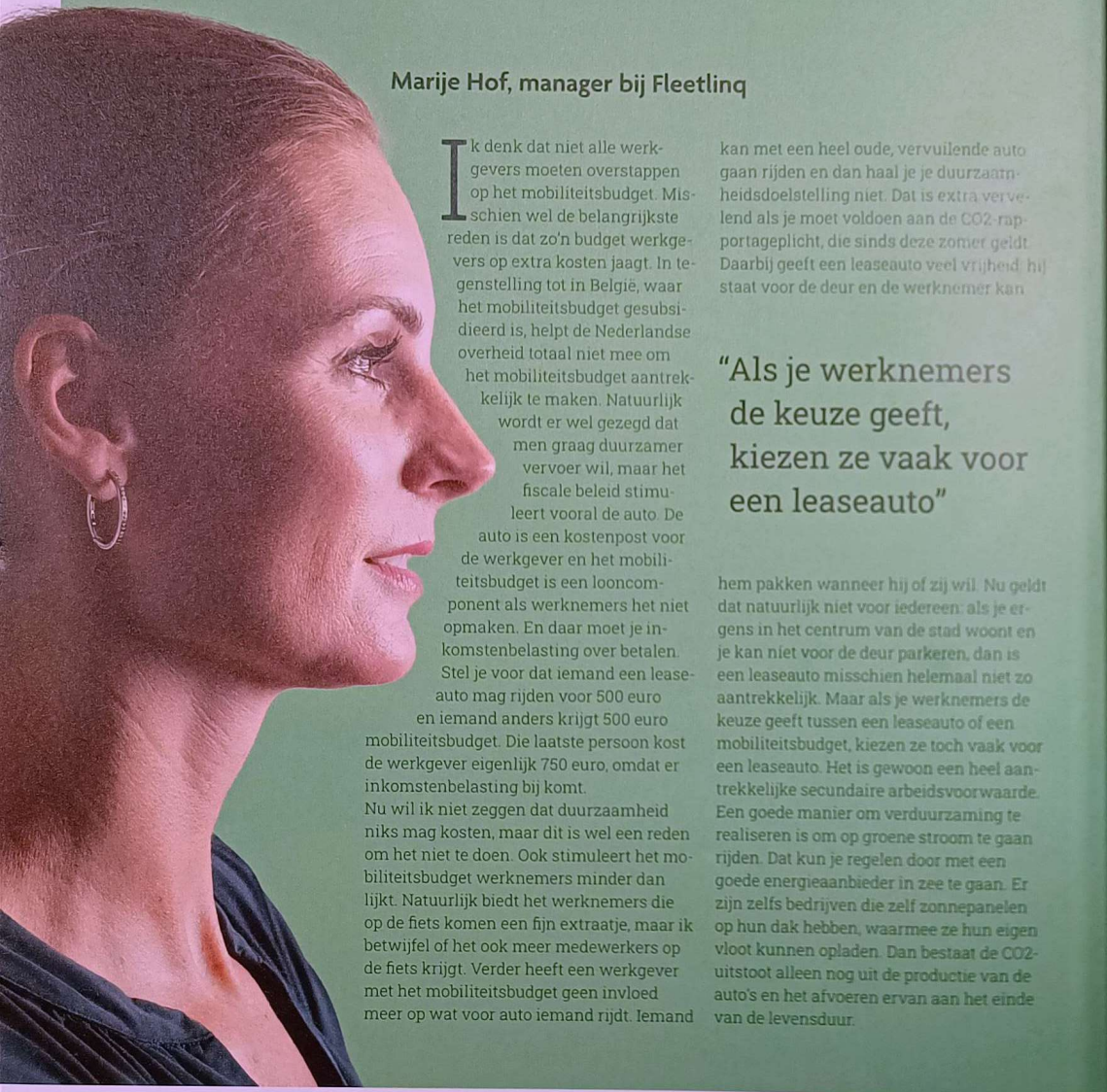
Tegenpolen



Marije Hof, manager bij Fleetlinq

Ik denk dat niet alle werkgevers moeten overstappen op het mobiliteitsbudget. Misschien wel de belangrijkste reden is dat zo'n budget werkgevers op extra kosten jaagt. In tegenstelling tot in België, waar het mobiliteitsbudget gesubsidieerd is, helpt de Nederlandse overheid totaal niet mee om het mobiliteitsbudget aantrekkelijk te maken. Natuurlijk wordt er wel gezegd dat men graag duurzamer vervoer wil, maar het fiscale beleid stimuleert vooral de auto. De auto is een kostenpost voor de werkgever en het mobiliteitsbudget is een looncomponent als werknemers het niet opmaken. En daar moet je inkomstenbelasting over betalen. Stel je voor dat iemand een leaseauto mag rijden voor 500 euro en iemand anders krijgt 500 euro mobiliteitsbudget. Die laatste persoon kost de werkgever eigenlijk 750 euro, omdat er inkomstenbelasting bij komt.

Nu wil ik niet zeggen dat duurzaamheid niks mag kosten, maar dit is wel een reden om het niet te doen. Ook stimuleert het mobiliteitsbudget werknemers minder dan lijkt. Natuurlijk biedt het werknemers die op de fiets komen een fijn extraatje, maar ik betwijfel of het ook meer medewerkers op de fiets krijgt. Verder heeft een werkgever met het mobiliteitsbudget geen invloed meer op wat voor auto iemand rijdt. Iemand kan met een heel oude, vervuilende auto gaan rijden en dan haal je je duurzaamheidsdoelstelling niet. Dat is extra vervelend als je moet voldoen aan de CO2-rapportageplicht, die sinds deze zomer geldt. Daarbij geeft een leaseauto veel vrijheid: hij staat voor de deur en de werknemer kan

> "Als je werknemers de keuze geeft, kiezen ze vaak voor een leaseauto"

hem pakken wanneer hij of zij wil. Nu geldt dat natuurlijk niet voor iedereen: als je ergens in het centrum van de stad woont en je kan niet voor de deur parkeren, dan is een leaseauto misschien helemaal niet zo aantrekkelijk. Maar als je werknemers de keuze geeft tussen een leaseauto of een mobiliteitsbudget, kiezen ze toch vaak voor een leaseauto. Het is gewoon een heel aantrekkelijke secundaire arbeidsvoorwaarde. Een goede manier om verduurzaming te realiseren is om op groene stroom te gaan rijden. Dat kun je regelen door met een goede energieaanbieder in zee te gaan. Er zijn zelfs bedrijven die zelf zonnepanelen op hun dak hebben, waarmee ze hun eigen vloot kunnen opladen. Dan bestaat de CO2-uitstoot alleen nog uit de productie van de auto's en het afvoeren ervan aan het einde van de levensduur.

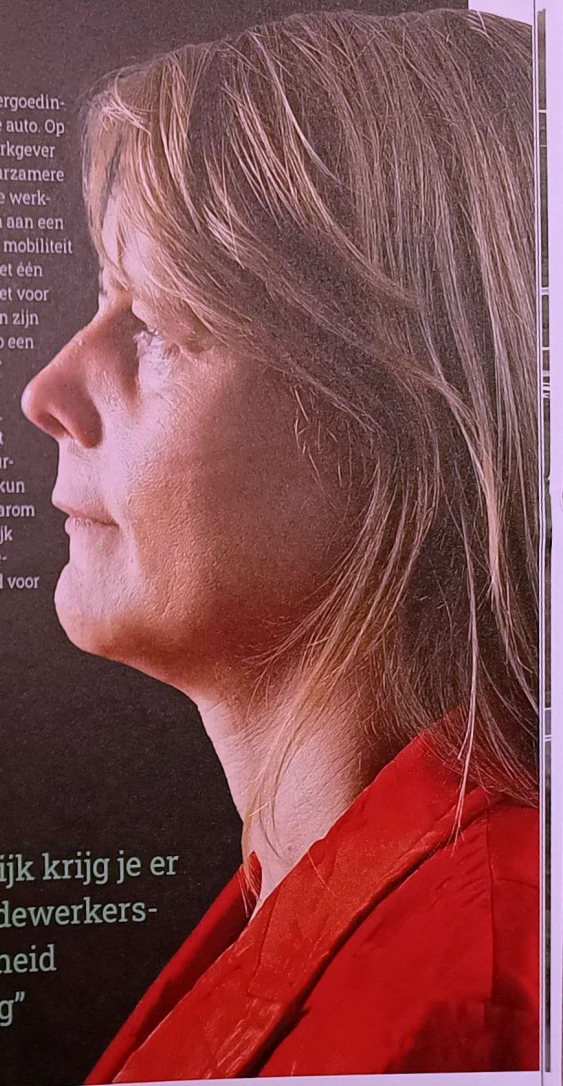
Tegenpolen

Iedere werkgever zou moeten overstappen op het mobiliteitsbudget

FOTO'S: KELLY'S FOTOGRAFIE

Elske van de Fliert, oprichter Zero-e

Ik ben er voor dat alle werkgevers een mobiliteitsbudget aanbieden, omdat het gewoon niet meer van deze tijd is om te zeggen: "Hier heb je je leaseauto en je zoekt het maar uit". Dat is om meerdere redenen. Allereerst zou je dan als organisatie je ogen sluiten voor alle maatschappelijke ontwikkelingen die nu spelen: dat we veel te veel auto's op de weg hebben, parkeerproblemen en de slechte luchtkwaliteit. Nu zou je kunnen tegenwerpen dat bedrijven ook elektrische leaseauto's kunnen aanbieden, maar met een elektrische auto sta je ook in de file. Daarbij maak je jezelf als werkgever op die manier minder aantrekkelijk dan een bedrijf dat wél een mobiliteitsbudget aanbiedt. Met zo'n budget kunnen werknemers niet alleen met de auto reizen, maar ook met het ov en de fiets. Ze hebben dus meer keuzevrijheid. Een ander voordeel is dat bedrijven met zo'n budget kunnen sturen op verduurzaming. Stel, je krijgt als medewerker 650 euro om je mobiliteit te regelen. Als je niet naar werk fietst terwijl dat wel zou kunnen, ben je een dief van je eigen portemonnee. Daarbij is het wel belangrijk om te beseffen dat er een perverse prikkel kan ontstaan als bedrijven geen goede voorwaarden stellen. Als je gewoon 650 euro extra brutoloon overmaakt en verder geen eisen stelt, kan een medewerker ervoor kiezen om zo goedkoop mogelijk auto te gaan rijden. Dat is zeker niet in een nieuwe elektrische auto en ook niet in een nieuwe benzine- of dieselauto. Dus je gaat naar een tweedehands autootje, wat voor de luchtkwaliteit gewoon belabberd is. Je kunt het mobiliteitsbudget ook als nettoloon uitkeren, waarbij je differentieert tussen de kilometervergoedingen van fiets, ov en de auto. Op die manier kan de werkgever wel sturen op een duurzamere keuze. Die taak kan de werkgever ook uitbesteden aan een extern bedrijf dat alle mobiliteit voor je organiseert met één kaart. Ik begrijp dat het voor bedrijven moeilijk kan zijn om over te stappen op een nieuw systeem, maar dat maakt het geen minder goed concept. Als het goed is maakt dit uit van je hele duurzaamheidsbeleid en kun je goed uitleggen waarom je het doet. Uiteindelijk krijg je er meer medewerkerstevredenheid voor terug.



> "Uiteindelijk krijg je er meer medewerkers-tevredenheid voor terug"