

PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/140630>

Please be advised that this information was generated on 2018-02-19 and may be subject to change.

Mobiliteitsbudgetten voor keuzen op maat

Veel bedrijven stellen hun medewerkers nog leaseauto's ter beschikking. Andere werkgevers vergoeden geheel of gedeeltelijk de reiskosten. Maar de nieuwe trend is: medewerkers een mobiliteitsbudget geven. Hoe werkt het?

Met een mobiliteitsbudget krijgen reizigers een persoonlijk budget waaruit zij de reiskosten voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer kunnen betalen. Het niet-gebruikte deel wordt (bruto) uitbetaald of gebruikt voor andere employee-benefits. Met dit systeem kunnen werknemers dus steeds zelf bepalen hoe ze reizen: de ene keer met de auto, de andere keer met de trein of op een mooie dag met de fiets.

Mobiliteitsbudgetten bieden voordelen voor alle betrokkenen. De *medewerker* maakt zelf een afweging tussen reistijd, comfort, kosten en bijvoorbeeld de mogelijkheid om te werken tijdens het reizen. Uitgespaard geld kan hij laten uitbetalen als loon – voor velen een aantrekkelijk vooruitzicht. De *organisatie* betoont zich een modern werkgever door haar medewerkers maatwerk en vrijheid op het gebied van reizen te bieden. Daarnaast kan ze via een mobiliteitsbudget duurzame mobiliteit bevorderen, bijvoorbeeld door een hogere kilometervergoeding te geven voor reizen per fiets of openbaar vervoer. De *samenleving* als geheel profiteert er ook van: minder drukte op de weg en minder uitstoot van bijvoorbeeld CO₂.

Evaluatie

Mobiliteitsbudgetten zijn relatief nieuw. In 2009 zijn de eerste experimenten uitgevoerd bij Dura Vermeer en Cap Gemini, na een stimulans door de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Uit het evaluatieonderzoek blijkt dat de effecten zonder meer positief zijn. Zo reist een kwart van de mensen met een mobiliteitsbudget minder met de auto dan voorheen. Als groep maken de budgethouders 3-6% minder autokilometers in de werksfeer. Bovendien werd het mobiliteitsbudget sterk gewaardeerd als arbeidsvoorwaarde.

Inmiddels worden de ervaringen uitgebreid. Zo is De Verkeersonderneming gestart met het project 'Anders Omgaan met de Leaseauto'. Doel is om middels concrete experimenten bij een aantal bedrijven inzicht te krijgen in de vraag hoe bij leaserijders een gedragsverandering kan worden gerealiseerd. Daarbij gaat het om doelen als minder privé-kilometers, zuiniger rijden en mijden van de spits. Uitgangspunt is dat binnen bestaande arbeidsvoorwaarden werknemers meer

keuzevrijheid krijgen en zelf verantwoordelijkheid dragen voor de kosten van de mobiliteit. Met behulp van specifieke financiële prikkels (de 'knoppen') wordt het gewenste gedrag gestimuleerd. Zo kan een bedrijf zuiniger brandstofverbruik stimuleren door de vergoedingen te baseren op het zuinige rijden, kunnen ze normen introduceren voor de omvang van het privégebruik en kunnen ze prikkels geven om buiten de spitsen te reizen. Door een grondige analyse van de effecten kan inzicht worden verkregen in de gedragsreacties en de effectiviteit van de maatregelen. De ervaringen worden gedeeld in een leeromgeving waarin het mogelijk is om ervaringen uit te wisselen tussen bedrijven, de effectiviteit van verschillende prikkels vast te stellen en de waardering door de leaserijder te meten. Uit een voormeting blijkt dat vergelijkbare effecten als in de eerdere pilot mogen worden verwacht. Andere regio's overwegen om soortgelijke systemen te introduceren in het kader van Beter Benutten.

Ondernemingsraad

Bij de uitvoering is het van belang dat er zoveel mogelijk wordt gewerkt binnen bestaande arbeidsvoorwaarden. Goed overleg met ondernemingsraden is daarom noodzakelijk. Ook moeten de administratieve lasten voor het bedrijfsleven worden beperkt. Op dit moment is het direct storten van het budget op de rekening van deelnemers fiscaal nog niet aantrekkelijk. Er zijn echter al gespecialiseerde bedrijven die het mobiliteitsbudget voor werknemers beheren. Ook kan het beschikbaar stellen van een mobiliteitsbudget gekoppeld worden aan passen voor andere vervoervormen, zoals het openbaar vervoer en de fiets.

Met de ontwikkeling van mobiliteitsbudgetten wordt een verdere stap gezet naar maatwerk en flexibiliteit in vervoervormen. Deze trend past in andere vormen van flexibele mobiliteitsdiensten, zoals het delen van auto's met elkaar, het ketenvervoer waarbij fiets en taxi in het natransport kunnen worden gebruikt enzovoort. Ontwikkelingen op dit vlak bieden een eerste kijk naar een toekomstig mobiliteitssysteem met veel maatwerk.