



Ondernemingen en gedeelde mobiliteit: stand van zaken, hinderpalen en kansen

VBO-Analyse

Juli 2018

Inhoudstafel

Executive summary	3
1. Inleiding	5
2. Terminologie: een realiteit met verschillende facetten	6
3. Documentaire studie	8
3.1. Gedeelde mobiliteit in cijfers.....	8
3.2. Wat motiveert de werknemers?.....	9
3.3. Wat motiveert ondernemingen om gedeelde mobiliteit aan te moedigen?.....	9
3.4. Welke maatregelen nemen werkgevers?.....	10
3.5. Wettelijk en fiscaal kader	12
3.6. Remmen voor de ondernemingen.....	13
4. Enquête bij de ondernemingen	15
4.1. Methodologie	15
4.2. Resultaten.....	15
4.2.1. Carpooling.....	15
4.2.2. Carsharing	18
4.2.3. Politieke aanbevelingen.....	21
4.3. Interpretatie van de resultaten	22
5. Enkele aanbevelingen	24
5.1. Het fiscaal en parafiscaal kader van de vervoerswijzen harmoniseren	24
5.2. De organisatie van carpooling flexibeler en eenvoudiger maken	24
5.3. Carsharing en carpooling beter bekend maken.....	25
5.4. Carsharing en bedrijfswagens verzoenen	25
5.5. Co-modale infrastructures ontwikkelen die casharing en carpooling zichtbaarheid geven.....	26
6. Conclusie	27

Executive summary

België staat op mobiliteitsvlak voor tal van uitdagingen. De wegen zijn structureel verzadigd. De OESO schat het economische verlies als gevolg daarvan op 1 à 2% van ons bbp. Zowat een kwart van de werkgevers geeft aan met problemen te kampen gelinkt aan de stilstand.

Het VBO ontwikkelde een mobiliteitsvisie met 50 maatregelen om de Belgische mobiliteitsknoop te ontwarren. Bij die maatregelen komt ook gedeelde mobiliteit naar voren als veelbelovende oplossing. De 'deelwag' in de ruime zin kan meerdere vormen aannemen: we hebben het over **carpooling** wanneer verschillende personen samen een traject afleggen in hetzelfde voertuig, en over **carsharing** (of autodelen) wanneer meerdere personen een voertuig om beurten gebruiken.

Documentair onderzoek wijst uit dat carpooling en carsharing slechts een klein aandeel van de totale verplaatsingen die met de wagen worden afgelegd voor hun rekening nemen, en dat er bij de meeste verplaatsingen dus maar 1 persoon aan boord is (de bestuurder). Toch neemt een groeiend aantal ondernemingen maatregelen om carpooling en carsharing aan te moedigen onder hun personeel. Over hun motivatie en de moeilijkheden die werkgevers hierbij ondervinden is nog maar weinig onderzoek verricht.

Tussen 20 juni en 30 augustus 2017 peilde het VBO in een enquête bij 262 Belgische werkgevers naar hun ervaringen met en mening over gedeelde mobiliteit. Omdat die staal niet representatief is voor de Belgische bedrijfswereld, zijn de resultaten louter indicatief.

- **Carpooling:** 37% van de werkgevers neemt één of meerdere maatregelen om carpooling te stimuleren. De initiatieven die het vaakst worden vermeld, zijn de verspreiding van informatie over carpooling en het organiseren van carpooling onder de werknemers. De beweegredenen daarvoor lopen uiteen (milieu, parkeerkwesties, de werknemers motiveren en toegankelijkheid van de site). De flexibiliteit van de uurroosters en de moeilijkheid om werknemers tot carpooling te overhalen, worden door de werkgevers als voornaamste hinderpalen aangehaald.

Carsharing: Autodelen wordt door 33% van de werkgevers gepromoot, met als belangrijkste maatregel het delen van poolwagens. Het inschakelen van een externe carsharingdienst blijft een marginaal verschijnsel (7% van de ondernemingen). De belangrijkste motivatie in de ogen van de werkgevers is het terugdringen van de verplaatsingskosten. Het organiseren van carsharing is voor hen niet echt een probleem. Slechts een minderheid van hen haalt het ontbreken van een beschikbare wagen of de complexiteit van het administratieve beheer aan als struikelblok.

- **Wat bevelen ze aan?** De werkgevers gaven ook aan welke maatregelen in hun ogen gedeelde mobiliteit een duw in de rug kan geven in de bedrijfswereld. Maatregelen i.v.m. fiscaliteit en multimodaliteit werden het vaakst aangehaald. Zo moet volgens meer de helft van de respondenten ingezet worden op een vereenvoudiging van het fiscaal/parafiscaal kader voor de verschillende verplaatsingswijzen en op een kader voor het mobiliteitsbudget.

Naar aanleiding van dit onderzoek worden een aantal beleidsaanbevelingen geformuleerd:

- Het is belangrijk om het **fiscaal/parafiscaal kader** voor de verschillende verplaatsingswijzen te **harmoniseren**, met name via een regelgevend kader voor het mobiliteitsbudget

- Het is essentieel om **het inrichten van carpooling te flexibiliseren en te faciliteren**, zodat de praktijk kan inspelen op de groeiende flexibiliteit in de verplaatsingen en de werkuren, en op de nood aan intermodaliteit.
- Zowel **carpooling als carsharing moeten beter bekend worden gemaakt**.
- Er moeten oplossingen worden gevonden om de **bedrijfswagen te verzoenen met carsharing**.
- Het verdient aanbeveling om **co-modale infrastructuur te ontwikkelen** om de overstap op een systeem van deelverplaatsingen te faciliteren en de zichtbaarheid van oplossingen inzake gedeelde mobiliteit te verhogen.

1. Inleiding

België staat op mobiliteitsvlak voor tal van uitdagingen. De wegen zijn in de spitsuren structureel verzadigd. De OESO schat het economische verlies als gevolg daarvan op 1 à 2% van het bbp. Bovendien heeft de uitstoot van pollutanten en broeikasgassen door transport negatieve gevolgen voor het leefmilieu en de volksgezondheid. De achteruitgang van de infrastructuur door een te laag investeringspeil maakt de problemen alleen maar erger.

Deze situatie is problematisch voor de Belgische ondernemingen: 25% van de werkgevers geeft aan problemen te ondervinden door de verkeerscongestie. Het personeel loopt geregeld vertraging op, wat zowel hun productiviteit als hun welzijn op het werk schaadt, en ondernemingen in filegevoelige of slechter bereikbare gebieden met het openbaar vervoer vinden ook moeilijker werknemers. Om die problemen het hoofd te bieden, treffen steeds meer werkgevers maatregelen om de verplaatsingen van hun werknemers te faciliteren: 100% terugbetaling van abonnementen op het openbaar vervoer, het ter beschikking stellen van een fiets, het organiseren van carpooling, een abonnement op autodeeldiensten enz. Die twee laatste maatregelen (carpooling en carsharing) zijn twee vormen van 'gedeelde mobiliteit', waarbij meerdere personen een voertuig delen, in tegenstelling tot autosolisme. Hierover gaat deze analyse.

Gedeelde mobiliteit komt ook aan bod in de 'mobiliteitsvisie' van het VBO. In deze visie worden 50 maatregelen voorgesteld om de mobiliteitsknoop in België te ontwarren. Gedeelde mobiliteit wordt erin aangemoedigd als een manier om voertuigen door meer personen te laten benutten en de beschikbare infrastructuur efficiënter te gebruiken. Ook maakt gedeelde mobiliteit een betere dienstverlening aan zowel particulieren als ondernemingen mogelijk omdat de praktijk integraal deel uitmaakt van het concept 'Mobility as a Service' (MaaS). MaaS beschrijft de evolutie van een mobiliteit gebaseerd op het bezit van vervoersmiddelen naar een mobiliteit steunend op mobiliteitsdiensten. Om dit concept in de praktijk te brengen, bundelen de dienstenaanbieders verschillende transportmogelijkheden in één enkele app, zodat de gebruiker al zijn verschillende mobiliteitsdiensten kan reserveren en betalen vanaf zijn eigen klantenruimte.

Het VBO wil de ontwikkeling van gedeelde mobiliteit bevorderen ten behoeve van de Belgische werkgevers en werknemers. Met deze analyse willen we hieraan bijdragen door een stand van zaken op te maken van gedeelde mobiliteit in de bedrijfscontext. Daarvoor hielden wij een peiling bij een staal ondernemingen en maakten wij een documentaire studie om zowel de hinderpalen als de opportuniteiten van deze nieuwe mobiliteitsvormen in kaart te brengen. De resultaten van deze analyse werden vervolgens besproken met de verschillende stakeholders om tot concrete aanbevelingen te komen.

2. Terminologie: een realiteit met verschillende facetten

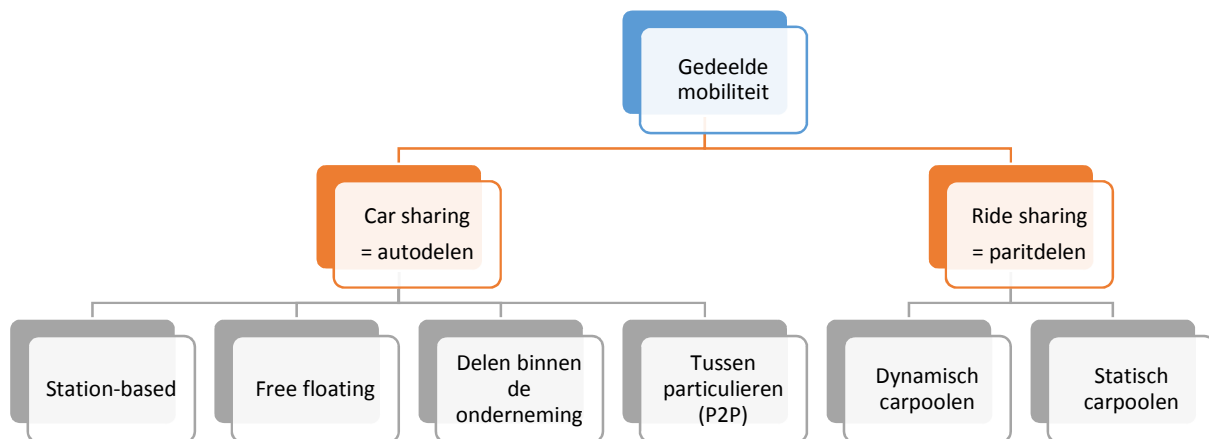
Gedeelde mobiliteit omvat zeer diverse concepten. Het past in de beweging van de **deeleconomie**, die Rachel Botsman definieert als een 'economisch model gebaseerd op het uitwisselen, delen en (ver)huren van goederen en diensten waarbij gebruik primeert op eigendom' (Botsman en Rogers, 2011, eigen vertaling). De Europese Commissie identificeert vijf bouwstenen:

1. de verbintenis tussen individuen en/of rechtspersonen (C2C, B2C en B2B);
2. via een elektronisch platform;
3. zodat ze diensten kunnen aanbieden en/of goederen, middelen, tijd, vaardigheden of kapitaal kunnen ruilen;
4. vaak tijdelijk;
5. zonder overdracht van de eigendomsrechten.

De deeleconomie is aan een steile opmars bezig in meerdere sectoren, met name de logiesector, het restaurantbedrijf, mobiliteit en *finance*.

In het kader van deze studie zullen wij het concept deeleconomie toepassen op de **ondernemingsmobiliteit**, namelijk het woon-werkverkeer en de beroepsmatige verplaatsingen van werknemers.

Gedeelde mobiliteit in de onderneming kan verschillende vormen aannemen. Wat ze gemeen hebben is dat **meerdere personen een voertuig delen**, een alternatief dus voor autosolisme.



We kunnen een onderscheid maken tussen twee grote vormen van gedeelde mobiliteit (OCDM, 2016): aan de ene kant **ridesharing** (ritdelen), waarbij meerdere personen een voertuig op eenzelfde moment gebruiken (bijvoorbeeld om samen naar het werk te gaan), en aan de andere kant **carsharing** (autodelen), waarbij meerdere mensen eenzelfde voertuig op verschillende momenten gebruiken.

'Ridesharing' valt uiteen in twee vormen:

- **Statisch carpoolen**. De 'klassieke' vorm, die erin bestaat in één voertuig een rit af te leggen met een andere persoon. In de bedrijfscontext wordt met carpooling bedoeld dat "ten minste

twee personen samen rijden om hun woon-werkverplaatsingen te doen” (FOD Financiën 2016). De term ‘statisch’ betekent dat de matching niet in realtime gebeurt. Meestal gaat het om een informele afspraak.

- **Dynamisch carpoolen.** Hier ontstaan realtime ritdeeloplossingen op een onlineplatform dat aanbieders van een rit koppelt aan mensen die op zoek zijn naar een rit.

Wat carsharing betreft, ook autodelen genoemd, kunnen we meerdere categorieën onderscheiden volgens ACEA (Le Vine, Zolfaghari & Polak, 2014):

- **‘Station based’** en **‘round-trip’**-carsharing: systeem waarbij voertuigen voor een korte duur worden gehuurd bij een operator die over een eigen vloot beschikt. Het voertuig wordt op één plek opgehaald en teruggebracht.
- **‘Free floating’**-carsharing: systeem waarbij voertuigen voor een korte duur worden gehuurd bij een operator die over een eigen vloot beschikt, maar waarbij het voertuig eender waar kan worden opgehaald en achtergelaten binnen een bepaalde zone.
- Carsharing **binnen de onderneming** (of groep ondernemingen): vorm van carsharing waarbij de voertuigen van een ondernemingsvloot worden gedeeld tussen verschillende werknemers. Een andere mogelijkheid is wanneer werknemers die tot meerdere ondernemingen behoren auto’s delen (OCDM, 2016). Deze vorm van carsharing kan door de werkgever zelf worden georganiseerd of op maat worden aangeboden door leasingmaatschappijen.
- **Peer-to-peer (P2P)** carsharing: systeem waarbij voertuigen verhuurd of gedeeld worden tussen particulieren via een onlineplatform.

Deze onderverdeling geeft de belangrijkste autodeelvormen op het moment op het moment van schrijven weer, maar zal allicht verder evolueren met de marktontwikkelingen.

In de bedrijfscontext valt meteen op dat deze verschillende modaliteiten aansluiten bij specifieke noden. **Carpooling is met name geschikt voor regelmatige trajecten, en dus voor woon-werkverkeer. Carsharing is dan weer eerder aangewezen voor occasionele of onregelmatige verplaatsingen, en dus voor beroepsmatige verplaatsingen.** Dit onderscheid is belangrijk voor de rest van de analyse.

3. Documentaire studie

Deze documentaire studie baseert zich op de bestaande literatuur en heeft de gedeelde mobiliteit binnen de Belgische ondernemingen als onderwerp.

3.1. Gedeelde mobiliteit in cijfers

Volgens een studie van het Federaal Planbureau (2015) wordt 79% van de reizigerskilometers in België met de auto afgelegd, waarvan 57% als bestuurder en 22% als passagier. Qua aantal verplaatsingen bedraagt het modale aandeel van de wagen 65%, waarvan 48% als bestuurder en 17% als passagier (Cornelis *et al.*, 2012). Dit verschil valt te verklaren door de relatief langere afstand van de verplaatsingen die met de wagen worden afgelegd. Overigens bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad van een wagen 1,4 persoon, in de spits daalt dat tot nog maar 1,2 (Federaal Planbureau, 2012).

Wat de **woon-werktrajecten** betreft, leert de federale diagnostiek woon-werkverkeer (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2016) dat solorijden goed is voor 65,6% van de verplaatsingen, terwijl carpooling maar 2,9% voor zijn rekening neemt. Het aandeel van carpooling liep zelfs terug van 4,7% in 2005 tot 2,9% in 2014. Let wel: deze gegevens gelden enkel voor carpooling tussen collega's, en houden geen rekening met eventuele carpooling tussen familieleden. Als ook daar rekening mee wordt gehouden, stijgt het modale aandeel tot 10% (Cornelis *et al.*, 2012). Het is mogelijk dat de statistieken het modale aandeel van carpooling in het algemeen onderschatten, omdat ze enkel de hoofdverplaatsingswijze van werknemers in ogenschouw nemen, terwijl carpooling vaak een aanvulling vormt (bijv. enkele dagen per maand).

Over **professionele verplaatsingen** (nl. verplaatsingen louter voor beroepsdoeleinden, woon-werkverkeer uitgezonderd) zijn ten slotte weinig gegevens bekend. Volgens de BELDAM-enquête (Cornelis *et al.*, 2012) zouden die maar goed zijn voor 2% van alle verplaatsingen. Toch is het economische belang ervan niet onaanzienlijk, aangezien 27% van de werknemers dagelijks dergelijke verplaatsingen maakt, en 37% af en toe. Volgens de OVG-enquête (Janssens, Declercq en Wets, 2014) (enkel voor Vlaanderen!) gebeurt 80% van de professionele verplaatsingen met de wagen, waarvan ongeveer 10% via carpooling. Volgens een enquête van het VBO in 2016 geeft maar 2,4% van de werknemers aan dat in hun onderneming aan carsharing wordt gedaan, vooral dan in kleine ondernemingen die niet over een bedrijfswagenvloot beschikken. Daarentegen verwacht 34% van de werknemers en zelfs 47% van de werkgevers dat carsharing in de toekomst een rol gaat spelen in hun onderneming. De zgn. 'Vlootbarometer' van het Corporate Vehicle Observatory (2016) is wat dat betreft minder optimistisch, en geeft aan dat 24% van de Belgische vlootbeheerders denkt dat carsharing zich zal ontwikkelen in de bedrijven (het Europese gemiddelde bedraagt 31%).

Kortom, carpooling – voornamelijk in het kader van de woon-werkverplaatsingen – is als praktijk redelijk goed verankerd bij een minderheid (10%) van de Belgische werknemersbevolking, maar vooral in het gezelschap van een familielid. Het modale aandeel van carpooling krimpt de laatste jaren. Aan carsharing wordt dan weer vooral gedaan voor beroepsmatige verplaatsingen, maar het aandeel in de totale trajecten blijft wellicht marginaal (weinig gegevens beschikbaar). Carsharing is echter in volle

ontwikkeling en een significant aandeel (tussen 25 en 50%) van zowel werkgevers als werknemers denkt dat autodelen zich zal ontwikkelen in de ondernemingen.

3.2. Wat motiveert de werknemers?

De voordelen van carpooling voor werknemers zijn vrij goed gekend. Een studie van de Vlaamse overheid en van Traject over carpooling (2008) laat zien dat de motivatie vooral **financieel** van aard is, omdat de transportkosten tussen de inzittenden kunnen worden gedeeld. Er is ook een fiscaal voordeel waar we verderop dieper op zullen ingaan. In de studie worden nog andere beweegredenen aangehaald. Zo kan het sociale aspect een rol spelen, en wordt carpoolen gezien als een gezellige oplossing waarmee je de banden met de collega's kunt aanhalen. **Ecologische overwegingen** weegt minder door, maar kan een extra motivatie om voor carpooling te kiezen.

Wat werknemers overtuigt om aan carsharing te doen voor beroepsmatige verplaatsingen, is minder goed geweten. Volgens OCDM (2016) primeert het **gebruiksgemak ('convenience')**: de mogelijkheid die de werkgever biedt om een deelauto te gebruiken, stelt de werknemer die dat wenst in staat zonder zijn (persoonlijke of bedrijfs-)wagen naar het werk te komen, en toch een auto te kunnen gebruiken wanneer hij er een nodig heeft voor zijn professionele verplaatsingen. Dit geldt ook voor de werknemer die geen auto heeft. De Barometer van het Corporate Vehicle Observatory (2016) geeft aan dat de **jongere generaties** in hogere mate bereid zijn tot carsharing. Jonge afgestudeerden zien een bedrijfswagen steeds minder als een voordeel of een beloning. Ze zien mobiliteit meer als een dienst die ze gebruiken waar en wanneer ze die nodig hebben. Een ander voordeel voor werknemers is de mogelijkheid om een deelauto te kunnen gebruiken voor een weekend wanneer de auto in kwestie niet gebruikt wordt voor beroepsdoeleinden (OCDM, 2016). Ten slotte kan de werkgever het **gebruik van carsharing ook opleggen wanneer zijn medewerkers zich voor het werk verplaatsen** (Clark, *et al.*, 2015). In dat geval maakt de werknemer verplicht gebruik van een deelauto in plaats van bijvoorbeeld zijn persoonlijke voertuig te nemen.

Budgetvriendelijkheid (vooral bij carpooling) en gebruiksgemak (vooral bij carsharing) komen naar voren als belangrijkste criteria in de keuze van werknemers voor een vorm van gedeelde mobiliteit. In het geval van carpooling spelen ecologische en sociale overwegingen nog een bijkomstige rol.

3.3. Wat motiveert ondernemingen om gedeelde mobiliteit aan te moedigen?

Zoals we verderop zullen zien, neemt aan groeiend aantal werkgevers maatregelen om carpooling of carsharing aan te moedigen onder hun werknemers. Hun beweegredenen zijn divers.

In hun onderzoek over carpooling halen Traject en de Vlaamse overheid de **parkeerproblemen** aan als belangrijkste motief van werkgevers om carpooling te promoten. Aangezien het aantal parkeerplaatsen beperkt is (zeker in een stedelijke omgeving), zien werkgevers carpooling als een manier om het aantal auto's te verminderen. De federale diagnostiek woon-werkverkeer (FOD Mobiliteit en Vervoer 2016) geeft aan dat 24% van de Belgische ondernemingen kampt met onvoldoende parkeerplaatsen. In Brussel stijgt dat percentage tot 36%. De moeilijkheid om talent aan te trekken en te behouden wegens

mobiliteitsproblemen zet ondernemingen ook aan tot maatregelen – bijvoorbeeld door carpooling te organiseren – om de mobiliteit van hun werknemers te bevorderen. Andere vaak aangehaalde motieven zijn milieubekommernissen en de toegankelijkheid van de site. De studie van Witlox et al. (2011) laat zien dat de motieven van ondernemingen vooral operationeel van aard zijn (kostenbeperking, vermindering van de bezettingsgraad van de parking, vraag van het personeel). Ook de wettelijke verplichting om een bedrijfsvervoerplan in te voeren (zoals in Brussel het geval is) wordt aangehaald.

Studies over carsharing zijn zeldzaam (of zelfs onbestaande), wat er allicht mee te maken heeft dat het een vrij nieuw fenomeen betreft. Een studie door Clark *et al.* (2015) bij Britse gebruikers brengt de voordelen voor werkgevers in kaart. **Kostenbesparing** wordt aangehaald door 62% van de respondenten. Dankzij carsharing kan een onderneming minder auto's ter beschikking van de werknemers stellen. **Minder administratieve lasten**, wordt aangehaald door 38% van de werkgevers. Door een beroep te doen op een externe carsharingdienst bevrijdt de werkgever zich namelijk van het beheer van een deel van zijn voertuigenvloot, en van de onkostennota's van zijn werknemers. Andere voordelen die werkgevers dankzij carsharing ervaren, zijn tevredenheid bij de werknemers, een lagere CO₂-uitstoot, het kleinere aantal parkeerplaatsen dat nodig is en het kleinere aantal beroepskilometers.

Naar wat werkgevers motiveert om gedeelde mobiliteit te stimuleren, is nog maar weinig onderzoek gedaan. Toch zijn al een aantal trends merkbaar: dankzij carpooling en carsharing kan het aantal individuele wagens omlaag, wat de mobiliteitskosten drukt (financieel, administratief en ook de benutting van ruimte). Tevredenheid/motivatie van het personeel en milieubekommernissen zijn ook relevant, maar komen op een tweede plaats.

3.4. Welke maatregelen nemen werkgevers?

Ondernemingen hebben een waaier tools tot hun beschikking om de diverse vormen van gedeelde mobiliteit te promoten onder hun werknemers.

Met betrekking tot **carpooling** identificeert de federale diagnostiek woon-werkverkeer (FOD Mobiliteit en Vervoer 2016) vier potentiële maatregelen, en brengt het ook in kaart welk percentage van de ondernemingen die maatregelen daadwerkelijk neemt (zie onderstaande tabel).

Maatregel	%ondernemingen	%werknemers
Verspreiding van informatie over carpooling	15%	31%
Aansluiting op een centrale databank	11%	24%
Organiseren van carpool binnen de vestigingseenheid	10%	19%
Gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers	4%	10%

Slechts een minderheid ondernemingen neemt maatregelen om carpooling aan te moedigen, al zit dat percentage in een stijgende lijn. Zo verdubbelde het aantal werkgevers dat carpooling organiseert in de bedrijfseenheid tussen 2005 en 2014 van 5 naar 10%. Ten slotte lijken apps voor dynamisch carpoolen (in realtime) steeds meer succes te hebben (Amey, Attanucci & Mishalani, 2011), maar voor België is er geen cijfermateriaal voorhanden. Over de doeltreffendheid van die maatregelen bestaat discussie: de

resultaten van de federale diagnostiek tonen dat het modale aandeel van carpooling amper 1% bedraagt in ondernemingen die geen maatregelen nemen ter bevordering van carpooling, maar stijgt naar 7% in ondernemingen die dat wel doen. Die eerder positieve vaststelling wordt genuanceerd door Vanoutrive *et al.* (2012), die tonen dat het carpoolbeleid van werkgevers geen significante impact heeft als we rekening houden met de locatie van de site en de bedrijfstak. Zij beschouwen dat de enige maatregel die een echte impact heeft een dienst is die de terugrit naar huis garandeert (ingeval de bestuurder het laat afweten). Witlox *et al.* (2011) noemen ook toegangsbeperkingen tot de bedrijfsparking (of een betalende toegang) als sterke incentive voor carpooling, maar de aanvaardbaarheid van dergelijke maatregelen is laag, zowel onder werkgevers als onder werknemers. De auteurs stellen verder dat het mobiliteitsbeleid op ondernemingsniveau kampt met een gebrek aan integratie en globale visie.

ten

Er zijn geen gegevens voor de maatregelen die Belgische werkgevers nemen om **carsharing** te bevorderen. We mogen er echter van uitgaan dat deze praktijk weinig verspreid is. In Brussel liet de enquête i.v.m. de Bedrijfsvervoerplannen (Leefmilieu Brussel, 2016) zien dat 9% van de bedrijven van 100 werknemers en meer aangesloten is bij een autodeeldienst (cijfers 2014). Dat gezegd zijnde, beschikt de werkgever over verscheidene mogelijkheden (OCDM, 2016):

- Of hij heeft een eigen dienstwagenvloot, met wagens die gebruikt worden door verschillende werknemers. Dit systeem kan echter administratief gezien complex blijken (beheren van de sleutels, kosten, schade, afgelegde kilometers enz.).
- Of hij doet een beroep op een carsharingdienst van een leasingmaatschappij. Het voordeel ten opzichte van de vorige formule is de terbeschikkingstelling van een reservatiebeheersysteem (virtuele sleutels, apps voor smartphone, online reserveren ...). Hierdoor wordt de werkgever administratief ontlast.
- Of hij deelt zijn dienstwagenvloot met naburige bedrijven. Deze variant kan nuttig zijn als de onderneming niet de voldoende kritieke massa heeft om een eigen carsharingsysteem te rechtvaardigen.
- Of hij neemt een abonnement op een carsharingdienst van een externe aanbieder, zoals Cambio, ZenCar, ZipCar. In dat geval is de voertuigenvloot niet meer gelinkt aan de onderneming, en moet de werknemer het voertuig afhalen in een nabijgelegen standplaats.

Verder kunnen werkgevers bijkomende maatregelen nemen i.v.m. een carsharingdienst die ze aanbieden. Zo kunnen ze hun eigen deelauto's ter beschikking van de werknemers stellen voor privégebruik gedurende een weekend, waardoor ze het voertuigengebruik optimaliseren. Ook kunnen ze verbieden dat werknemers hun eigen auto gebruiken voor beroepsmatige verplaatsingen wanneer er deelauto's beschikbaar zijn.

Een groeiend aantal werkgevers neemt maatregelen om carpooling te promoten voor woon-werkverkeer. De belangrijkste daarvan zijn het verspreiden van informatie over carpooling, de aansluiting op een centrale databank en het organiseren van carpooling tussen de werknemers. Of deze maatregelen ook doeltreffend zijn, is onzeker. Wat carsharing betreft, kan elke werkgever een autodeelsysteem op poten zetten, met verschillende modaliteiten. De efficiëntie ervan is niet bekend, maar we kunnen logischerwijs veronderstellen dat dit in grote mate zal afhangen van de regels die de werkgever oplegt voor beroepsmatige verplaatsingen (verplichting om een bepaald transportmiddel te gebruiken).

3.5. Wettelijk en fiscaal kader

Carpooling

Het gebruik van carpooling voor woon-werkverplaatsingen is betrekkelijk goed omkaderd, hoewel eerder slecht gekend door werkgevers. Het geeft recht op een fiscaal voordeel in hoofde van de werknemer, waarbij de vergoeding die de werkgever stort aan de werknemers (zowel bestuurder als passagiers) die aan carpooling doen **maximum wordt vrijgesteld voor de prijs van een treinabonnement in 1e klasse voor dezelfde afstand**. Dat maximum is vrij hoog (bijvoorbeeld meer dan 3100 euro voor een traject van 60 kilometer op jaarbasis), zodat de vergoeding in de meeste gevallen volledig zal worden vrijgesteld. Ter vergelijking: de kilometervergoeding voor een 'autosolist' wordt slechts vrijgesteld ten belope van 380 euro. Om er recht op te hebben, moeten een aantal voorwaarden vervuld zijn:

- Carpooling moet georganiseerd worden in het kader van een '**georganiseerd collectief vervoer**', en er moet een (individueel of collectief) akkoord worden gesloten tussen de werknemers en de werkgever. Dat akkoord (dat meestal is opgenomen in een reglement) vermeldt de voorwaarden en regels voor carpooling. Iedere carpooler tekent een verklaring dat hij aan carpooling doet om naar het werk te gaan.
- **De werkgever** moet controleren dat zijn werknemers daadwerkelijk carpoolen volgens de overeengekomen regels.
- De werknemer moet op **forfaitaire wijze beroepskosten** aangeven.

Wanneer de werknemer zijn **reële beroepskosten** aangeeft, kan hij 0,15 euro aftrekken per afgelegde kilometer in het kader van zijn woon-werkverplaatsingen, ongeacht of hij alleen rijdt of met een passagier. Er bestaat overigens geen fiscaal voordeel wanneer het carpoolen met een **bedrijfswagen** gebeurt. Voorts merken we op dat er ter zake niets is bepaald inzake **sociale wetgeving**; bijgevolg wordt de vergoeding gestort aan de passagiers die aan carpooling doen, niet vrijgesteld van sociale bijdragen (want zij dragen geen kosten in de ogen van de RSZ), in tegenstelling tot bestuurders, voor wie een vergoeding van 0,3412 euro/km wordt aanvaard (Académie Fiscale, 2016).

Carpooling is opgenomen in de wetgeving m.b.t. de arbeidsongevallenverzekering. Concreet betekent dat dat carpooling gedekt is door de arbeidsongevallenverzekering en dat een omweg om carpoolers op te pikken toegelaten is (Traject & Vlaamse overheid, 2008).

Carsharing

Er bestaat geen specifieke wettelijke of fiscale behandeling voor carsharing. Vanuit fiscaal oogpunt betekent dat dat de deelauto op **dezelfde manier behandeld zal worden als een klassieke bedrijfswagen**. (Académie Fiscale, 2016):

- Voor de werkgever hangt de aftrekbaarheid van autokosten af van de CO₂-uitstoot van het voertuig (tussen 50% voor meer vervuilende auto's en 100% voor zero-emissievoertuigen).
- Daarnaast betaalt hij een solidariteitsbijdrage bij privégebruik van het voertuig, naar rato van de duur van het privégebruik, en afhankelijk van de CO₂-uitstoot.

- Voor de werknemer wordt een voordeel van alle aard (VAA) berekend in geval van privégebruik (inclusief voor woon-werkverkeer), naar rato van de tijd van het privégebruik. Het VAA hangt af van de cataloguswaarde van het voertuig, de CO₂-uitstoot en de leeftijd van het voertuig. Als het abonnement op de carsharingdienst (gedeeltelijk) wordt door terugbetaald door de werkgever, zal het bedrag worden vrijgesteld als beroepskosten in het geval van professioneel gebruik, aftrekbaar ten belope van 380 euro in het geval van woon-werkverplaatsingen of normaal belastbaar als het louter privégebruik betreft.

Enkel in het geval van uitzonderlijk/occasioneel privégebruik wordt het VAA niet belast voor de werknemer.

Kortom, carpooling geniet een fiscaal voordelige regeling, waardoor de vergoeding die een werkgever toekent aan een werknemer die ervoor kiest te carpoolen kan worden vrijgesteld. Dit systeem kent echter wel een aantal grenzen, met name de afwezigheid van stimulans op het niveau van de RSZ en de administratieve complexiteit om het gebruik van carpooling te controleren. Wat carsharing betreft, is de fiscale en parafiscale behandeling vrij duidelijk, vermits die vergelijkbaar is met die van de bedrijfswagen in het algemeen. Die behandeling omvat geen specifieke incentive voor het gebruik van carsharing.

3.6. Remmen voor de ondernemingen

Wat het individu (= de werknemer) zoal tegenhoudt om vormen van gedeelde mobiliteit te gebruiken, is redelijk goed geweten. Wij zullen hier maar kort op terugkomen op basis van het onderzoek van Traject en de Vlaamse overheid (2008). Een belangrijke factor zijn de **onregelmatige werkuren**: zonder vaste uren is het organiseren van carpooling onder collega's moeilijker. Tal van bestuurders stellen ook niemand te kennen die mogelijk met hen zou kunnen meerijden. Ook het hebben van andere activiteiten vóór of na het werk (waarvoor een eigen auto nodig is) wordt aangehaald. Op een subjectiever niveau is de vrees om **afhankelijk te zijn van anderen** een belangrijke rem, net als het **gebrek aan flexibiliteit** dat gepaard gaat met carpooling. Ten slotte geldt de persoonlijke wagen (waarmee als solist wordt gereden) nog als een persoonlijk voordeel en een statussymbool. Samengevat: de financiële voordelen van carpooling (en carsharing) wegen maar deels op tegen de nadelen op het vlak van comfort, flexibiliteit en gebruiksgemak.

De **remmen die ondernemingen ervaren**, zijn minder gedocumenteerd. Duidelijk geformuleerd gaat het om de factoren die ondernemingen ervan weerhouden maatregelen voor gedeelde mobiliteit te nemen. Het onderzoek van Traject en de Vlaamse overheid (2008) schuift el enkele hypotheses naar voren op basis van een focusgroep met werkgevers:

- De overtuiging dat carpoolen geen wezenlijke positieve impact heeft op de mobiliteit
- De moeilijkheid i.v.m. variabele/flexibele uren
- Het idee dat carpoolen een zaak is van de werknemers, niet van de onderneming
- De verplichting om het effectieve carpoolgedrag te controleren (wat intrusief en administratief complex wordt geacht).

Andere remmen werden niet getest, met name hoe het administratief en fiscaal kader wordt gepercipieerd, het gebrek aan expertise/kennis van de tools die voorhanden zijn, interesse bij de werknemers, gebrek aan tijd en interesse bij de werkgever.

Onregelmatige werkuren, administratieve complexiteit en onvoldoende zicht op de voordelen van carpooling en carsharing lijken dan ook de voornaamste hinderpalen te zijn voor werkgevers om gedeelde mobiliteit te promoten in hun bedrijf. De motieven moeten evenwel nog nauwkeuriger worden onderzocht.

4. Enquête bij de ondernemingen

Het VBO peilde in een enquête bij de Belgische werkgevers naar hun ervaringen en mening over gedeelde mobiliteit. Dit deel geeft een overzicht van de methode en de voornaamste resultaten van de peiling.

4.1. Methodologie

Het enquêteformulier bestond uit 18 meerkeuzevragen die als volgt waren verdeeld:

- 4 vragen over het beleid van de onderneming op het vlak van carpooling;
- 4 vragen over het beleid van de onderneming op het vlak van carsharing;
- 5 vragen over andere maatregelen en diensten van de onderneming inzake mobiliteit;
- 1 vraag over politieke aanbevelingen inzake gedeelde mobiliteit;
- 4 vragen over het sociaal-economische profiel van de respondent.

De enquête was online beschikbaar tussen 20 juni en 30 augustus 2017. De uitnodiging om de enquête in te vullen werd gestuurd naar het netwerk van bedrijfsleiders, HR-verantwoordelijken en mobility managers van het VBO.

In totaal vulden 262 werkgevers (180 NL, 82 FR) de enquête in. Van die 262 respondenten hebben 33 werkgevers tussen 1 en 49 personen in dienst, hebben 78 werkgevers tussen 50 en 249 personen in dienst en hebben 104 werkgevers meer dan 250 personen in dienst. 70 ondernemingen zijn actief in de dienstensector, 123 in de industriële of aanverwante sectoren (bouw, energie, industrie, distributie en transport) en 22 zijn actief in andere sectoren.

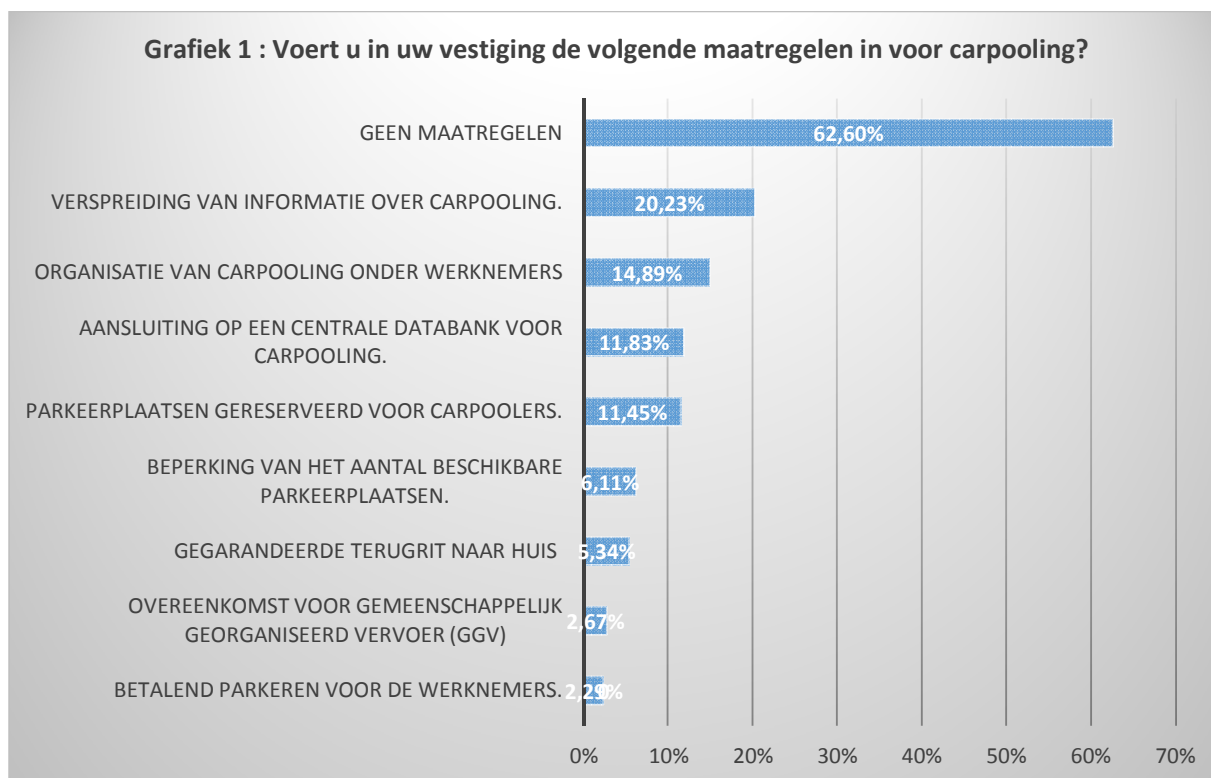
Omdat het monster niet representatief is voor de populatie van Belgische bedrijven, zijn de resultaten louter indicatief.

4.2. Resultaten

De resultaten hieronder zijn beschrijvende en kringanalyses van de gegevens uit de enquête.

4.2.1. Carpooling

De eerste vraag gaat over de maatregelen die de werkgevers nemen om carpooling bij hun werknemers te stimuleren. Zoals uit grafiek 1 (hieronder) blijkt, neemt de **meerderheid van de werkgevers (63%) geen enkele maatregel op het vlak van carpooling**. Van de 37% werknemers die wel maatregelen neemt, zijn de vaakst vermelde initiatieven de **verspreiding van informatie** over carpooling (20%) en het **organiseren van carpooling** onder de werknemers (15%). Dwingende maatregelen qua parkeren (beperking van het aantal parkeerplaatsen, betalend parkeren) lijken weinig populair, terwijl dat volgens de literatuur toch een doeltreffende hefboom is om carpooling aan te moedigen.

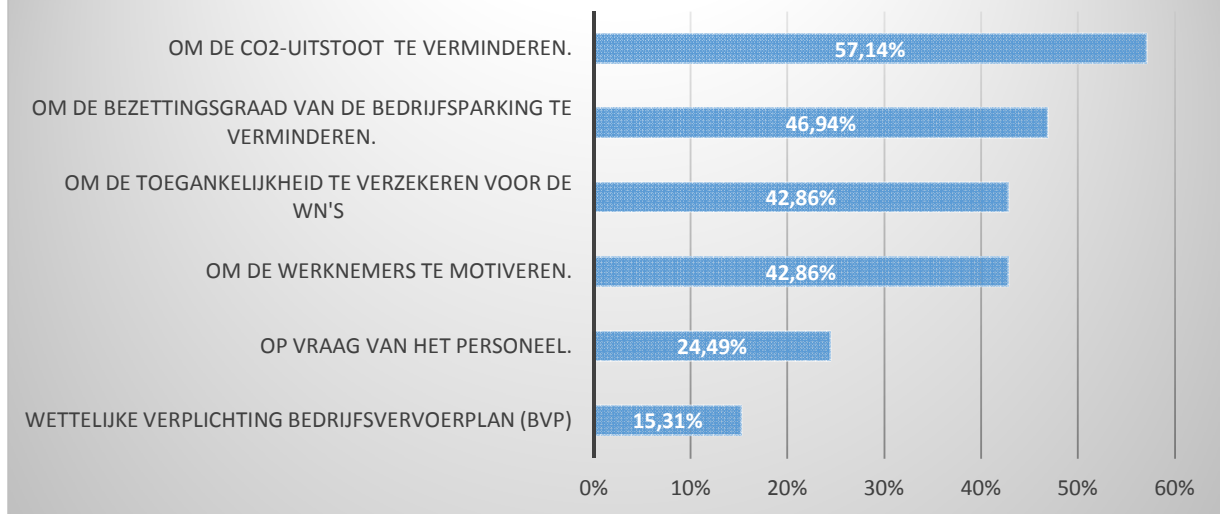


De resultaten lopen evenwel uiteen volgens verschillende factoren:

- **Gewest:** werkgevers in Brussel nemen vaker maatregelen (46%) dan die in Vlaanderen (34%) of in Wallonië (36%).
- **Aantal werknemers:** bij bedrijven die meer dan 250 werknemers in hun vestiging tewerkstellen, zijn er veel meer die maatregelen nemen voor carpooling (54%, tegenover 23% bij kleinere ondernemingen). Dat is deels te verklaren doordat het gemakkelijker is om carpooling te organiseren met een kritische massa werknemers in huis, of wanneer er een grote geografische diversiteit is onder de pendelaars. Maar dat verklaart niet alles, want kleine bedrijven hebben wel de mogelijkheid om zich in te schrijven op een externe databank.
- **Sector:** werkgevers in de dienstensector doen vaker een beroep op een externe databank dan die in 'industriële' sectoren (bouw, industrie, logistiek, ...). Maar die laatste organiseren dan weer vaker carpooling onder de werknemers van de vestiging.

De tweede vraag peilt naar de motivaties bij de werkgevers om carpooling in hun onderneming aan te moedigen. Die resultaten zijn terug te vinden in grafiek 2 hieronder. Daaruit blijkt dat er uiteenlopende motivaties spelen: de vaakst aangehaalde reden is de vermindering van de CO₂-uitstoot (57%), van dichtbij gevolgd door motivaties in verband met parkeermogelijkheid, toegankelijkheid van het terrein, het motiveren van de werknemers en de vraag bij werknemers (allemaal rond 45%).

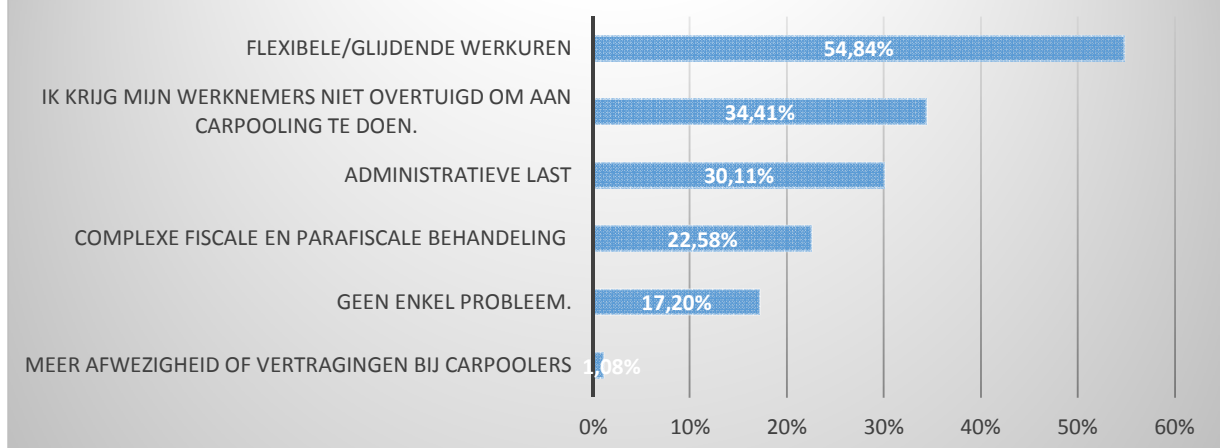
Grafiek 2: Om welke reden(en) moedigt u carpooling in uw onderneming aan?



De motivaties hangen wel af van waar het bedrijf zich bevindt: in Brussel wegen de beperking van CO₂-uitstoot en een vermindering van het bezettingspercentage van de parking nog het zwaarst door (73 en 64%). In Vlaanderen houdt de belangrijkste motivatie verband met het personeelsbeleid (de werknemers motiveren), terwijl in Wallonië het milieuargument de doorslag geeft. Dat verschil kan ook te maken hebben met de sector: respondenten in Brussel behoren vooral tot de dienstensector, terwijl in Vlaanderen en Wallonië meer ondernemingen actief zijn in sectoren zoals industrie, logistiek en bouw. En uit de analyse blijkt dat parkeren en milieu als motivatie meer spelen in de dienstensector.

Dat brengt ons bij de derde vraag, die gaat over de moeilijkheden waarmee bedrijven die een aanmoedigingsbeleid voor carpooling voeren, te maken krijgen. Grafiek 3 hieronder geeft de resultaten.

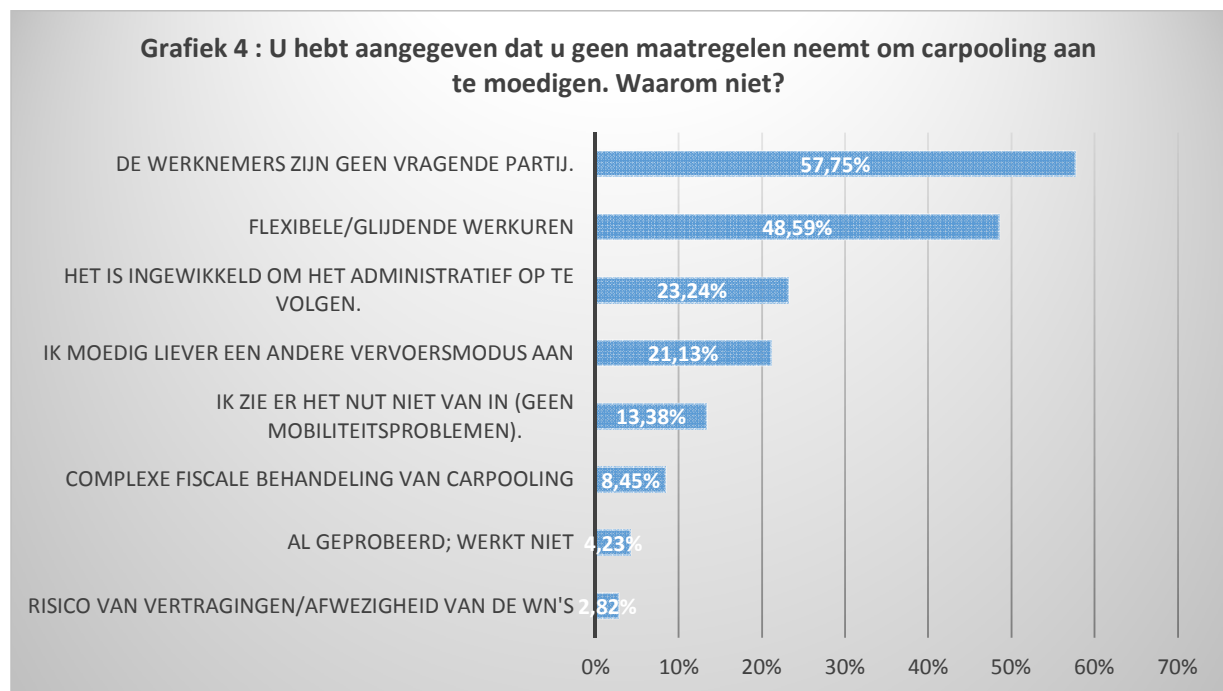
Grafiek 3 : Welke problemen ondervindt u bij uw beleid om carpooling te promoten?



Flexibele/glijdende werkuren in de onderneming remmen bij 55% van de respondenten het carpoolen af. Uiteenlopende werktijden maken het immers moeilijker om carpooling te organiseren, zeker wanneer

die op ondernemingsniveau wordt georganiseerd. De moeilijkheid om werknemers te overtuigen en de administratieve complexiteit zijn voor meer dan 30% van de respondenten de reden. De fiscale en parafiscale behandeling vormt dan weer slechts voor 23% van de bevroegde werkgevers een probleem. Terloops valt op te merken dat die drie hindernissen vooral een probleem vormen bij grote ondernemingen (> 250 werknemers).

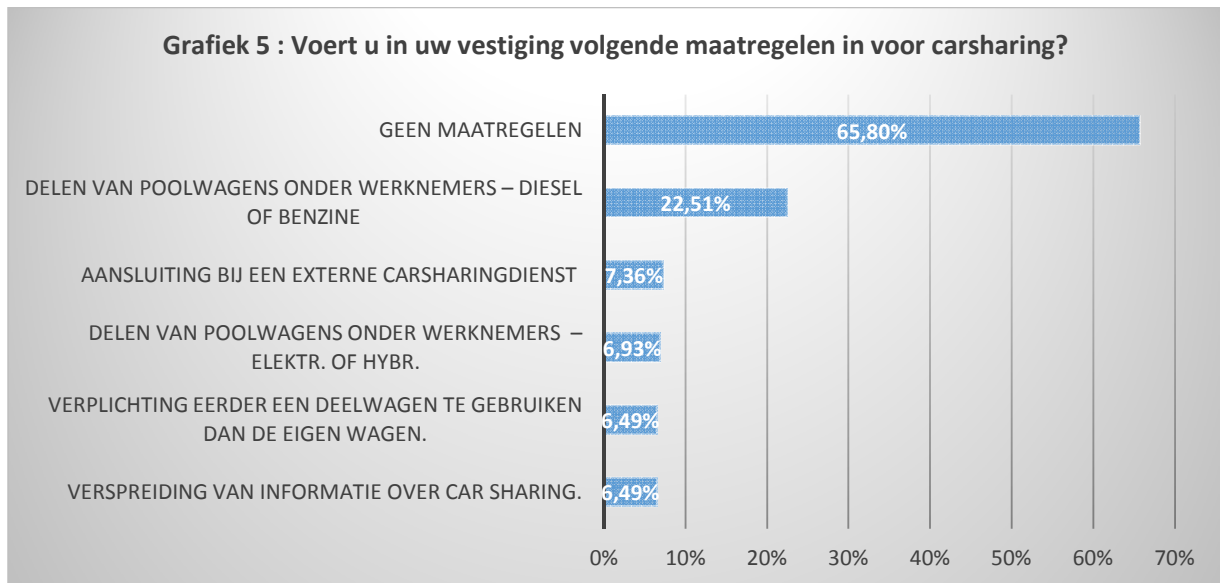
De vierde vraag (grafiek 4) betreft de werkgevers die geen enkele maatregel voor carpooling nemen en peilt naar de redenen voor die keuze. De meest aangehaalde redenen zijn de **afwezigheid van vraag bij de werknemers** (58% van de respondenten) en **flexibele of glijdende werkuren** die carpoolen bemoeilijken (49%). Dat laatste element sluit aan bij de conclusies van de voorgaande vraag.



4.2.2. Carsharing

Het volgende deel is gewijd aan carsharing (of autodelen), dus verschillende personen die een voertuig delen. Onze vijfde vraag gaat dan ook over initiatieven van de werkgevers op dat vlak. De resultaten staan te lezen in grafiek 5 hieronder. Ze tonen aan dat **de meeste werkgevers (66%) niet aan carsharing doen**. Het **delen van poolwagens** is dan weer wel relatief courant: bijna 30% van de werkgevers past het toe, waaronder 7% met elektrische of hybride wagens. De aansluiting bij een externe carsharingdienst (Cambio, Zen Car, etc.) blijft een eerder marginaal verschijnsel, met 7% ondernemingen die daar gebruik van maken.

Grafiek 5 : Voert u in uw vestiging volgende maatregelen in voor carsharing?

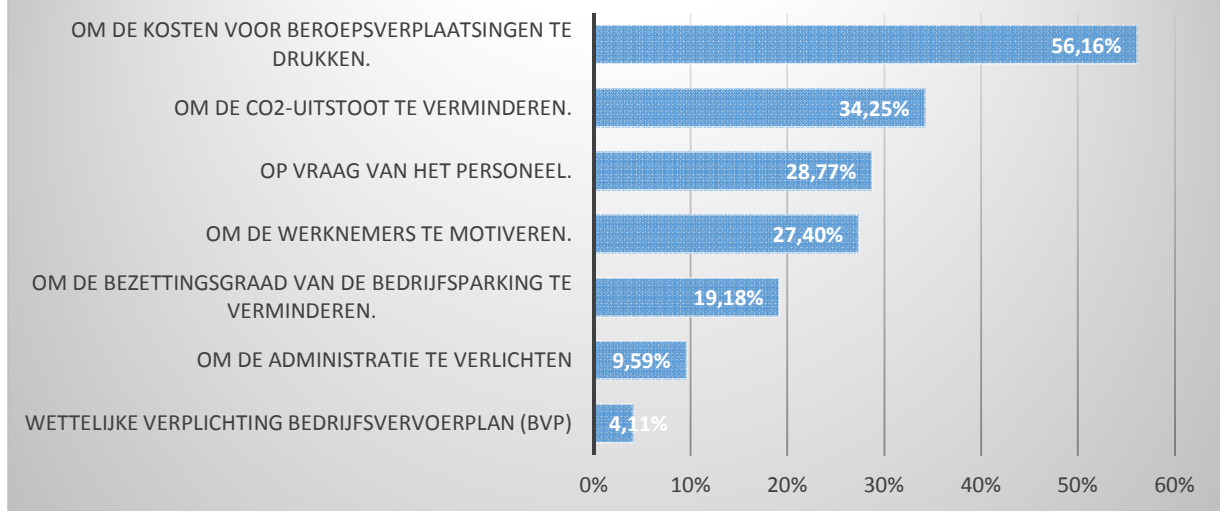


Enkele kringanalyses leveren ons bijkomende informatie:

- **Gewest:** bedrijven in Brussel nemen globaal gezien niet meer maatregelen dan andere om carsharing aan te moedigen. Maar zij maken wel het vaakst gebruik van een externe carsharingdienst (11%, tegenover 4% in de andere gewesten).
- **Bedrijfswagens:** ondernemingen waar minder dan 25% van de werknemers een bedrijfswagen heeft, hebben de neiging om meer maatregelen voor carsharing te nemen (37%, tegenover 26% voor ondernemingen waar meer dan 25% van de werknemers over een bedrijfswagen beschikt). Het verschil situeert zich voornamelijk op het niveau van het delen van poolwagens.
- **Aantal werknemers:** 15% van de kleine organisaties (< 50 werknemers) is geabonneerd op een externe carsharingdienst. Dat percentage zakt tot 5% bij bedrijven met meer dan 50 werknemers. Grote bedrijven, vooral die met meer dan 250 werknemers, werken dan weer vaker met het delen van poolwagens.
- **Sector:** in sectoren zoals industrie, bouw, logistiek e.d. doet bijna geen enkel bedrijf een beroep op een externe carsharingdienst (0,8%). Die praktijk is wel couranter in de dienstensector (10%) en andere sectoren (27%). Het verschil heeft waarschijnlijk voor een deel te maken met de ligging van de bedrijven. De sector heeft dan weer geen aanwijsbare impact op de neiging om poolwagens te gebruiken.

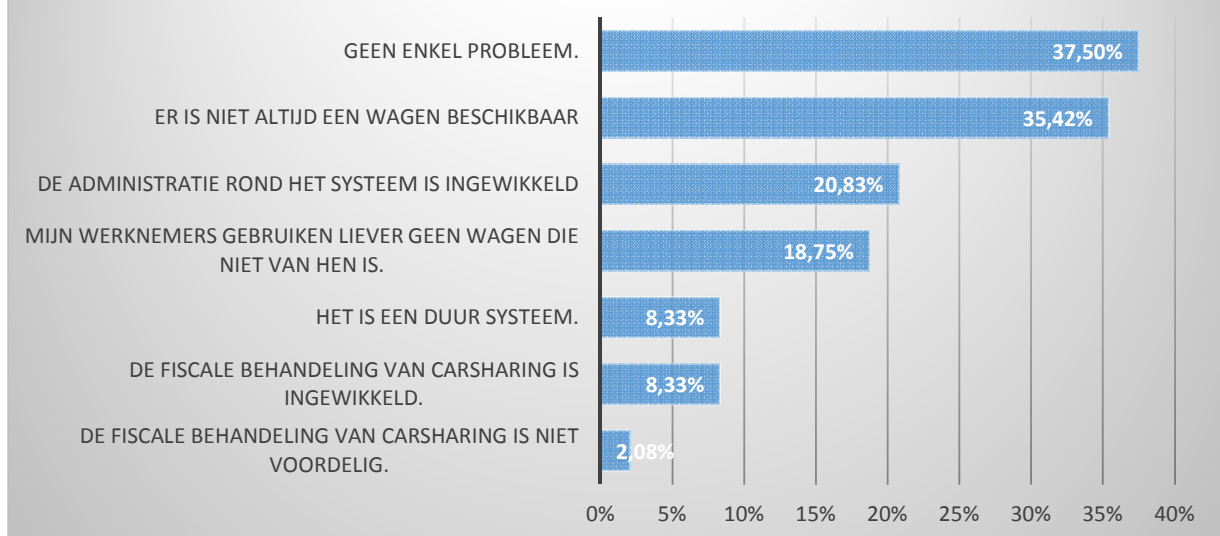
De zesde vraag, waarvan de resultaten te zien zijn in grafiek 6 hieronder, geeft ons zicht op de motivaties van werkgevers die carsharing gebruiken. Hier blijkt duidelijk dat de belangrijkste motivatie **de beperking van de kosten voor beroepsverplaatsingen** is: die reden wordt door meer dan 55% aangevinkt. Verder zien we dat de beperking van de bezettingsgraad van de parking een belangrijke motivatie is bij bedrijven in Brussel en organisaties met meer dan 250 werknemers. Bovendien worden redenen in verband met human resources (vraag van het personeel, motivatie van de werknemers) en met leefmilieu (beperking van CO₂-uitstoot) vaker aangehaald bij werkgevers in de dienstensector, terwijl de beperking van verplaatsingskosten het meest vermeld wordt bij ondernemingen in de industrie, bouw, logistiek ...

Grafiek 6 : Om welke reden(en) gebruikt u carsharing?

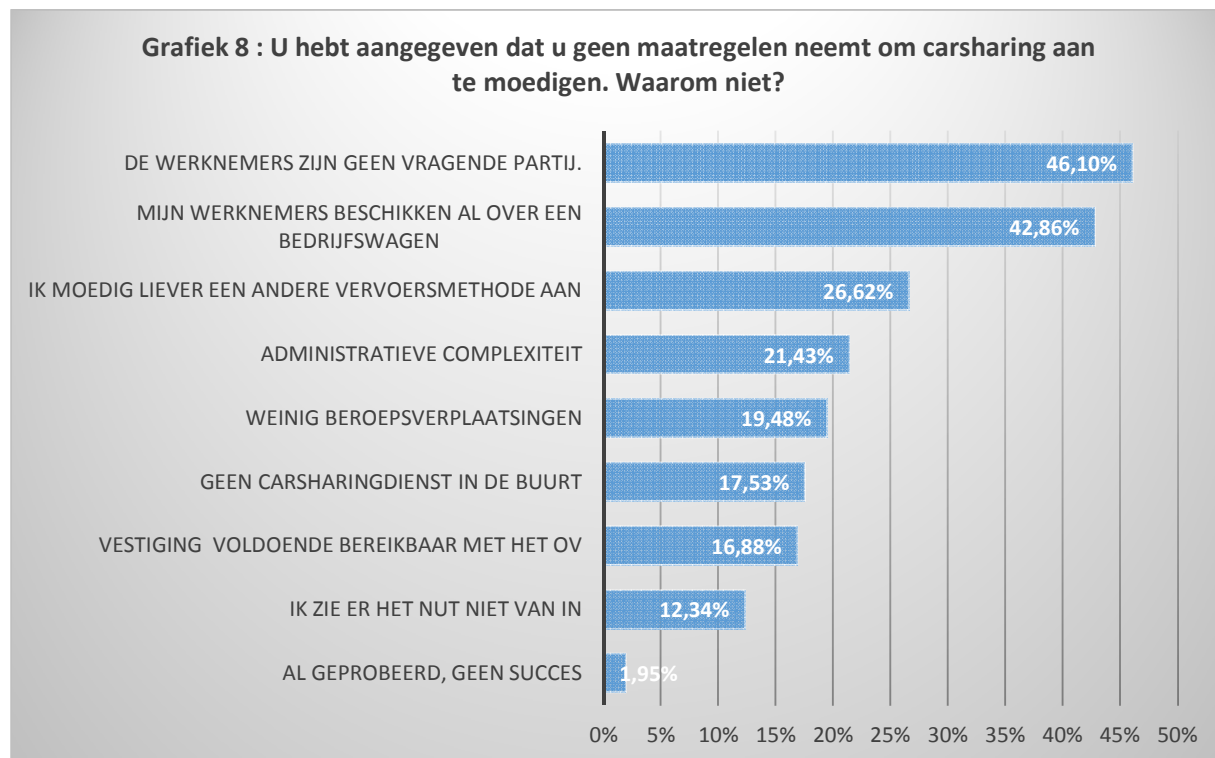


De zevende vraag (grafiek 7 hieronder) onderzoekt de moeilijkheden bij werkgevers die aan carsharing doen. Een positieve vaststelling is dat het **vaakst gegeven antwoord – door 38% van de respondenten – is dat ze geen moeilijkheden ondervinden** (wat helemaal niet het geval was bij carpooling). **Het probleem dat het vaakst voorkomt**, bij 35% van de betrokken werkgevers, **is dat er geen wagen beschikbaar is**. In ondernemingen waar minder dan 25% van de werknemers over een bedrijfswagen beschikt, stijgt dat percentage zelfs tot 48%. Bovendien zijn ze bij bedrijven uit de industrie, logistiek en bouw met 53% om dat probleem aan te vinken. Tot slot krijgt bijna 30% van de bedrijven met meer dan 250 werknemers te maken met een **ingewikkeld administratief beheer**, wat minder het geval is bij kleine organisaties.

Grafiek 7 : Welke problemen ondervindt u bij uw beleid om carsharing te promoten?

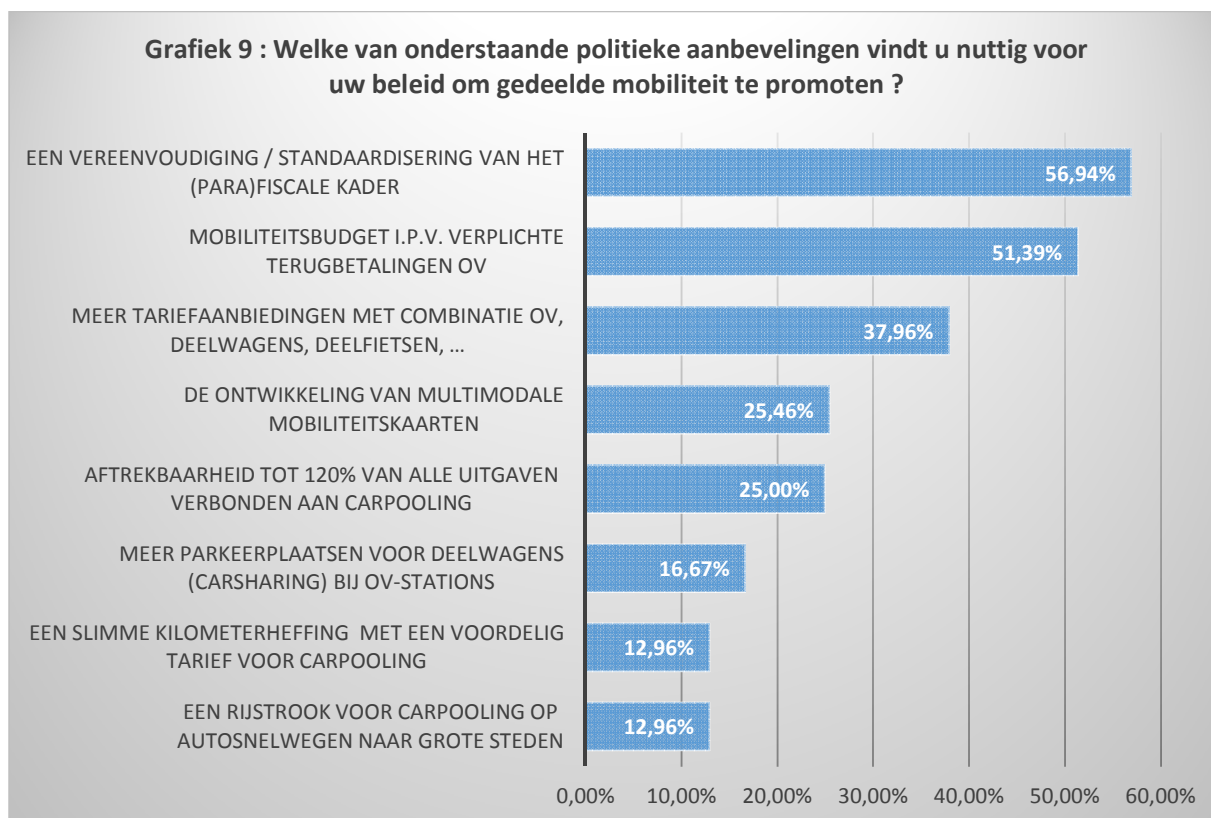


Met de achtste vraag peilen we bij werknemers die geen maatregelen nemen om carsharing te promoten naar de redenen van die keuze. 46% van de bevroegde werkgevers bevestigt dat **hun werknemers geen vragende partij zijn**, en 43% gebruikt geen carsharing omdat **hun werknemers al over een bedrijfswagen beschikken**. Die resultaten zijn terug te vinden in grafiek 8 hieronder.



4.2.3. Politieke aanbevelingen

In onze laatste vraag moeten de werkgevers hun mening geven over verschillende voorstellen vanuit de politiek die gedeelde mobiliteit in België kunnen vooruithelpen. De antwoorden staan te lezen in grafiek 9 hieronder. Hier blijkt duidelijk dat de voorstellen **die intermodaliteit tussen verschillende transportmodi bevorderen** de meeste bijval krijgen. Dat gaat dan om een harmonisering van de fiscale en parafiscale behandeling van de verschillende transportwijzen (57%), een regeling voor het mobiliteitsbudget (51%) of ook nog tariefformules die verschillende transportmogelijkheden combineren (38%). Voorstellen die uitsluitend mikken op carsharing of carpooling hebben minder succes (ze krijgen minder dan 25% van de respondenten achter zich). Het valt overigens op dat vooral werkgevers in Brussel vragende partij zijn voor tariefaanbiedingen met combinatie van verschillende vervoerswijzen en voor multimodale mobiliteitskaarten. Verder merken we dat grote ondernemingen met meer dan 250 werknemers meer dan de andere het mobiliteitsbudget zien zitten. De bedrijfssector lijkt dan weer geen merkbare rol te spelen in de keuze van de aanbevelingen.



4.3. Interpretatie van de resultaten

Carpooling heeft nood aan nieuwe impuls

Hoewel bijna 38% van de bevroegde werkgevers maatregelen neemt om carpooling aan te moedigen, botsen ze bij het promoten ervan op enkele hindernissen. Want bijna 55% van de werkgevers in kwestie ondervindt problemen door de flexibele of glijdende werkuren van hun medewerkers. Bijna 35% onder hen slaagt er niet in hun werknemers te winnen voor carpooling en meer dan 30% van de respondenten klaagt over de administratieve rompslomp die komt kijken bij het organiseren van carpooling. Bovendien vraagt het meestal een daadkrachtige aanpak van de werkgever, want aan de resultaten van de enquête is te zien dat de werknemers er niet echt op zitten te wachten. Een vergelijking in de tijd is niet mogelijk op basis van de gegevens van de enquête, maar de resultaten van de diagnostiek woon-werkverkeer tonen duidelijk aan dat carpooling er sinds 2005 op achteruit is gegaan. Echt verrassend zijn die vaststellingen niet wanneer de arbeidsregelingen en werktijden er alleen maar individueler en flexibeler op worden (glijdende werkuren, telewerken, deeltijds werken). Daarnaast is carpooling als verplaatsingswijze weinig zichtbaar (zowel op het terrein als in de statistieken).

Dat betekent niet noodzakelijk dat carpooling geen toekomst heeft. Uit de enquête blijkt immers dat het aan tastbare noden tegemoetkomt, zoals de beperking van CO₂-uitstoot, een lagere bezettingsgraad van de bedrijfsparking of een betere toegankelijkheid van de vestiging. Dergelijke pijnpunten zullen in de toekomst waarschijnlijk aan belang winnen door de toenemende verkeerscongestie en een groeiend

milieubewustzijn. Voor de werknemers is carpooling bovendien financieel erg interessant. Overigens laat de diagnostiek woon-werkverkeer weinig aan de verbeelding over: steeds meer werkgevers ondersteunen actief carpooling. Alleen valt nog uit te maken hoe zij carpoolen daadwerkelijk kunnen promoten binnen een context van toenemende flexibiliteit in de werkuren en in de verwachtingen van de werknemers. Daar komen we verder in de analyse nog op terug.

Carsharing: een functionele oplossing die klaar is om te groeien

Zowat 35% van de ondervraagde werkgevers zegt maatregelen te nemen om carsharing een duwtje in de rug te geven. 30% onder hen gebruikt poolwagens en 7% doet een beroep op een externe carsharingdienst. Ten eerste valt op dat carsharing bij de meesten (56%) tegemoetkomt aan een praktische bekommernis, namelijk een daling van de kosten voor beroepsgebonden verplaatsingen. Motivaties betreffende leefmilieu of human resources komen op de tweede plaats. Ten tweede zijn er bij het organiseren van carsharing, in tegenstelling tot bij carpooling, geen grote problemen. De grootste moeilijkheid (geen wagen beschikbaar) valt op te lossen als er een toereikende kritische massa wordt gehaald. Ook de administratieve complexiteit van carsharing is een vaak voorkomend probleem. Maar aanbieders van carsharingdiensten werken aan 'sleutel-op-de-deur'-oplossingen om het de ondernemingen gemakkelijker te maken. Een interessante vaststelling is tot slot dat bedrijven die hun werknemers een bedrijfswagen aanbieden terughoudender zijn om aan carsharing te doen. Beide fenomenen zijn nochtans niet incompatibel, want heel wat respondenten stellen tegelijk bedrijfswagens en een carsharingdienst voor. Hiermee kunnen ze medewerkers bijvoorbeeld aanmoedigen om hun wagen te laten staan voor hun woon-werkverplaatsing, terwijl ze toch een wagen ter beschikking hebben voor eventuele beroepsmatige verplaatsingen.

Wanted: multimodaliteit en flexibiliteit

Multimodaliteit is de toekomst. Dat is alvast wat blijkt uit de laatste vraag in onze enquête waarmee we werkgevers ondervragen over de maatregelen die op politiek vlak moeten worden genomen om gedeelde mobiliteit te bevorderen. Specifieke maatregelen voor carpooling en carsharing krijgen weinig bijval, zelfs bij respondenten die op dat vlak een actief beleid voeren. Maatregelen om multimodaliteit aan te moedigen, zoals een harmonisering van de fiscale behandeling die geldt voor verschillende transportmiddelen of de invoering van een regeling voor het mobiliteitsbudget, vallen dan weer bij meer dan 50% van de werknemers in de smaak. Dat toont aan dat de 'deelwagen' in de ruime betekenis volkomen logisch is wanneer hij deel uitmaakt van een breder multimodaal geheel. Bedrijven en bij uitbreiding hun medewerkers zijn vragende partij voor oplossingen waarmee ze vlot en flexibel van een vervoersmodus op een andere kunnen overschakelen. Carpooling en carsharing kunnen dus worden beschouwd als schakels in de mobiliteitsketting. Maar voor de bedrijven brengt het beheer van die flexibiliteit heel wat extra papierwerk met zich mee, waarvoor een gepaste oplossing nodig is.

5. Enkele aanbevelingen

5.1. Het fiscaal en parafiscaal kader van de vervoerswijzen harmoniseren

Uit de enquête blijkt dat de complexiteit van het fiscaal/parafiscaal kader van toepassing op de verschillende vervoerswijzen problematisch is voor de ondernemingen en een rem vormt op de ontwikkeling van multimodale oplossingen. Daarom bevelen we het volgende aan:

- 1) **Een fiscaal en regelgevend kader creëren voor het mobiliteitsbudget.** Het gaat om een budget waarover de werknemer kan beschikken om verschillende mobiliteitsdiensten te kopen en dat valt onder een enkele fiscale behandeling 'upstream'. De carsharing- en ridesharingdiensten worden logischerwijze geïntegreerd in zo'n budget. Op het moment van schrijven (juni 2018) wordt een wetsontwerp met betrekking tot een mobiliteitsbudget voorbereid.
- 2) Tegelijk zou het nuttig zijn om het **fiscaal en sociaal kader** van toepassing op de verschillende vervoerswijzen **grondig te analyseren** om te kijken hoe dat kan worden vereenvoudigd. Zo zouden we naar een sterkere multimodaliteit kunnen evolueren, ook buiten het voornoemde mobiliteitsbudget.

Volgens de antwoorden die we in het kader van de enquête ontvingen, wordt de specifiek fiscale behandeling voor carpooling of carsharing op zich niet gezien als problematisch. Die vaststelling moet echter worden genuanceerd door het feit dat de fiscale/parafiscale behandeling in kwestie weinig gekend is binnen de ondernemingen en dat het beheer vaak wordt overgelaten aan de sociale secretariaten. Volgens de experts die we in het kader van deze studie ontmoetten, kunnen wat dat betreft verschillende quick wins worden gerealiseerd:

- 3) Een harmonisering van de behandeling van carpooling op fiscaal niveau en op RSZ-niveau.
- 4) Een grotere fiscale aftrekbaarheid van de kosten verbonden aan carpooling.
- 5) Een automatisering van het fiscaal attest voor carpooling.
- 6) Ondernemingen en burgers beter informeren over de bestaande fiscale voordelen, zowel voor carsharing als voor carpooling.

5.2. De organisatie van carpooling flexibeler en eenvoudiger maken

Carpooling in zijn huidige vorm is onvoldoende flexibel binnen een context van variabele werktijden en arbeidsregelingen. Flexibele werktijden zullen hoogstwaarschijnlijk nog aan belang winnen, waardoor klassiek carpoolen nog moeilijker te organiseren valt. Daarnaast beantwoordt carpooling niet aan alle mobiliteitsbehoeften van de werknemers. Wij bevelen dus het volgende aan:

- 7) Faciliteren van **dynamische carpooling** (realtime ridesharing) dankzij een grote databank (kritische massa) die relevant en up-to-date is. Het is echter niet zeker dat de mensen 'cultureel' klaar zijn om een beroep te doen op realtime carpooling: er is dus sensibilisering nodig.
- 8) Promoten bij ondernemingen van de praktijk '**gegarandeerde terugrit**', die de gebruiker de zekerheid biedt dat hij op zijn bestemming zal aankomen zelfs als de bestuurder zou afhaken.
- 9) **Bedrijven aanmoedigen om verschillende vervoersmodi voor te stellen aan hun medewerkers** in functie van hun behoeften (bijvoorbeeld, de vergoeding voor het openbaar vervoer niet intrekken wanneer de werknemer een paar keer per week wil carpoolen ...). Carpooling moet dus worden voorgesteld in combinatie met andere vervoersmodi. Maar dat mag de administratieve last voor de ondernemingen niet verzwaren.
- 10) Tegelijk zou het nuttig zijn **om commerciële formules uit te werken (tarieven, lokalisering, routeplanners, reservering ...)** die verschillende vervoersmiddelen combineren (inclusief ridesharing en carsharing), volgens de 'Mobility as a Service'-logica. Die ontwikkelingen moeten worden doorgevoerd in samenwerking met de openbaarvervoeraanbieders.

5.3. Carsharing en carpooling beter bekend maken

Carpooling en carsharing maken deel uit van de veelheid aan nieuwe mobiliteitsoplossingen die in ontwikkeling zijn en het klassieke openbaarvervoeraanbod aanvullen. Ondanks hun economische en ecologische meerwaarde, zijn die diensten onvoldoende bekend zijn bij de ondernemingen en hun werknemers. Daarom bevelen we het volgende aan:

- 11) De nieuwe **mobilitiediensten actiever promoten** bij de ondernemingen, bijv. via opleidingen en netwerken van mobility managers, of via reclame rechtstreeks gericht aan de pendelaars.

5.4. Carsharing en bedrijfswagens verzoenen

We stellen vast dat bedrijven waar veel werknemers over een bedrijfswagen beschikken, minder aan carsharing doen. Deze analyse wil niet de relevantie van het systeem van bedrijfswagens beoordelen. Rekening houdend met het huidige kader is mikken op de ontwikkeling van carsharing in tegenstelling tot de bedrijfswagen ongetwijfeld een ondoeltreffende strategie. Maar carsharing vormt wel een goede aanvulling op de bedrijfswagen, waarbij werknemers die hun bedrijfswagen niet nodig hebben voor hun woon-werkverplaatsing toch kunnen beschikken over een wagen voor eventuele beroepsmatige verplaatsingen. Autodelen vergemakkelijkt ook de verplaatsingen voor de categorieën van werknemers die niet over een wagen beschikken. In dat kader bevelen we het volgende aan:

- 12) **In het kader van het mobiliteitsbudget, ondernemingen aanmoedigen om een carsharingdienst voor te stellen ter aanvulling van de bedrijfswagen**, op kostenneutrale wijze voor de werkgever. Het ontwikkelen van gecombineerde aanbiedingen met een bedrijfswagen en andere vervoersmodi zou kunnen bijdragen aan die evolutie.
- 13) **Het occasionele gebruik van deelwagens/poolwagens voor privédoeleinden** toestaan zonder bijkomende belasting (CO₂-bijdrage, VAA enz.). Een technologische oplossing moet toelaten om

het verschil te maken tussen verschillende types gebruik zonder de administratieve last van de werkgever te verzwaren. Zo zou het gebruik van deelwagens gedurende de week voor professionele doeleinden en 's avonds en in het weekend voor privédoeleinden een optimaal gebruik van de voertuigen kunnen bevorderen.

5.5. Co-modale infrastructuren ontwikkelen die casharing en carpooling zichtbaarheid geven

Wat infrastructuur betreft, lijken carpoolingrijstroken en een beperkend parkeerbeleid efficiënte maatregelen te zijn, maar volgens onze enquête zijn ze weinig populair. Dat is wellicht te wijten aan de weinige beschikbare plaats in stedelijk gebied. Zulke maatregelen zullen dus genomen kunnen worden als ze het gebrek aan capaciteit, dat nu al problematisch is, niet verergeren. Daarnaast kan intelligent ontwikkelde infrastructuur de intermodaliteit faciliteren en de zichtbaarheid van de nieuwe mobiliteitsdiensten verhogen. We bevelen dus het volgende aan:

- 14) Invoeren van **rijstroken voor carpooling** waar dat relevant is, op voorwaarde dat dat de congestieproblemen niet verergert.
- 15) Ontwikkelen van **parkeerplaatsen voorbehouden voor carpooling** in de nabijheid van openbaarvervoerstations.

6. Conclusie

België wordt geconfronteerd met grote mobiliteitsproblemen die directe gevolgen hebben voor de ondernemingen: meer dan 50% van de werkgevers zegt problemen in verband met mobiliteit te ondervinden. 25% zien verkeerscongestie als het grootste probleem.

Inefficiënt gebruik van vervoersmiddelen is een belangrijke oorzaak van die moeilijkheden. Ter illustratie: een wagen staat gemiddeld 95% van de tijd geparkeerd en de gemiddelde bezettingsgraad van een rijdende wagen bedraagt slechts 1,4 mensen.

Het VBO ontwikkelde een mobiliteitsvisie die bestaat uit 50 maatregelen om de Belgische mobiliteitsknoop te ontwarren. Onder die maatregelen wordt de gedeelde mobiliteit naar voor geschoven als een veelbelovende oplossing. Concreet kan de 'deelwagen' in de ruime betekenis verschillende vormen aannemen: we spreken over carpooling wanneer verschillende personen een traject afleggen in hetzelfde voertuig, we spreken over carsharing (of autodelen) wanneer verschillende mensen eenzelfde voertuig om beurten gebruiken.

Uit onze enquête bij 262 werkgevers blijkt dat een minderheid van hen carsharing of carpooling actief ondersteunt. 37% van de bevroegde werkgevers neemt maatregelen voor carpooling, met name het verspreiden van informatie en het organiseren van carpooling tussen de werknemers van de onderneming. Carsharing wordt gepromoot door 33% van de werkgevers, de meest gebruikte maatregel is het delen van poolwagens.

Hoewel carpooling tegemoetkomt aan tastbare noden (vermindering van CO₂-uitstoot, optimalisering van parking, motivatie van de werknemers), gaat het toch gepaard met ernstige moeilijkheden. Een meerderheid van de respondenten geeft aan dat het moeilijk is om de werknemers te overtuigen en dat flexibele werkuren en de complexiteit van het administratief beheer problematisch zijn. De organisatie van carsharing blijkt minder een probleem, maar er zijn soms enkele aandachtspunten, zoals het gebrek aan beschikbare dienst (of wagen) en de complexiteit van het administratief beheer.

Om de gedeelde mobiliteit meer verspreid te krijgen, moeten we eerst en vooral de zichtbaarheid van de carpooling- en carsharingdiensten verhogen, aangezien die onvoldoende bekend zijn bij ondernemingen en werknemers. Het verdient ook aanbeveling om die diensten in een grotere waaier mobiliteitsoplossingen te integreren en te evolueren naar een 'Mobility as a Service'-logica. De invoering van een regelgevend kader voor het mobiliteitsbudget zou die evolutie kunnen faciliteren en versnellen. Tot slot moet het organiseren van carpooling eenvoudiger en flexibeler worden gemaakt, bijvoorbeeld met behulp van technologische oplossingen. Dat is essentieel om tegemoet te komen aan de steeds strengere eisen van de gebruiker: gebruiksgemak, comfort en flexibiliteit.

Bibliografie

- Académie Fiscale (7 september 2016). Traitement fiscal de l'autopartage. *Académie fiscale*. Geraadpleegd op <http://academiefiscale.be/traitement-fiscal-de-lautopartage/> op 01/03/2017.
- Académie Fiscale (9 september 2016). Cotisation ONSS pour le covoiturage. *Académie Fiscale*. Geraadpleegd op <http://academiefiscale.be/cotisation-onss-pour-le-covoiturage/> op 01/03/2017
- Amey, A., Attanucci, J., & Mishalani, R. (2011). Real-time ridesharing: opportunities and challenges in using mobile phone technology to improve rideshare services. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, (2217), 103-110.
- Botsman, R. & Rogers, R. (2011). *What's mine is yours. The rise of collaborative consumption*. HarperCollins Business
- Bruxelles Environnement (2016). *Les plans de déplacements d'entreprise en Région de Bruxelles-Capitale – Bilan de la situation 2014*.
- Bureau Fédéral du Plan (2012). *Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030*.
- Bureau Fédéral du Plan (2015). *Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030*.
- Clark, M., Gifford, K., Anable, J. & Le Vine, S. (2015). Business-to-business carsharing: evidence from Britain of factors associated with employer-based carsharing membership and its impacts. *Transportation*, 42 (3). pp. 471-495. ISSN 0049-4488
- CORNELIS E. & al. (2012). *Mobiliteit in België in 2010: resultaten van de BELDAM-enquête*. Brussel, Belspo en FOD Mobiliteit & Vervoer, 331 p.
- Fédération des Entreprises de Belgique (2016). Mobilité : Prêts pour la Révolution ? *Reflect*, 12.
- Janssens, D., Declercq, K., & Wets, G. (2014). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5 (2012-2013)*. Geraadpleegd op <http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/ovg45/ovg45-analyse-globaal.pdf>
- Le Vine, S., Zolfaghari, A., & Polak, J. (2014). *Carsharing : Evolution, Challenges and Opportunities*. ACEA Scientific Advisory Group Report. Geraadpleegd op https://www.acea.be/uploads/publications/SAG_Report_-_Car_Sharing.pdf op 01/03/2017.
- Livis, G. (12 mai 2016). Observatoire du Véhicule d'Entreprise – Un baromètre des flottes en 5 points. *Fleet*. Geraadpleegd op <http://www.fleet.be/observatoire-du-vehicule-dentreprise-4-enseignements-sur-les-priorites-des-fleetowners/?lang=fr> op 01/03/2017.
- OCDM (2016). *Zakelijk Autodelen: kansen & knelpunten*. Geraadpleegd op http://deelootoo.nl/wp-content/uploads/2016/03/Opiniestuk-Zakelijk-autodelen-OCDM-20160303_def.pdf op 01/03/2017.
- SPF Mobilité et Transports (2016). *Diagnostic des déplacements domicile - lieu de travail 2014*. Geraadpleegd op https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/final_report_fr_5.0.pdf
- Taxistop (2014). *Handleiding voor werkgevers: Fiscaal voordeel voor carpoolers*.

Traject, & Vlaamse Overheid (2008). *Onderzoek naar hinderpalen en voorwaarden voor het succesvol promoten van carpooling. Eindverslag.*

Vanoutrive, T., E. Van de Vijver, L. Van Malderen, B. Jourquin, I. Thomas, A. Verhetsel & F. Witlox (2012) "What determines carpooling to workplaces in Belgium: location, organisation, or promotion". *Journal of Transport Geography*. Vol. 22 (1), pp. 77-86.

Witlox, F., Jourquin, B., Thomas, I., Vijver, V. D., Malderen, V., Vanoutrive, T., & Verhetsel, A. (2011). *Assessing and developing initiatives of companies to control and reduce commuter traffic (ADICCT).*