



De ring rond Antwerpen tijdens de avondspits. Tachtig procent van de pendelaars kiest nog altijd voor de auto. © Joris Herregods

Bijna een op de drie bedienden heeft nu al bedrijfswagen

# Nog even proberen met het mobiliteitsbudget

De files blijven langer worden, het aantal bedrijfswagens blijft stijgen. De regering wil de werknemers uit hun auto halen. Maar is de wortel groot genoeg?

VAN ONZE REDACTEUR  
**KORNEEL DELBEKE**

BRUSSEL | 'Puur rationeel moet je iets doen aan die bedrijfswagens, maar ik kies voor stabiliteit.' N-VA-voorzitter Bart De Wever trok al vroeg in deze regeringsperiode een streep in het zand: aan het fiscale gunstregime voor de bedrijfswagen wordt niet geraakt. Ondertussen dikken de files aan en blijft het aantal bedrijfswagens snel toenemen. Dat bleek gisteren nog eens uit cijfers van HR-bedrijf Attentia.

De jongste drie jaar steeg het aantal bedrijfswagens met 22 procent. In 2015 had minder dan een kwart van de bedienden een bedrijfswagen, vandaag is dat bijna een op de drie (29 procent). Omdat daar standaard ook een tankkaart bijkomt, leggen eigenaars van een bedrijfswagen ook meer kilometers af: gemiddeld bijna 30.000 km per jaar, tegenover 15.000 km voor een privéwagen.

Opvallend: vooral bij jongeren tussen 20 tot 29 jaar zijn bedrijfswagens in trek. Tussen januari 2015 en januari 2018 kregen de helft meer jonge werknemers een bedrijfswagen. Het wordt niet makkelijk om ze later te overtuigen die wagen in te le-

veren. Wie een leasingwagen heeft, is niet geneigd die af te geven.

Het aantal uren dat we in de file staan, is in vijf jaar verdubbeld. De 'grote stilstand' kost onze economie jaarlijks 8 miljard euro. Bij de start van het politieke jaar zette ook werkgeversfederatie Voka het punt nog eens op de agenda. 'In de oorlog op de arbeidsmarkt blijft het een aantrekkelijk instrument om talent aan te trekken', zegt Goedele Sannen, mobiliteitsexperts bij Voka. Waar een bedrijfswagen tot voor kort bijna uitsluitend voor bedienden weggelegd was, moeten ze de jongste jaren ook poetsvrouwen en truckers lokken.

## Cash for cars

De regering-Michel wil werknemers uit de bedrijfswagen halen met twee alternatieven: 'cash for cars' en het mobiliteitsbudget. Cash for cars werd eind maart ingevoerd. Maar het systeem waarbij een werknemer zijn bedrijfswagen kan inruilen voor cash (tot 700 euro netto per maand, red.), had eind juli nog maar 23 mensen overtuigd. De regering wil de regeling nog versoepelen. 'Toch betwijfel ik of het ooit veel mensen zal overhalen', zegt Sannen.

De regering verwacht meer van het mobiliteitsbudget, dat op 1 oktober van kracht moet zijn. Daarbij moet de werknemer zijn bedrijfswagen niet inleveren. Hij of zij krijgt een budget dat overeenkomt met de 'total cost of ownership' van de bedrijfswagen. Dat bedrag is vrij te besteden aan transport. Wie een kleinere wagen kiest, kan de rest van zijn budget spenderen aan een (elektri-

sche) fiets of openbaar vervoer geven. Gehoopt wordt dat werknemers die hun bedrijfswagen houden die toch wat vaker aan de kant zullen laten staan.

'Het is goed dat er meer keuze is', zegt Sannen. 'Maar autorijders moeten beseffen dat ze zelf ook verantwoordelijkheid dragen. Uit onze bevraging blijkt dat de mensen pessimistisch zijn over het mobiliteitsprobleem, maar meer dan de helft denkt er zelf niets aan te kunnen doen. Meer dan 80 procent van de pendelaars kiest nog steeds voor de auto. Voor zichzelf vinden ze die onontbeerlijk, maar de anderen – zoals het goederenverkeer – moeten wel minder rijden.'

## Rekeningrijden

Tijd voor de stok dan? 'Laten we niet te ver vooruitlopen', zegt Jef Van den Bergh, CD&V-Kamerlid en mobiliteitsexpert. 'Het mobiliteitsbudget heeft nog niet de kans gekregen om zijn effect te bewijzen. De regering moet het nog actief in de markt zetten.' Toch sluit ook hij niet uit dat er vroeg of laat aan de ongelimiteerde tankkaart wordt gesleuteld.

Ook voor Voka moeten de kosten voor het wagengebruik meer doorgerend worden. De werkgevers pleiten voor rekeningrijden, waarbij de bestuurder betaalt naargelang van het aantal kilometers dat hij aflegt. Alleen: de Vlaming lust de maatregel niet. Zoals er niet geraakt wordt aan de bedrijfswagen, aarzelen politici om autobezitters te bruuskelen met rekeningrijden. De huidige Vlaamse regering heeft de invoering naar haar opvolger doorgeschoven.

**Werkgevers willen het rekeningrijden invoeren, maar de regering aarzelt. Er is nog te veel weerstand**