitdelen van tankkaarten waarmee je ook in het weekend op uitstap kan, zal daar niet vreemd aan zijn. Maar het gaat niet enkel over overbodige vrijetijdstripjes. Mocht rijden bijvoorbeeld duurder worden, dan zouden er waarschijnlijk ook minder dienstverplaatsingen worden gemaakt. Kijk, in het Verenigd Koninkrijk is het systeem hervormd, en wat bleek? Een significant deel van de trips verdween gewoon doordat werkgevers zich anders organiseren, en bijvoorbeeld een keertje minder op locatie vergaderen.<sup>7</sup> De bedrijfswagen met tankkaart genereert met andere woorden ook een vraag.
- B: Maar door het mobiliteitsbudget in te voeren, zou er wel het een en ander kunnen veranderen. Het wetsvoorstel waar we eerder naar verwezen leek het er niet echt simpeler op te maken.<sup>8</sup>
- A: Het plan was om aan de bestaande gecompliceerde fiscale regeling nog een extra optie toe te voegen: het mobiliteitsbudget. En je hebt gelijk, het is complex en net omdat de impact onzeker is, benadruk ik de basisprincipes en de aspecten die de diverse actoren in het debat in de verf zetten: sommigen wijzen op het groene aspect of de files, anderen op budgetneutraliteit of op de loonkostendimensie.
- B: Als je het over basisprincipes hebt, dan lijkt me de keuze tussen verschillende vervoermiddelen essentieel.
- A: Multimodaliteit dus.
- B: In de zin dat werknemers van de gewoonte af moeten om voor elke verplaatsing de wagen te nemen. In plaats daarvan dienen ze voor elke verplaatsing de meest rationele vervoerskeuze te maken. Voor een trip naar een afgelegen bedrijvenpark is de wagen het meest efficiënt, terwijl voor een vergadering in hartje Brussel de trein de meest rationele keuze is. Keuze, dat lijkt me een ander centraal concept te zijn.
- A: Ja, maar welk soort 'keuze' is dit in wezen? Bekijk dat eens in een ruimer perspectief: zegt dit niet veel over hoe de overheid en de werkgevers veranderd zijn in hun manier van kijken werknemers? Als je het mij vraagt, creëren ze via deze 'keuze' niets meer of niets minder dan een nieuw soort mens!

### **Een nieuwe fiets? Een nieuwe mens!**

- B: Een nieuw soort mens? Dat klinkt toch wat zweverig. Op dit punt belanden we nu telkens in een discussie met jou...
- A: Wat bedoel je?
- B: Ik verwacht dat je nu weer een of andere Franse filosoof uit de kast haalt?
- A: Zeker weten! Nu je erop aandringt, kan ik je vertellen dat de volgelingen van Michel Foucault relevante analyses hebben gemaakt die ons de opkomst en populariteit van het mobiliteitsbudget kunnen helpen begrijpen. Je kan het mobiliteitsbudget immers niet los zien van het nieuwe-werken-discours.
- B: Je wilt toch niet terug naar de extreem hiërarchische managementpraktijken van de jaren zestig, waarbij je slaafs de bevelen van de baas moest opvolgen, en waarbij er net niet werd opgelegd hoeveel keer je per minuut mocht ademen? Nu krijgen we

de vrijheid, en dus ook de verantwoordelijkheid, om ons eigen werk te organiseren. Het is dan ook logisch dat we zelf mogen kiezen hoe we overal geraken. Een mobiliteitsbudget schrikt me niet af, mijn baas bemoeit zich al genoeg met mijn werk, ik zal zelf wel bepalen of ik de auto, de fiets of de trein neem.

- A: Je bent dus de 'regisseur van je eigen leven', zoals ze dat zo mooi verwoorden, of toch op z'n minst de regisseur van je eigen mobiliteit. Dit past binnen hetgeen Nikolas Rose *advanced liberalism* noemt en wat ook in Foucaultiaanse benaderingen van neoliberalisme centraal staat.<sup>9</sup> Besturen, of het nu gaat over een staat of een bedrijf, legt dan de nadruk op het creëren van de juiste context waarbinnen individuen en organisaties zelf actief en ondernemend toewerken naar het gewenste resultaat. Dat wordt ook wel *the conduct of conduct* genoemd.
- B: Je bedoelt dat het dus een meer indirecte vorm van management is? Dat is toch te verkiezen boven het autoritair opleggen aan passieve werknemers wat ze moeten doen, toch? Ik deins er niet voor terug om mijn eigen manager te zijn en mezelf actief te ontplooien... Dat doe je trouwens zelf ook, waarom lees je anders al die boeken? Toch niet omdat iemand jou dwingt om dat te doen?
- A: Tuurlijk draag ik zelfontplooiing en autonomie een warm hart toe. En het modernistische strak geplande ideaal is ook niet mijn ding, valse nostalgie naar een verbeelde jaren zestig zou misplaatst zijn. Maar het nieuwe model is toch sterk competitief en individualistisch, met al dat benchmarken, zichzelf overtreffen en monitoren. Ik ben vrij kritisch over het nieuwe type mens dat men zo wil creëren.
- B: Een nieuwe mens? Komaan zeg, het is toch niet omdat ik een mobiliteitsbudget heb dat ik opeens een ander mens ben?
- A: Ik heb het niet over jou als individu, maar wel over een algemene maatschappelijke, culturele verandering.
- B: De moraalridder zit weer op 't paard...
- A: Er zit zeker een moreel kantje aan mijn kritiek, maar de mobiliteitsbudgetretoriek is niet minder moraliserend, die zegt ook duidelijk wat goed is en wat niet. Het mobiliteitsbudget kan je zien als een soort technologie die, samen met andere technologieën, ervoor zorgt dat we ons anders gedragen, andere waarden belangrijk vinden en anders in de wereld staan. We gaan bijvoorbeeld anders naar een ongewenst resultaat kijken, vanuit de logica van het mobiliteitsbudget interpreteren we foute keuzes als het falen van iemand.
- B: Terwijl het in de praktijk moeilijk is om te bepalen welk individu, of welke individuen hebben gefaald. Is het dat wat je bedoelt?
- A: Onder meer. Kijk, een mobiliteitsbudget leg je vast voor een jaar of langer, zeker wanneer er een bedrijfswagen in het pakket zit. Heb je er al over nagedacht wat er gebeurt als iemands mobiliteitsbudget op is voordat die persoon opnieuw kan kiezen? Zal de baas dan bijspringen zodat de medewerker naar een noodzakelijk geachte vergadering kan, of zal de werknemer het uit eigen zak moeten betalen? Ik weet niet of de verantwoordelijkheid zomaar bij de individuele werknemer kan worden gelegd.
- B: Het is inderdaad moeilijk om je mobiliteitsnoden op voorhand goed in te schatten. Dat zal een leerproces vergen.
- A: Wel, het wetsvoorstel mobiliteitsbudget dat in 2014 werd ingediend, leek er van uit te gaan dat er objectieve mobiliteitsnoden bestaan, dat lijkt me een verregaande assumptie.<sup>10</sup>
- B: We kunnen inderdaad niet alles op voorhand weten, je moet flexibel kunnen inspelen op opportuniteiten.

- A: En door het werk anders te organiseren, kan je het misschien wel doen met minder verplaatsingen. Maar je kan het ook oneens zijn met je leidinggevende, het zou niet de eerste keer zijn dat je me vertelt dat je naar een in jouw ogen nutteloze vergadering moest aan de andere kant van het land omdat jouw baas vond dat er *iemand* moest aanwezig zijn. Heb je dan de autonomie om te zeggen dat je niet gaat?
- B: Idealiter gebeurt alles in overleg en neem je beslissingen in consensus, maar als er knopen moeten worden doorgehakt, is het aan de baas om de verantwoordelijkheid te nemen.
- A: Je zou ook een vergelijking kunnen maken met een ander initiatief op de werkvloer dat we zowel in de Verenigde Staten als bij onze noorderburen terugvinden. Een werkgever in Nederland heeft bijvoorbeeld alle werknemers een onbeperkt aantal verlofdagen toegezegd: de werknemer bepaalt zelf hoelang hij of zij op vakantie gaat.<sup>11</sup> Daarmee heeft de onderneming veel positieve aandacht gegenereerd, het zou goed zijn voor het moreel, de werksfeer, de werk-privébalans en het aantrekken van talent. Wat mij betreft wordt het daarmee niet makkelijker voor de individuele werknemer. Wanneer het werk nu niet op tijd af is, heb je plots te weinig je verantwoordelijkheid genomen en te veel verlof. Bovendien verdwijnen er zo noodzakelijke ijkpunten, en om te bepalen hoeveel mensen op verlof gaan, kijkt men niet langer naar de reglementen, maar naar de collega's. In een competitieve sfeer ontardt dat in een druk om meer te werken, desnoods ten koste van jezelf en anderen. Kortom, het is soms erg fijn om richtlijnen te hebben die werknemers beschermen, vrijheid zonder grenzen is niets anders dan doelloosheid.
- B: Maar jij benadrukt vooral de mogelijke negatieve kanten, laat ons eens naar de positieve kant kijken. Het grootste voordeel van het mobiliteitsbudget is het verlaten van de *one-size-fits-all*-benadering. Iedereen wordt in het nieuwe systeem in de gelegenheid gesteld om de eigen situatie te optimaliseren. En zeg nu zelf, wie weet er nu beter wat nodig is dan de werknemer zelf? Wanneer je vlot naar het werk kan stappen, fietsen of sporen, zal je niet langer voor de bedrijfswagen kiezen.
- A: De zogeheten salariswagens, die niet gedurende de werkdag worden gebruikt, zouden dan minder aantrekkelijk worden.
- B: Klopt, maar zonder bedrijfswagen geraak ik niet bij het merendeel van mijn klanten en leveranciers. Mijn bedrijfswagen is echt geen salariswagen die enkel dient om mij wat extra loon te geven op fiscaal vriendelijke wijze.

### Hoe zit het nu? Het huidige systeem

- A: Dat weet ik, maar de loonkost blijft een constante in het debat, wat in theorie naast de kwestie is, het gaat immers over mobiliteit, nietwaar?
- B: Inderdaad. Maar ik ga er niet voor liegen, dankzij de gunstige fiscale regeling hou ik netto meer over omdat ik een bedrijfswagen krijg, ik zou dom zijn om dat te weigeren.
- A: Maar het zou goed zijn als in het bedrijfswagendebat de loonkostenkwestie en het mobiliteitsaspect eens uit elkaar zouden worden gehaald.
- B: Hoe ga je dat doen? De twee zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.
- A: Wel, misschien moeten we maar eens kijken naar de logica van de bestaande fiscale regeling.
- B: Zit er dan een systeem in?

- A: Zeer zeker. Het huidige systeem onderscheidt drie types trips – dienstverplaatsingen, woon-werkverkeer en privétrips – die elk een verschillende fiscale behandeling krijgen.
- B: Oké, je bedoelt die logica. Het is inderdaad logisch dat ik niet word gestraft omdat ik voor het werk een auto nodig heb. Kijk, wanneer ik mijn wagen gebruik voor dienstverplaatsingen, dan heeft de auto eigenlijk hetzelfde statuut als de grasmaaier van een tuinbouwer. Er is dan ook geen enkele reden om een gebruiksvoorwerp, of het nu een auto of een grasmachine is, te beschouwen als loon, en hetzelfde geldt voor de brandstof. Er was heel wat te doen over de bedrijfsleider die als werknemer geen belasting moest betalen voor zijn dure Duitse sportwagen omdat die enkel werd gebruikt voor dienstverplaatsingen, voor de privéverplaatsingen had de persoon in kwestie immers een andere auto.<sup>12</sup>
- A: Als het inderdaad klopt dat de wagen enkel wordt gebruikt voor dienstverplaatsingen, dan is er inderdaad geen enkele reden om de werknemer een voordeel van alle aard te laten betalen. Het bedrijf dient dan enkel de btw en andere bijdragen te betalen. Je kan je wel afvragen of een dure sportwagen de best beschikbare technologie is voor dienstverplaatsingen. Er zijn efficiëntere alternatieven....
- B: Klopt, maar hetzelfde kan je zeggen over het designmeubilair in het kantoor van m'n baas, er zijn zeker goedkopere stoelen en tafels te vinden, die ook minder grondstoffen hebben gekost. Maar dat is niet het punt hier. Bij bedrijfswagens is het belangrijk om een onderscheid te maken tussen privéverplaatsingen en dienstverplaatsingen.
- A: En de wetgever deelt die privéverplaatsingen nog eens op in twee categorieën, ten eerste heb je het woon-werkverkeer, wat fiscaal een gunstiger behandeling krijgt dan de tweede categorie, de niet-werk-gerelateerde verplaatsingen. Dat sluit aan bij een lange Belgische traditie die woon-werkverkeer goedkoop maakt. Toen er nog geen auto's waren, subsidieerde de Belgische overheid reeds openbaar vervoer voor het werkvolk. De essentie van het fiscaal regime is de opdeling in deze drie soorten verplaatsingen: dienstverplaatsingen, woon-werkverkeer en zuivere privéverplaatsingen.<sup>13</sup>
- B: Da's de theorie, maar in de praktijk is dit onderscheid niet zo vanzelfsprekend. Ik kan moeilijk drie brandstoftanks laten installeren en als ik voor het werk rijd andere diesel gebruiken dan wanneer ik naar de supermarkt tuf. Of met drie verschillende auto's rijden, dat zou pas verspilling zijn: eentje om naar het werk te rijden, een auto voor tijdens de werkuren, en dan nog één voor de privéverplaatsingen. En wat als ik na het werk een omweg maak om jou te bezoeken, is dat woon-werkverkeer of een privéverplaatsing?
- A: De wetgeving is hier inderdaad pragmatisch in geweest, al hebben sommige machines die ook op de openbare weg rijden twee brandstoftanks, eentje voor dure diesel en een andere voor stookolie die wordt gebruikt op een werf of akker.
- B: Voor mijn bedrijfswagen kon ik indertijd kiezen voor een forfait, waarbij er bijvoorbeeld werd van uitgegaan dat ik tienduizend kilometer per jaar woon-werkverkeer aflegde, of ik kon ook aantonen hoeveel ik effectief reed. Het systeem is daar vrij pragmatisch in. Maar in al die jaren dat ik een bedrijfswagen heb, is het systeem regelmatig aangepast. Tegenwoordig moet je een paar uur studeren om het systeem te doorgronden.
- A: Klopt, en de kloof tussen theorie en praktijk neemt intussen gigantische proporties aan. De verschillende fiscale behandeling voor de drie types verplaatsingen volgt een zekere logica, maar daar gaat het in de media niet over.

B: Daar heb je gelijk in, in de kranten worden bedrijfswagenrijders afgeschilderd als de veroorzakers van de files, als vervuilers en belastingontduikers.

### Het loonkostenargument

- A: Wat ons terugbrengt bij het loonkostenverhaal. Kijk, we zijn het erover eens dat drie auto's of drie brandstoftanks niet echt een efficiënte manier zijn om het onderscheid tussen de drie types verplaatsingen te maken.
- B: Akkoord.
- A: Laat ons eens een denkoefening maken: we installeren in alle bedrijfswagens drie knopjes, één voor elk type verplaatsing. Voor een dienstverplaatsing zet je het eerste knopje aan, rijd je van huis naar het werk dan duw je op het tweede knopje,...
- B: ...en als ik een privéverplaatsing maak dan schakel ik het derde knopje in, ik begrijp het.
- A: Met de huidige technologie kan dat geen probleem zijn, en zo kan je perfect berekenen hoeveel je uitgeeft aan elk type verplaatsing. Zowel de afschrijvingskosten, onderhoudskosten als de brandstofkost worden daarna proportioneel verdeeld. Laten we ervan uitgaan dat de onzekerheidsmarge niet te groot is, en dat je de privékilometers met je loon moet betalen. Wel, wat denk je, wat zou de reactie zijn?
- B: De grote vraag is wie de extra belasting zou betalen. Krijg ik extra loon van mijn werkgever om het verschil met de huidige toestand te compenseren, verlaagt de overheid de loonlasten, of draaien de werknemers op voor het feit dat privékilometers als een volwaardig deel van het loon worden beschouwd? Iemand moet de rekening betalen.
- A: Dergelijk systeem, ook al is het budgetneutraal voor de overheid, betekent een herverdeling tussen werknemers. Het zou inderdaad een loonverlies betekenen voor heel wat werknemers, tenzij werkgevers worden gedwongen om dit te compenseren, maar die staan ook niet te springen om hogere brutolonen uit te betalen.
- B: Klopt. Maar wat is nu de moraal van het verhaal?
- A: Wel, we kunnen ervan uitgaan dat, gemiddeld genomen, hogere inkomens meer kans maken op een bedrijfswagen, en er alleszins fiscaal meer voordeel uit halen.
- B: Dat kan ik niet ontkennen. En al krijgen arbeiders nu ook soms een bedrijfswagen aangeboden, voor de hogere profielen is het voordeel groter.
- A: Komen de pleidooien voor het gunstige regime voor bedrijfswagens dan niet neer op de stelling dat hogere inkomens minder belastingen moeten betalen?
- B: Tja, eigenlijk wel.
- A: Het lijkt me dan ook gewoon nuttig om de verschillende discussies uit elkaar te halen. Enerzijds is er het debat over wie welk deel van het loon ter beschikking stelt van de overheid, het debat over het deel van de lasten dat de sterke en de zwakke schouders moeten dragen. Anderzijds is er de discussie over ons verplaatsingsgedrag, is elke verplaatsing even zinvol en hoe discrimineren we tussen een zinvol geachte woonwerkverplaatsing en een volgens sommigen nutteloos ritje doorheen de velden?
- B: Ik zie hier toch wel wat vragen op het vlak van privacy opduiken. Niet dat ik iets te verbergen heb, maar om misbruik te voorkomen is een computer nodig die elke rit die ik maak trackt en via gps-gegevens kan controleren of de geregistreerde woonwerkverplaatsingen effectief enkel tussen woning en werkplek werden gemaakt.
- A: Je wijst terecht op mogelijke problemen op het vlak van privacy. Maar ik wou gewoon duidelijk maken dat wie vindt dat werknemers met een hoger loon minder

belastingen moeten betalen, dat ook gewoon moet zeggen, in plaats van het bedrijfs-wagendebat te vervuilen met klaagzangen over loonlasten.

### Tot slot

- B: Dus om alles even op een rijtje te zetten: je bent kritisch over bedrijfswagens wegens de milieu-impact, de extra files en het oneigenlijke gebruik om hogere inkomens minder te belasten, maar het mobiliteitsbudget is ook niet perfect omdat het een nieuw soort mens creëert.
- A: Inderdaad, het komt neer op een ‘combimobiele mens’ die permanent alternatieven afweegt om zo de meest rationele mobiliteitskeuzes te maken met de bedoeling een maximale productiviteit te bereiken.<sup>14</sup>
- B: Maar je bent niet tegen een zekere autonomie voor werknemers.
- A: Tuurlijk niet. Je mag alleen niet blind zijn voor de huidige context. Je kan dan wel de regisseur zijn van je eigen werk en mobiliteit, maar het scenario wordt grotendeels door iemand anders geschreven en over de casting heb je ook al niet veel te zeggen. En als de film mislukt, dan is het wel jouw verantwoordelijkheid. Ik heb het nu allemaal even scherp geformuleerd, maar ik vind dit nuttige bedenkingen om mee te nemen in de debatten die nu worden gevoerd over bedrijfswagens. Maar jouw nieuwe wagen vervuilt al minder in de stad, je kan nu af en toe met de fiets gaan werken en je denkt nu meer na over je mobiliteit. Ik zie ook wel de voordelen hoor.
- B: We moeten dus pragmatisch zijn.
- A: Uiteraard. Het zou al een verbetering betekenen mochten werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen er niet langer toe aangezet worden om die voor alle verplaatsingen te gebruiken. En met een meer gelijke fiscale behandeling voor alle werknemers – of ze nu een bedrijfswagen hebben of niet – zouden we er ook al op vooruitgaan.
- B: Over vooruitgaan gesproken, nu moet ik er echt wel vandoor. Tot ziens!
- A: Veilig thuis!

## Bio

Toon Zijlstra is als doctoraatsstudent verbonden aan het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen en legt momenteel de laatste hand aan zijn proefschrift over het mobiliteitsbudget.

Thomas Vanoutrive is postdoctoraal onderzoeker van het Fonds Wetenschappelijk Onderzoek – Vlaanderen (FWO) en verbonden aan het Departement Transport en Ruimtelijke Economie, de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling en het Urban Studies Institute van de Universiteit Antwerpen. Hij schreef (samen met Kobe Boussauw) het boek *Het mobielste land ter wereld*.



## Eindnoten

1. Zijlstra, T. Vanoutrive, T., Verhetsel, A. (2014) Het Mobiliteitsbudget: Een Verkenning. Beleidsondersteunende paper Steunpunt Goederen en –Personenvervoer (MOBILO), Antwerpen.
2. Christiaens, J., De Witte, F., Vanderbeuren, R. (2013) Mobiliteitsbudget Werkt! Eindrapport. Bond Beter Leefmilieu, Mobiel 21 en Voka Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde (met steun van de Vlaamse overheid).
3. 'Wetsvoorstel betreffende het mobiliteitsbudget' <http://www.lachambre.be/FLWB/PDF/54/0285/54K0285001.pdf> access date 20160526
4. <https://www.groen.be/dossiers/mobiliteitsbudget> access date 20160526
5. Zijlstra, T., Goos, P., Vanoutrive, T., Verhetsel, A. (2015) Keuzegedrag van bedrijfswagenrijders binnen het mobiliteitsbudget. Beleidsondersteunende paper Steunpunt Goederen en –Personenvervoer (MOBILO), Antwerpen.
6. Laine, B., & Van Steenberghe, A. (2016). The fiscal treatment of company cars in Belgium: effect on demand, travel behaviour and external costs (Working paper No. 3–16). Brussels: Federal planning bureau.
7. Le Vine, S., Jones, P., & Polak, J. (2013). The Contribution of Benefit-in-Kind Taxation Policy in Britain to the 'Peak Car' Phenomenon. *Transport Reviews*, 33(5), 526.
8. 'Wetsvoorstel betreffende het mobiliteitsbudget' (noot 3).
9. Dardot, P., & Laval, C. (2013). *The new way of the world: on neoliberal society*. London: Verso; Miller, P., & Rose, N. (1990). *Governing economic life. Economy and Society*, 19(1), 1–31; Rose, N. (2010). *Powers of freedom : reframing political thought*. Cambridge: Cambridge University Press.
10. zie 'Wetsvoorstel betreffende het mobiliteitsbudget' (noot 3)
11. <http://www.jobat.be/nl/artikels/verlof-nemen-zoveel-en-wanneer-je-wil-4-voordelen/> en <http://nos.nl/artikel/2079247-het-nieuwe-werken-zo-veel-vakantie-als-je-wil.html> 20160526 access date 20160526
12. <http://www.hbvl.be/cnt/aid1459076/bedrijfsleider-moet-geen-belasting-betalen-op-porsche-911> access date 24/4/2016
13. Zie ook bv. wetsvoorstel mobiliteitsbudget (noot 3).
14. Vanoutrive, T. 2016. Basisbereikbaarheid: wat komt er uit de bus? *Samenleving en politiek* 23(2), pp.37-40 en 49-52.