

ELEKTRISCHE VOERTUIGEN LEIDRAAD

Voor bedrijfswagenparken

brussel
herademt
.brussels 

- 0 INLEIDING VOOR BEDRIJFSWAGENS**
Pagina 3
- 1 UW WAGENPARK INTEGREREN IN UW MOBILITEITSSTRATEGIE**
Pagina 5
- 2 ANALYSE VAN HET WAGENPARK EN DE GEBRUIKERS**
Pagina 15
- 3 TCO EN BUDGETTERING**
Pagina 22
- 4 VERVANGINGS- EN ELEKTRIFICATIEPLAN**
Pagina 33
- 5 OPMAKEN VAN EEN MOBILITY POLICY**
Pagina 42
- 6 UW CAR POLICY AANPASSEN AAN ELEKTRISCHE VOERTUIGEN**
Pagina 51
- 7 ELEKTRISCHE TWEEWIELERS**
Pagina 67
- 8 COMMUNICEREN OM UW COLLEGA'S TE BEGELEIDEN**
Pagina 77
- 9 BESLUIT VOOR BEDRIJFSWAGENS**
Pagina 82

0

INLEIDING VOOR BEDRIJFSWAGENS

0 INLEIDING VOOR BEDRIJFSWAGENS

Vandaag de dag staat de elektrificatie van bedrijfswagenparken centraal in duurzame mobiliteitsstrategieën. Deze gids wilt u bij dit ambitieuze project begeleiden met **goede praktijken, feedback en getuigenissen van wagenparkbeheerders** die reeds baanbrekend werk hebben verzet.

Hoe kunt u uw collega's ertoe overhalen om voor duurzame mobiliteit te kiezen en de meest geschikte vervoerswijzen te combineren afhankelijk van de situatie?

Die thema's komen aan bod in [hoofdstuk 1](#), waar we ook tonen hoe belangrijk het is om uw elektrificatieproject in uw algemene mobiliteitsvisie op te nemen.

Wanneer het niet mogelijk is om duurzame vervoerswijzen te gebruiken, is een elektrisch voertuig zinvol, zolang de grootte en het gewicht aangepast zijn aan de behoeften van de werknemers. Maar hier duikt een tweede cruciale vraag op: **Hoe brengt u collega's zo ver dat ze voor een elektrisch voertuig kiezen?**

Een vraag die op zijn beurt naar vele andere leidt. We overlopen ze samen, onder meer in [Hoofdstuk 2](#), waar we vertellen hoe u uw wagenpark en het profiel van uw werknemers kunt analyseren om te kijken waar de hindernissen en remmen voor elektrificatie zitten. Uiteraard reiken we ook mogelijke oplossingen aan.

Zodra we de behoeften kennen, kunnen we het aanbod bestuderen. In [hoofdstuk 3](#) focussen we op de Total Cost of Ownership (TCO). [Hoofdstuk 4](#) suggereert een aanpak voor een vervangingsplan, om na te gaan

welke voertuigen u het best kunt voorstellen aan de verschillende werknemersprofielen wanneer hun contract ten einde loopt.

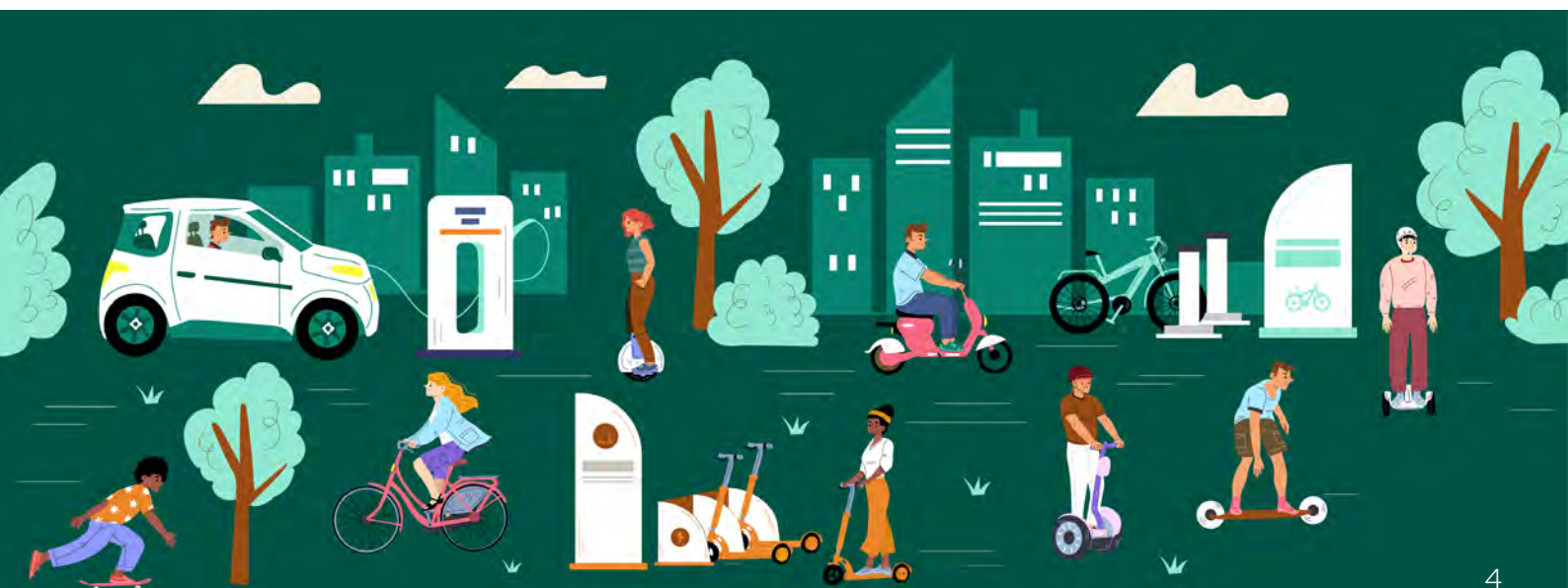
Als uw organisatie een globale aanpak van mobiliteit hanteert met een **mobilitetsbudget**, moeten uw interne beleidslijnen mee evolueren. Vaak betekent dit dat de car policy wordt omgevormd tot een echte **mobilitetsbeleid**, die alle mobiliteitsoplossingen omvat die het bedrijf aanbiedt: auto, openbaar vervoer, fiets, gedeelde mobiliteit en zelfs telewerk. Meer details vindt u in [hoofdstuk 5](#).

Elektrificatie houdt ook omkadering in voor het gebruiken en het opladen van de voertuigen. [Hoofdstuk 6](#) gaat daarop in en oppert afspraken en regels die u kunt toevoegen aan uw car policy om de elektrificatie in goede banen te leiden.

Uiteraard komen ook tweewielers in aanmerking voor elektrificatie. Daarom bespreekt [hoofdstuk 7](#) praktische aspecten in verband met het opladen van elektrische fietsen, speedpedelecs, steps, scooters en motorfietsen.

Tot slot dient u uw werknemers te begeleiden bij deze verandering van gewoonten. We delen enkele goede praktijken om te communiceren met uw werknemers en hen te sensibiliseren voor de elektrische transitie in [hoofdstuk 8](#).

Deze gids gaat over bedrijfswagens, maar er bestaat ook een versie voor dienstvoertuigen. Raadpleeg die [gids](#) als dat thema relevanter voor u is.



1

UW WAGENPARK INTEGREREN IN UW MOBILITEITSSTRATEGIE

1 UW WAGENPARK INTEGREREN IN UW MOBILITEITSSTRATEGIE

Volgens mobiliteitsonderzoeker Aurélien Bigo is “de toekomst van de auto ongetwijfeld elektrisch, maar de toekomst van de mobiliteit zeker niet de auto”. In lijn met deze stelling, en voordat u zich op de elektrificatie van uw wagenpark stort, is het volgens ons essentieel om elektrificatie te integreren in de algehele mobiliteitsstrategie.

Als u de koolstofvoetafdruk van uw verplaatsingen wilt verkleinen, moet u in de eerste plaats zorgen voor minder en kortere verplaatsingen. In de tweede plaats kunt u mechanismen invoeren die het gebruik van alternatieve vervoerswijzen in plaats van gemotoriseerde voertuigen vergemakkelijken. Nadat u de 2 vorige pijlers hebt bestudeerd, kunt u ten slotte aansturen op het voertuig dat aangepast is aan de behoeften en zo weinig mogelijk vervuult.

In dit hoofdstuk gaan we dan ook op zoek naar manieren om de elektrificatie van een wagenpark te integreren in de algemene mobiliteitsstrategie. Laten we beginnen met de uitdagingen van duurzame mobiliteit.

Doelstellingen van duurzame mobiliteit

Mobiliteit is al enkele jaren een van de grootste zorgen van werkgevers. Het kan zelfs een strategische kwestie zijn als het gaat om het aantrekken en behouden van veelbelovend talent binnen het bedrijf. Bedrijven investeren om verschillende redenen in duurzamere en efficiëntere mobiliteit voor hun werknemers.

De uitdagingen van duurzame mobiliteit:

1° Het welzijn en de gezondheid van de werknemers

Om aan duurzame mobiliteit te werken, moeten we eerst en vooral actieve vervoerswijzen zoals stappen en (elektrisch) fietsen aanmoedigen, al dan niet gecombineerd met openbaar vervoer. We hebben het over ‘actieve’ vervoerswijzen

omdat de gebruiker zich actief verplaatst in plaats van achter het stuur te zitten.

Het gebruik van actieve vervoerswijzen heeft dan ook bewezen voordelen op het gebied van lichamelijke en geestelijke gezondheid. Het vermindert de stress, het risico op burn-out en het ziekteverzuim van werknemers.

Bovendien wordt de balans tussen werk en privé steeds belangrijker. 20% van de Belgische werknemers besteedt meer dan twee uur per dag aan het woon-werkverkeer¹. Deze ritten zijn voor veel automobilisten stressvol, wat een negatieve invloed heeft op hun tevredenheid, hun stressniveau en dus op hun efficiëntie en de goede sfeer op kantoor. Daarom is een gemakkelijk te bereiken locatie een voordeel bij het aantrekken en behouden van talent.

2° Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO)

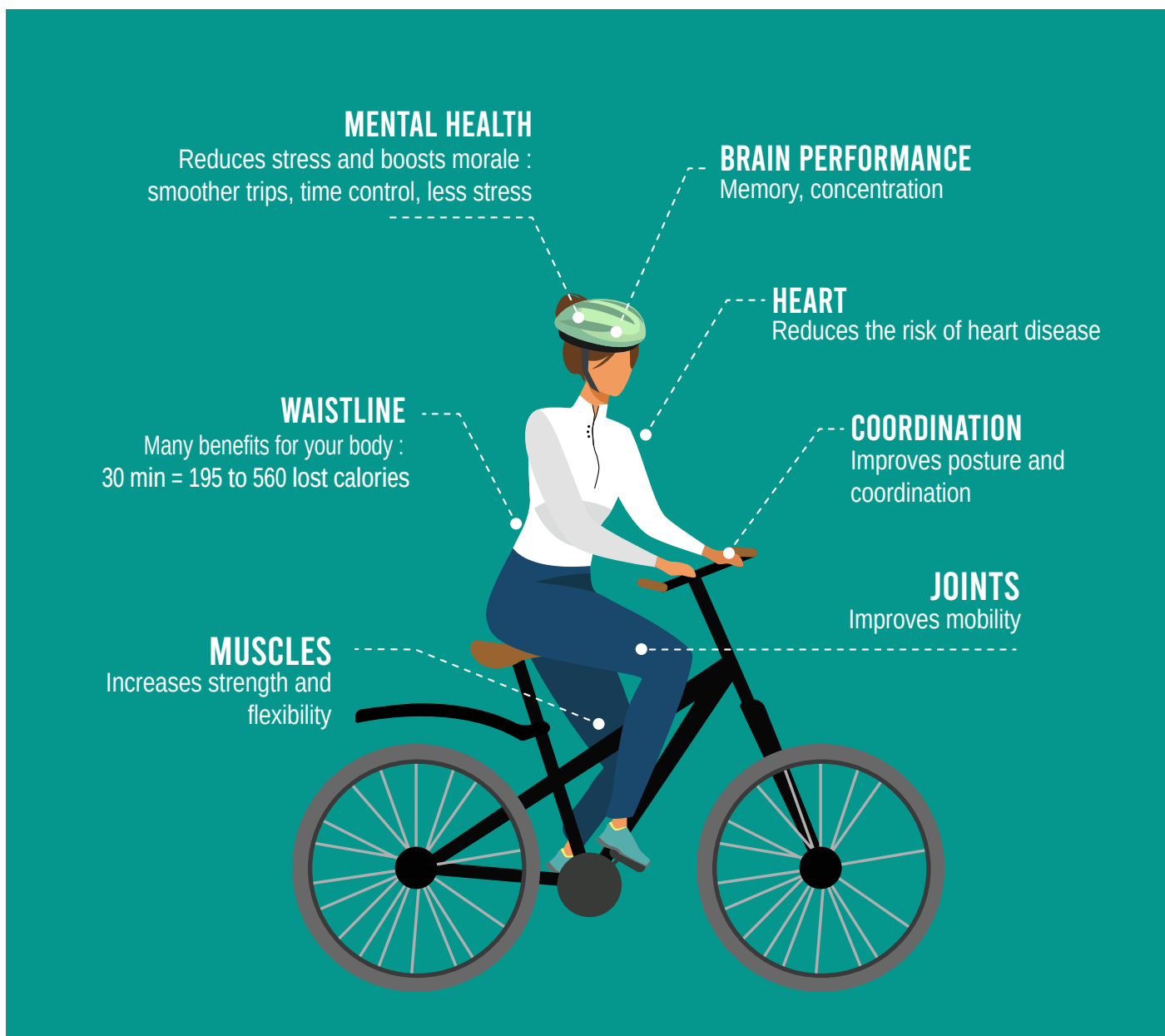
Door duurzame mobiliteit aan te moedigen, vermindert een bedrijf zijn impact op het milieu en speelt het een actieve rol in de strijd tegen klimaatverandering. Het toont ook dat het zich inzet voor maatschappelijk verantwoord ondernemen en duurzame ontwikkeling.

3° Het loonpakket optimaliseren

Loonpakketten met duurzame mobiliteitsoplossingen zijn een concurrentievoordeel geworden bij het aantrekken van nieuw talent.

Dat heeft te maken met de hoge belastingen op lonen en de aftrekbaarheid van mobiliteitsdiensten. Incentives zoals abonnementen of tickets voor het openbaar vervoer, fietsvergoedingen, mobiliteitsbudgetten, bedrijfswagens en vele andere zijn fiscaal aftrekbaar en genieten een veel voordeligere parafiscale behandeling dan het loon. Dat is een belangrijke hefboom wanneer een organisatie duurzame mobiliteit wil aanmoedigen en tegelijkertijd aantrekkelijker wil zijn voor nieuwe werknemers.

¹Trends tendances, augustus 2025, <https://www.fleet.be/20-van-de-werknemers-is-elke-dag-meer-dan-anderhalf-uur-onderweg/>



De drie pijlers van een duurzame mobiliteitsstrategie

Om duurzame mobiliteitsoplossingen haalbaarder te maken voor uw werknemers, raden we een methodologie op basis van drie pijlers aan, de 3 V's (de 3 R's in het Frans).

1° Verplaatsingen vermijden (Vermijden)

U hebt het waarschijnlijk al eerder gehoord: "de minst vervuilende verplaatsing is de verplaatsing die je niet doet". Die uitspraak is bijzonder relevant en wordt vaak naar voren geschoven als de eerste maatregel die we moeten nemen om de koolstofvoetdruk en de vervuiling die onze verplaatsingen met zich meebrengen, te verminderen. Het achterliggende idee is dat elke keer dat we ons verplaatsen, daar een bepaalde hoeveelheid emissies van koolstof en luchtverontreinigende stoffen mee gepaard gaat.

De verplaatsing die het minst vervuult, is dus de verplaatsing die we vermijden.

We kunnen bijvoorbeeld niet-essentiële verplaatsingen vermijden via virtuele alternatieven zoals online vergaderingen of conferenties op afstand, of door onze activiteiten anders te plannen om de trajecten te optimaliseren. We kunnen ook onze agenda zorgvuldiger organiseren om verplaatsingen beter te benutten.

Dat is vooral relevant geworden sinds de ontwikkeling van nieuwe ICT-mogelijkheden² omwille van COVID-19, die hebben aangetoond dat we een hele reeks taken op afstand kunnen uitvoeren.

We kunnen deze pijler activeren door beste praktijken op dit gebied te delen, bewustwordingscampagnes te ontwikkelen over de impact van verplaatsingen en een beleid op te stellen voor de organisatie van

²Informatie- en communicatietechnologie (ICT)

vergaderingen en verplaatsingen.

2° Aanzetten tot een modal shift (Verschuiven)

Uiteraard kunnen niet alle verplaatsingen worden vermeden. Soms is fysieke aanwezigheid noodzakelijk en/of wenselijk. In dergelijke gevallen is het belangrijk om prioriteit te geven aan vervoerswijzen met een zeer lage uitstoot, zoals actieve vervoerswijzen (fietsen en stappen), openbaar vervoer (trein, metro, tram, bus) en autodelen.

Om de werknemers warm te maken voor duurzame vervoersmiddelen, moet u eerst het modal-shiftpotentieel bepalen, d.w.z. inschatten welke duurzame vervoersmiddelen het relevantst zijn voor uw werknemers. Daarvoor kunt u een toegankelijkheidsprofiel opstellen, een analyse van de verschillende mobiliteitsoplossingen die beschikbaar zijn in de buurt van uw vestigingen (stations, haltes van het openbaar vervoer, fietspaden, mobiliteitsknooppunten enz.).

Vervolgens koppelt u dit toegankelijkheidsprofiel aan het mobiliteitsprofiel van de werknemers. Dat omvat:

- De woonplaats van uw werknemers en de verbindingen tussen hun woning en werkplek(ken);
- Hun professionele eisen en mogelijkheden, die het gebruik van alternatieve vervoerswijzen bemoeilijken of juist vergemakkelijken (telewerken, flexibele werktijden, zakelijke verplaatsingen, dringende taken enz.);
- De mobiliteitswensen van uw werknemers en of ze al dan niet open staan voor een nieuwe vervoerswijze.

Om al deze informatie te verzamelen, kunt u gegevens opvragen bij HR, maar we raden aan ook een mobiliteitsenquête³ en een cartografische analyse uit te voeren.

Door uw toegankelijkheid en het mobiliteitsprofiel van uw werknemers naast elkaar te leggen, ziet u in één oogopslag het modal-shiftpotentieel voor uw werknemers, d.w.z. welke duurzame vervoerswijzen een hoger gebruikspercentage kunnen bereiken.

Om het potentieel dat u zo identificeert te activeren, raden we aan om acties uit de 3 I's van mobiliteit te combineren:

I 1: Infrastructuur van goede kwaliteit (fietsenstallingen, douches, kleedkamers, kluisjes, oplaadoplossingen, aantrekkelijke toegangsweg enz.). Zonder fietsenstalling kunt u uw collega's niet overhalen om met de fiets te komen. Infrastructuur is daarom een essentiële, zij het ontoereikende basis om een modal shift te stimuleren.

I 2: Financiële en niet-financiële incentives.

Fiscale optimalisatie kan een win-win-incentive voor uw werknemers zijn, zoals we eerder al aangaven. Als u nog verder wilt gaan, kunt u een [mobiliteitsbudget](#) aanbieden of een cafetariaplan waarmee ze alle duurzame mobiliteitsoplossingen kunnen combineren. Geld is echter niet alles. Het is ook belangrijk dat uw werknemers nieuwe vervoerswijzen kunnen uitproberen. De mogelijkheid om te testen is een zeer krachtige stimulans die werknemers kan overtuigen om de sprong te wagen.

I 3: Informatie en doeltreffende communicatie. Helaas wordt communicatie maar al te vaak vergeten als het gaat om duurzame-mobiliteitsmaatregelen. Toch is ze essentieel om bekendheid te geven aan uw inspanningen op het gebied van infrastructuur en incentives. Doeltreffende communicatie is:

- **Multichannel:** nieuwsbrieven, prikboarden, intranet, informatiestands, conferenties, workshops, mond-tot-mondreclame...
- **Multiformat:** artikelen, getuigenissen, video's, infografieën, illustraties, toespraken enz.



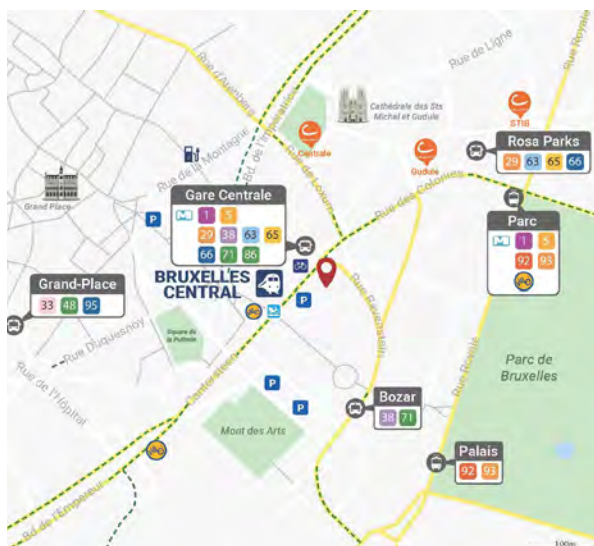
³Het Gewest heeft een gratis enquête-tool ontwikkeld met belangrijke vragen over mobiliteit, die u naar wens kunt aanpassen: <https://mobiliteitsenquête.brussels/>

- **Doelgericht:** communiceer niet zonder doel. U communiceert effectiever als u weet tot wie u zich richt en wat u probeert te bereiken.
- **Positief:** een positieve boodschap trekt altijd meer aandacht en wordt beter onthouden dan een negatieve. Uw doelgroep zal minder openstaan voor een negatieve boodschap en meer geneigd zijn zich ervan af te sluiten.
- **Herhaald:** met regelmatige tussenpozen, parallel, maar aangepast. Een bericht wordt pas na 7 herhalingen onthouden, dus een goede verstaander ...

We raden aan om grote communicatiecampagnes te combineren met meer sporadische mededelingen wanneer de gelegenheid zich voordoet.

Uw bedrijfscultuur is eveneens belangrijk. Door ambassadeurs aan te stellen en leidinggevenden met duurzame mobiliteitsgewoonten in de kijker te zetten, inspireert u uw werknemers en brengt u een opwaartse spiraal tot stand die leidt tot steeds duurzamere mobiliteitsgewoonten. Wanneer het aankomt op gedrag veranderen, weten we dat de eersten het moeilijkst te overtuigen zijn, maar dat zij op hun beurt hun collega's kunnen overtuigen.

Als u vragen hebt over de maatregelen om duurzame mobiliteit te stimuleren of persoonlijke begeleiding wilt, kunt u gratis contact opnemen met de mobility & fleet facilitator op het adres facilitator.mobility.fleet@leefmilieu.brussels.



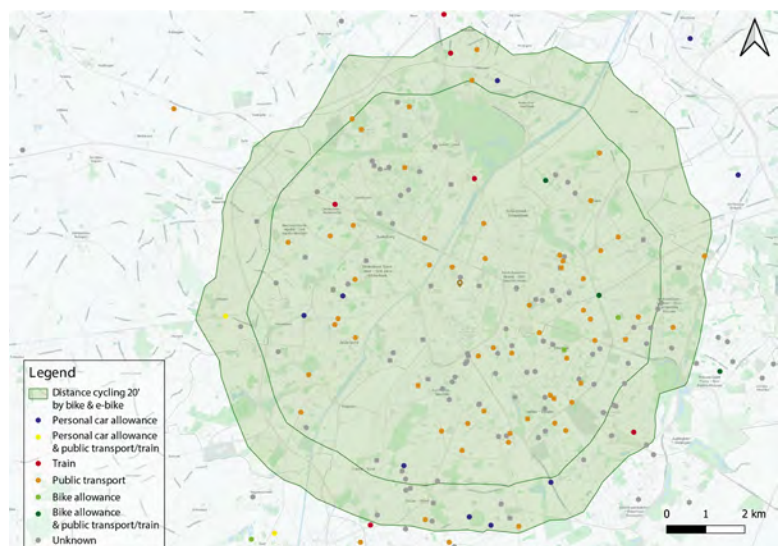
Figuur 1: Toegankelijkheidsprofiel

3° De emissies van het wagenpark verminderen (Verminderen)

Hebt u voor bepaalde verplaatsingen toch met een gemotoriseerd voertuig nodig, **kies dan het voertuig dat het beste bij de behoeften past en rijd er zo duurzaam mogelijk mee.**

Om uw wagenpark te decarboniseren, moet u naast de elektrificatie, waarop deze handleiding focust en die in de volgende hoofdstukken verder wordt uitgewerkt, aan een aantal aspecten werken, zoals:

- **Kies het lichtste, meest aerodynamische voertuig** dat aan de behoeften voldoet. We zien namelijk een zorgwekkende toename van het gewicht en de omvang van voertuigen. Volgens VIAS⁴ is sinds 2000 “de gemiddelde massa van personenwagens toegenomen met 28%, het gemiddelde vermogen met 60%, en de gemiddelde motorkaphoogte met 14%”. **Om uw wagenpark duurzamer te maken, moet u dus ook de grootte en het gewicht van de voertuigen rationaliseren.** Een lichter voertuig vergt immers minder middelen om te worden geproduceerd en vervoerd. Bovendien stoot het ook op de baan minder vervuilende stoffen uit, omdat het minder vermogen nodig heeft om zich voort te bewegen, maar ook omdat de banden en remschijven minder snel verslijten dan die van een groot voertuig. Tot slot zijn dit soort voertuigen volgens het rapport van VIAS minder gevaarlijk bij een ongeval, omdat ze een



Figuur 2: Mobiliteitsprofiel



Wist u dat?

Het Brussels Gewest heeft de Mobility Management Training opgezet die realistische en positieve oplossingen aanreikt om duurzame verplaatsingen binnen uw bedrijf aan te moedigen. De trainers zijn professionals op het gebied van mobiliteitsmanagement en geven het woord aan stakeholders uit de publieke, private en non-profitsector. Op elk van de 6 trainingsdagen komen bedrijven getuigen die al mobiliteitsinitiatieven hebben geïmplementeerd. Ze verstrekken praktische inzichten en wisselen ervaringen uit met de deelnemers.

lagere massa en motorkap hebben. Zo veroorzaken ze minder verwondingen aan vitale organen.

- **Zorg ervoor dat de voertuigen goed worden onderhouden, want een goed onderhouden wagenpark is duurzamer.** Het is daarom belangrijk om de inspectie en het onderhoud van de voertuigen zorgvuldig in te plannen.
- **Zet uw werknemers aan tot duurzamer rijgedrag.** We rijden vaak niet op de meest duurzame manier om verschillende redenen, zoals een gebrek aan kennis van het verkeersreglement en de goede praktijken, multitasking waardoor we niet opletten en anticiperen enz. Aandacht besteden aan de manier waarop we rijden vermindert niet alleen de CO₂-uitstoot (vooral voor zware voertuigen die veel rijden), maar bespaart ook brandstof en vermindert het risico op ongevallen.

- Kan uw voertuig niet worden vervangen door een elektrische versie? **Kies dan de motorisatie die het best geschikt is voor uw behoeften en/of bestuurdersprofiel.**

De Brusselse mobiliteitscontext

Als u als werkgever in Brussel inspanningen doet om de uitstoot van uw wagenpark te verlagen, weet u ongetwijfeld dat het Gewest u daarbij ondersteunt, aanmoedigt, begeleidt en stimuleert.

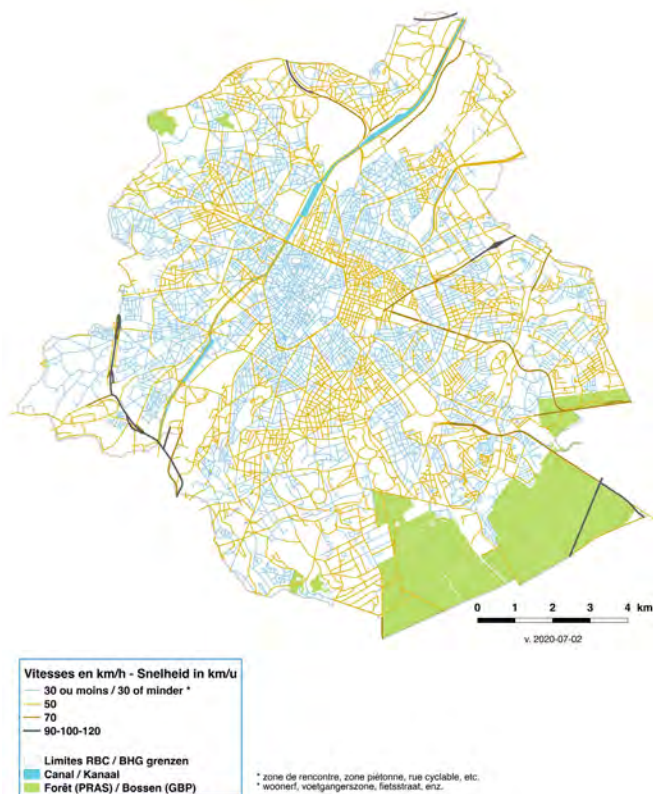
Dat begon in 2004 met het bedrijfsvervoerplan (BVP). Dat verplicht bedrijven met meer dan 100 werknemers in eenzelfde vestiging in het Brussels Gewest om hun mobiliteit te analyseren en een actieplan op te stellen om deze duurzamer te maken. Die verplichting is een gelegenheid om elke 3 jaar de balans op te maken van de mobiliteit van uw organisatie. Het is ook een mandaat waarmee u bij uw managers kunt aankloppen om uit te leggen dat het Gewest maatregelen eist om uw mobiliteit te verbeteren.

Verder werkt het Gewest aan een betere luchtkwaliteit, met name door de invoering van een lage-emissiezone (LEZ) die geleidelijk aan de meest vervuilende voertuigen verbiedt om in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) te rijden. De LEZ dekt het volledige Gewest, met uitzondering van de Ring en bepaalde wegen die naar overstapparkings leiden. Ze geldt momenteel voor auto's, bestelwagens ($\leq 3,5t$), (mini)bussen en autocars. Sinds 2022 moeten dieselauto's (M1) minstens voldoen aan de Euro 5-norm, terwijl benzineauto's



ten minste aan de Euro 2-norm moeten voldoen. Vanaf 2025 geldt een nieuwe norm voor deze voertuigen en voor vrachtwagens en gemotoriseerde tweewielers. Er is een kalender opgesteld met de normen voor elk van deze voertuigcategorieën tussen nu en 2035, met een verbod op dieselwagens in 2030 en benzinewagens in 2035 (zie [lez. brussels](#)).

In de zone 30⁵, die van kracht is sinds 2021, geldt een maximumsnelheid van 30 km/u in alle straten van de hoofdstad, met uitzondering van bepaalde grote wegen (50 of 70 km/u) en woonerven (20 km/u). De doelstellingen van de zone 30 zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verminderen van de uitstoot en geluidsoverlast.



Figuur 3: Project Stad 30 - Maximaal toegestane snelheden in 2020

Tegen 2035 moeten 22.000 oplaadpunten voor elektrische voertuigen publiek toegankelijk zijn. Op de website [electrify.brussels](#) staan alle oplaadpunten die toegankelijk zijn voor het publiek en antwoorden op alle vragen die burgers, bedrijven of mede-eigendommen kunnen hebben over het opladen van elektrische voertuigen in Brussel. Een [facilitator](#) kan u kosteloos begeleiden bij de installatie van oplaadpunten.

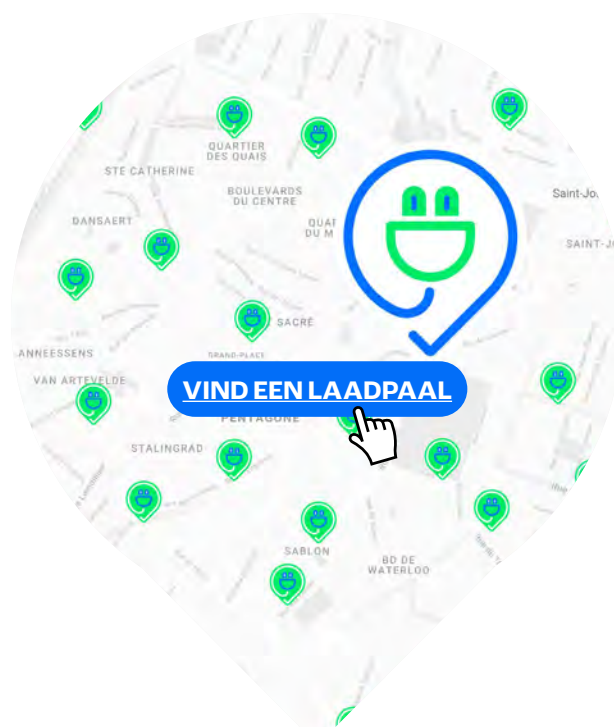
De belasting op bedrijfswagens is op fe-

deraal niveau herzien om bedrijfswagens zonder directe uitstoot te bevoordelen. Als gevolg hiervan wordt de fiscale aftrekbaarheid voor nieuwe bedrijfswagens met een verbrandingsmotor sinds 1 juli 2023 afgebouwd. Alleen emissievrije voertuigen blijven 100% fiscaal aftrekbaar als ze worden besteld voor 1 januari 2027. Daarna wordt hun aftrekbaarheid ook geleidelijk vermindert, tot 67,5% in 2031.

De CO₂-bijdragen gaan eveneens stijgen voor bedrijfswagens die worden aangeschaft na 1 juli 2023. Hoeveel hangt af van het type brandstof en de CO₂-emissies van het voertuig.

Voor meer informatie raden we u aan uw voertuigleverancier te raadplegen of [dit artikel](#) te lezen.

Er is nog een lange lijst met incentives om de CO₂-uitstoot van uw wagenpark te verminderen, waaronder het beperken van het aantal toegestane parkeerplaatsen in het kader van het [BWLKE](#), de plicht [om een voorbeeld te stellen voor de wagenparken van de Brusselse en federale overheidsinstaties...](#)



⁵<https://mobilite-mobiliteit-brussels.prezly.com/drie-jaar-30-kmu-in-brussel-een-stand-van-zaken>

Veelgestelde vragen

V:

Welke parkeeroplossingen kan ik aanbieden voor fietsen?

A:

De ideale oplossing, die geschikt is voor alle soorten fietsen, is de omgekeerde U en de A. Deze beugels bieden een stabiele, veilige, comfortabele en ordelijke plek om fietsen te stallen. Als u meer fietsenstallingen nodig hebt, is dit het aanbevolen type. Als dat niet mogelijk is, kunt u kiezen voor fietsenrekken van het type Gent, waarmee het wiel en het frame van de fiets kunnen worden bevestigd. Raadpleeg voor meer informatie het [fietsvademecum van het Gewest](#) en de [aanbevelingen van de experts van het Gewest](#).



V:

Hoe kan ik een doeltreffende mobiliteitsenquête organiseren?

A:

Definieer eerst en vooral heel duidelijk de doelstellingen van uw enquête. Welke informatie wilt u verzamelen? Welke beslissingen of acties gaat die informatie ondersteunen? Dit zal u helpen te bepalen welk soort gegevens u moet verzamelen en uw enquête dienovereenkomstig te structureren.

Stel vervolgens een duidelijke, beknopte en gestructureerde vragenlijst op. Gebruik gesloten vragen om de antwoorden gemakkelijk te kunnen analyseren, maar neem ook open, niet-verplichte vragen op, zodat de deelnemers aanvullende opmerkingen kunnen schrijven. Denk aan vragen over verplaatsingsgewoonten, voorkeuren, redenen om voor een bepaald type vervoer te kiezen, ondervonden moeilijkheden enz.

Wanneer de vragenlijst gevalideerd is, kunt u deze importeren in een enquête tool (zie volgende vraag).

Doe ten slotte, voordat u de enquête lanceert, een eerste test met een kleine groep mensen. Dit helpt om mogelijke problemen, dubbelzinnigheden of fouten in de formulering op te sporen.

Veelgestelde vragen

V:

Kunnen jullie een gratis tool aanbevelen voor een mobiliteitsenquête?

A:

Ja, het Gewest heeft een gratis tool ontwikkeld voor bedrijven die een BVP moeten opstellen. Iedereen kan er gebruik van maken. Hij omvat al mobiliteitsvragen in het Frans en het Nederlands, maar u kunt uiteraard meer vragen toevoegen. Wilt u het uitproberen? Klik dan hier: <https://mobiliteitsenquete.brussels/>

V:

Wat zijn de meest effectieve manieren om een modal shift op gang te brengen?

A:

De ideale maatregel bestaat niet. Alles hangt af van uw toegankelijkheids- en mobiliteitsprofiel en modal-shiftpotentieel. We raden aan om maatregelen van de 3 I's te combineren, d.w.z. infrastructuur, incentives en informatie. Ga ook stap voor stap te werk. Het heeft immers geen zin om maandenlang te werken aan een mobiliteitsbudget als er nog geen goede fietsenstalling is.

Tot slot raden we aan om elk jaar een paar acties uit te voeren, en vergeet niet dat het vaak heel effectief is om werknemers gratis en vrijblijvend de verschillende vervoerswijzen te laten uitproberen. Daarom raden we de volgende gratis acties aan: Het [Bike Project](#) (N.B. markt in pauze in 2025), Naar het werk zonder mijn auto (N.B. markt in pauze in 2025) en [1 maand gratis met de trein](#).

V:

Wat is het STOP-principe?

A:

In het kader van duurzame mobiliteit is het STOP-principe een methodologie die de verschillende transportwijzen rangschikt van meer naar minder duurzaam:

- S voor stappen;
- T voor trappen (fietsen);
- O voor openbaar vervoer;
- P voor privévervoer, meestal de auto.

Concreet betekent dit dat u als werkgever op het gebied van vervoerswijzen of mobiliteitsinvesteringen eerst kiest voor stappen, vervolgens voor fietsen, dan voor het openbaar vervoer en pas in laatste instantie voor de auto.



2

**ANALYSE VAN HET
WAGENPARK EN DE
GEBRUIKERS**



3

**TCO EN
BUDGETTERING**



4

**VERVANGINGS- EN
ELEKTRIFICATIEPLAN**



5

**OPMAKEN VAN
EEN MOBILITY
POLICY**



6

**UW CAR POLICY
AANPASSEN AAN
ELEKTRISCHE
VOERTUIGEN**



7

**ELEKTRISCHE
TWEEWIELERS**



8

**COMMUNICEREN
OM UW COLLEGA'S TE
BEGELEIDEN**



9

**BESLUIT VOOR
BEDRIJFSWAGENS**



2

ANALYSE VAN HET WAGENPARK EN DE GEBRUIKERS

2 ANALYSE VAN HET WAGENPARK EN DE GEBRUIKERS

Als uw organisatie de emissie van luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen van haar wagenpark wil verminderen, is het een goed idee om dat proces zorgvuldig te plannen. U hebt daarvoor een duidelijk overzicht nodig van de huidige en toekomstige behoeften, de kansen en de mogelijkheden binnen uw organisatie. Zo brengt u deze elementen in kaart:

1. De stand van zaken opmaken voor uw huidige wagenpark
2. De verschillende gebruikersprofielen bepalen

De stand van zaken opmaken voor uw huidige wagenpark

Eerst en vooral moet u uw huidige wagenpark goed kennen. Stel daarvoor een tabel op met de volgende elementen:

Algemene en contractuele informatie

- Type voertuig (merk, model, versie)
- Nummerplaat

- Functie van het voertuig (bedrijfswagen, functiewagen, poolwagen enz.)
- Type contract (gekocht, operationele lease, financiële lease enz.)
- Datum van eerste inschrijving
- Duur van het leasecontract
- Cataloguswaarde en eventuele kortingen
- Budgetcategorie van de werknemer

Informatie over de emissies

- Type brandstof en motor
- Euronorm
- CO₂-uitstoot
- Verbruik
- Cilinderinhoud en/of vermogen
- Gewicht
- Aantal gereden kilometers (per jaar)



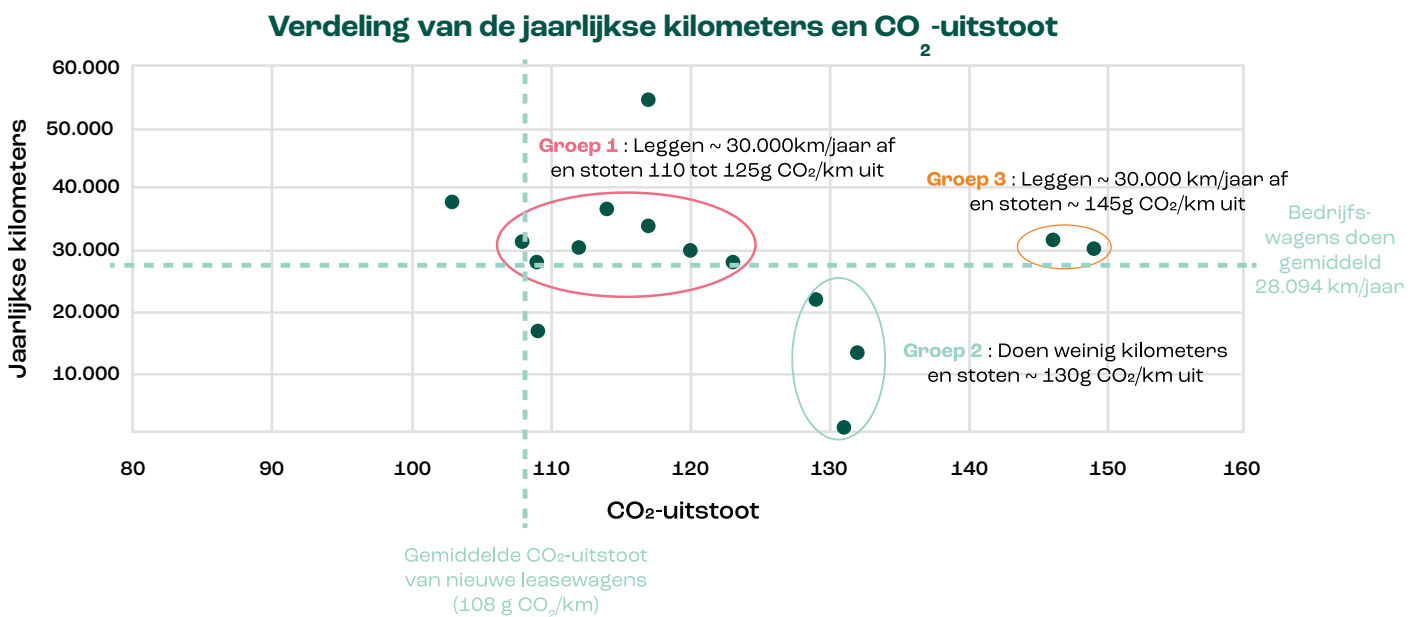
Laten we bij wijze van voorbeeld de stand van zaken opmaken voor het wagenpark van een fictief klein Brussels bedrijf.

Make	Model	Body type	Seats #	CO ₂ g/km	Start date	End date	Km contract total	Last Overvall Km	Ltr/100 km	Fuel type	Lease price excl VAT	BIV - TMC	BIK / VAA / ATN yearly
Skoda	Superb Combi	Break	5	109	13/05/16	12/5/20	100.000	52.218	4,20	Diesel	492,24€	495€	2.203,48€
Citroën	Grand C4 Picasso	Monovolume	7	103	22/06/16	21/6/20	130.000	125.777	3,90	Diesel	519,67€	123€	1.487,17€
BMW	3 Grand Turismo	Berline	5	117	3/10/16	2/10/20	180.000	163.794	4,50	Diesel	674,58€	495€	2.871,37€
Volvo	XC60	SUV	5	117	10/11/16	9/11/20	130.000	100.617	4,50	Diesel	620,50€	867€	2.871,03€
Volvo	XC90	SUV	5	149	20/1/17	19/1/21	100.000	67.022	5,70	Diesel	1.187,36€	4.957€	7.703,16€
Skoda	Superb Combi	Break	5	120	1/6/17	31/5/21	130.000	63.753	4,60	Diesel	635,80€	867€	2.833,39€
BMW	3 Grand Turismo	Berline	5	112	2/6/17	1/6/21	130.000	58.185	4,50	Diesel	717,40€	867€	3.247,27€
VW	Tiguan	SUV	5	123	1/12/17	30/11/21	130.000	42.087	4,70	Diesel	629,77€	867€	2.738,75€
BMW	X1	SUV	5	114	28/2/18	27/2/22	130.000	44.609	4,10	Diesel	627,98€	495€	2.822,98€
OPEL	Signia Sports Tour	Break	5	132	16/4/18	15/4/22	100.000	19.241	5,80	Benzine	485,63€	867€	2.334,31€
Hyundai	Tucson	SUV	5	129	28/6/18	9/7/22	100.000	23.455	4,90	Diesel	515,65€	867€	2.645,75€
Volvo	V60	Break	5	108	10/7/18	18/7/22	130.000	32.238	4,10	Diesel	593,51€	867€	2.560,19€
Peugeot	5008	SUV	5	109	19/7/18	7/10/22	130.000	30.104	4,20	Diesel	631,33€	495€	2.516,31€
Skoda	Kodiaq	SUV	5	146	8/10/18	7/10/22	100.000	19.921	5,30	Diesel	609,52€	867€	3.877,23€
VW	Touran	Monovolume	5	128	8/2/19	7/2/23	100.000	0		Benzine	405,91€	123€	1.698,47€
BMW	X3	SUV	5	136	19/8/19	18/8/23	130.000	2	5,00	Diesel	777,45€	495€	4.877,78€
Volvo	XC40	SUV	5	131	7/5/18	9/5/22	130.000		5,00	Diesel	620,39€	867€	3.574,54€

Tabel 1: voorbeeld van een overzichtstabel van het wagenpark van een privébedrijf

Het zijn bijna allemaal verschillende modellen, het aantal kilometers per jaar verschilt sterk per gebruiker en de CO₂-emissies

zijn hoog⁶. Deze laatste twee punten kunnen gekruist worden:



Grafiek 1: Verdeling van de jaarlijkse kilometers en CO₂-emissies⁷

We kunnen gemakkelijk drie grote groepen onderscheiden:

- **Groep 1:** Dit is de grootste groep in het wagenpark, met veel jaarlijkse kilometers maar matige CO₂-emissies.
- **Groep 2:** Een kleinere groep voertuigen, die weinig afstand afleggen maar veel CO₂ per kilometer uitstoten.
- **Groep 3:** De voertuigen met de grootste ecologische voetafdruk. Ze stoten aanzienlijke hoeveelheden CO₂ uit en leggen lange afstanden af.

Op basis van deze observaties kunt u criteria combineren om gebruikstendensen te detecteren en te kijken welke kenmerken voertuiggroepen gemeenschappelijk hebben. U kunt bijvoorbeeld de volgende criteria combineren:

- 'Aantal voertuigen per budgetcategorie' en 'jaarlijkse kilometers', om te zien welke voertuigen in aanmerking komen voor elektrificatie;
- 'Budgetcategorie van het voertuig' en 'resterende looptijd van het contract' om een budget op te maken voor de vernieuwing van het wagenpark.

Deze kruisingen en analyses geven u een beter beeld van uw huidige wagenpark en hoe de voertuigen gebruikt worden.

De verschillende gebruikersprofielen bepalen

Het is niet alleen belangrijk om een overzicht te hebben van de kenmerken van het wagenpark, maar ook van de gebruikers en de manier waarop ze de voertuigen gebruiken. Zo ziet u welke behoeften, eisen en mogelijkheden er zijn.

In deze fase stelt u profielen op in functie van de mobiliteitsbehoeften (bijvoorbeeld: een groep die alleen pendelt, een groep die lange afstanden moet afleggen op onregelmatige tijdstippen enz.). Door uw werknemers te verdelen in groepen bestuurders met gemeenschappelijke kenmerken kunt u efficiëntere maatregelen treffen, niet op individueel niveau maar op grotere schaal⁸.

U kunt de profielen opstellen op basis van gegevens van de HR-afdeling. Ze zijn eenvoudig te verzamelen en beschikbaar voor alle werknemers. Ze houden echter geen rekening met de meer persoonlijke wensen

⁶In vergelijking met het gemiddelde van de Belgische bedrijfswagens

⁷Bronnen: 1: Febiac en 2: FOD Mobiliteit en vervoer

⁸Voor kleine bedrijven met een beperkt wagenpark of bedrijven waarin iedereen hetzelfde profiel heeft, is de indeling volgens profiel minder relevant. Zij kunnen deze stap overslaan.

of eisen van de werknemers. Daarom raden we aan om een kwalitatieve enquête te houden over hun behoeften, wensen en eisen.

Die enquête zal u een beeld geven van de perceptie van uw werknemers met betrekking tot alternatieve transportwijzen voor de auto en tot elektrische voertuigen. Wat denken ze van de fiets, het openbaar vervoer of de elektrische auto? En welke factoren kunnen hen ertoe aanzetten hun huidige transportgewoonten al dan niet te wijzigen? Welke maatregelen zouden hen aanmoedigen om te kiezen voor een elektrische auto?

Een enquête verstrekt niet alleen informatie over de percepties, maar geeft ook een idee van het aantal werknemers dat thuis een oplaadpunt kan gebruiken (oprit of garage aan de woning) of dicht bij hun woning. Verder krijgt u een overzicht van het aantal kilometers dat ze dagelijks of wekelijks rijden, zowel privé als voor het werk. Zo kunt u de perceptie van het aantal gereden kilometers vergelijken met de werkelijk gereden kilometers van het voertuig.



Voor privébedrijven:



DE PENDELAAR

gebruikt het voertuig voor de ritten van en naar het werk, werkt één dag per week thuis, doet geen zakelijke verplaatsingen en kan thuis opladen.



DE VERKOPER

gebruikt het voertuig voor de ritten van en naar het werk en voor zakelijke verplaatsingen, doet geen telewerk en kan thuis opladen.



DE STADSBEWONER

heeft thuis geen plaats om op te laden, doet de ritten van en naar het werk met de fiets of metro, werkt één dag per week thuis en moet enkele keren per maand opladen.

1

**UW WAGENPARK
INTEGREREN IN UW
MOBILITEITSSTRATE-
GIE**



3

**TCO EN
BUDGETTERING**



4

**VERVANGINGS- EN
ELEKTRIFICATIEPLAN**



5

**OPMAKEN VAN
EEN MOBILITY
POLICY**



6

**UW CAR POLICY
AANPASSEN AAN
ELEKTRISCHE
VOERTUIGEN**



7

**ELEKTRISCHE
TWEEWIELERS**



8

**COMMUNICEREN
OM UW COLLEGA'S TE
BEGELEIDEN**



9

**BESLUIT VOOR
BEDRIJFSWAGENS**



3

TCO EN BUDGETTERING

3 TCO EN BUDGETTERING

Wat is de TCO en waarvoor dient het?

De Total Cost of Ownership of TCO omvat alle directe en indirecte kosten die gepaard gaan met het gebruik van een voertuig gedurende de gehele gebruiksduur. Dat is de aankoop- of leaseprijs en alle andere kosten van het voertuig. Aan de hand van de TCO kunt u verschillende voertuigen objectief met elkaar vergelijken op basis van meer factoren dan alleen de aanschaf- of huurprijs. Een voertuig kan immers een hogere aanschafprijs hebben, maar een lagere TCO omdat het minder duur is in gebruik, bijvoorbeeld omdat het minder energie verbruikt.

De TCO berekenen kan op verschillende manieren nuttig zijn:

- De kosten van een elektrisch voertuig en een voertuig met verbrandingsmotor vergelijken.
- De ambities op het vlak van elektrische voertuigen financieel verdedigen bij de besluitvormers van het bedrijf met argumenten als de fiscale voordelen en de lagere brandstofkosten.
- De aanpassing van de voertuigbudgetten rechtvaardigen.

Wat zijn de componenten van een TCO?

De TCO wordt berekend op basis van een aantal factoren in vier categorieën. We vatten ze hieronder samen.

✓ Voertuig

- Aanschafkosten
- Restwaarde

✓ Diensten

- Financiering
- Verzekering
- Onderhoud en banden

✓ Energie

- Elektriciteit
- Benzine/diesel
- CNG/LPG

✓ Fiscaliteit

- Fiscale aftrekbaarheid
- CO₂-bijdrage
- Niet terugvorderbare BTW
- Belasting op verworpen uitgaven
- Belasting op verworpen uitgaven VAA

Elke component komt overeen met bepaalde kosten of een bepaalde aftrekbaarheid. Als we al die elementen samennemen krijgen we een uiteindelijke TCO, die kan worden uitgedrukt in maandelijkse, jaarlijkse of kilometerkosten.



Wist u dat?

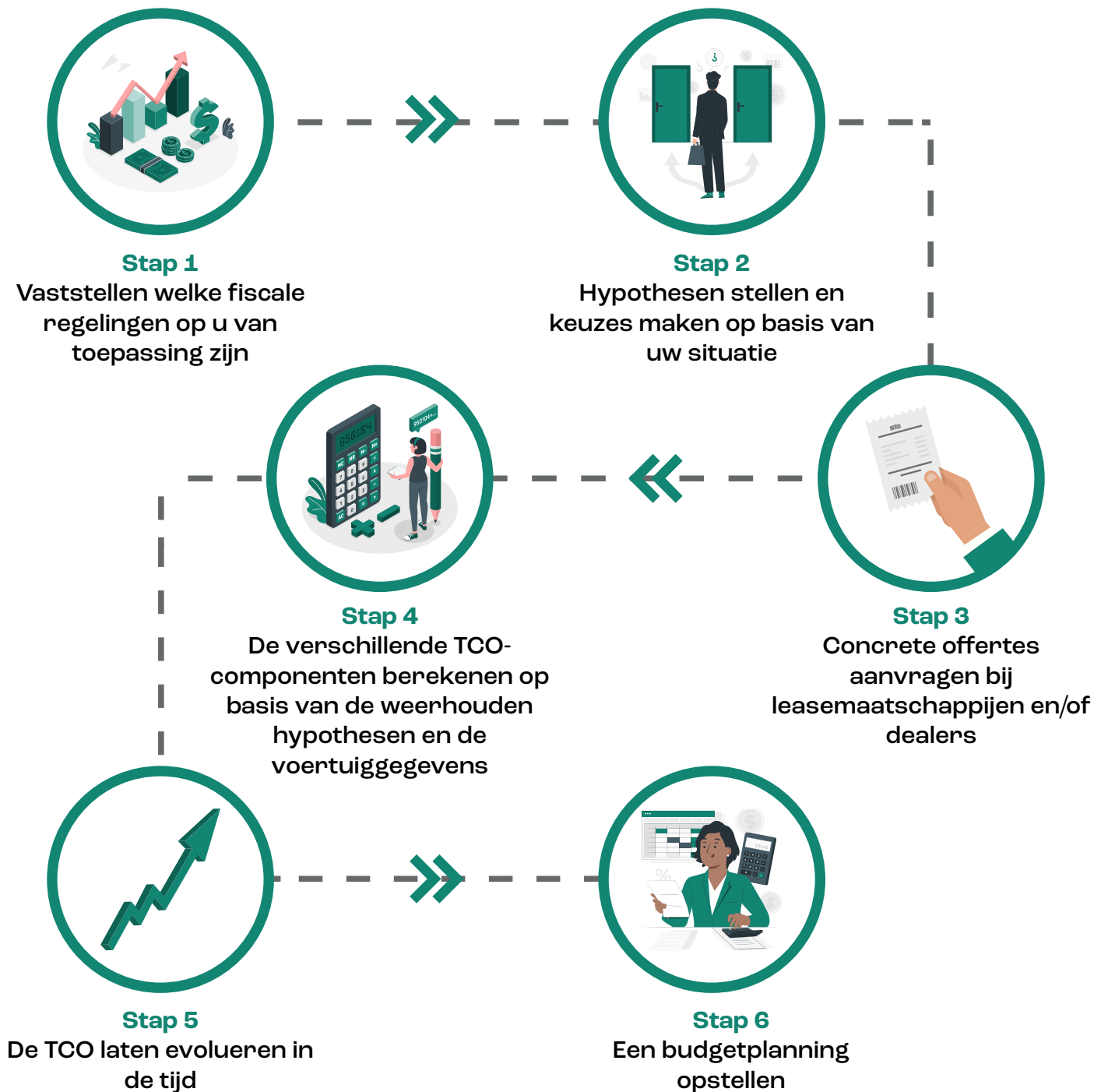
Niet iedereen berekent de TCO op dezelfde manier. Er bestaan hoofdzakelijk drie types TCO-berekening, namelijk TCO1, TCO2 en TCO3. De TCO met het hoogste cijfer is het meest nauwkeurig en complex. Het Brussels Gewest heeft een tool ontwikkeld, de [Car Cost Calculator](#), om de TCO van voertuigen met verbrandingsmotor, elektrische voertuigen, deelvoertuigen en tweedehands elektrische voertuigen te vergelijken. Die tool is gebaseerd op een TCO 3.

Hoe berekent u de TCO?

Nu u het principe van de TCO kent, kunt u het toepassen op uw eigen wagenpark. Voor u aan de slag gaat, kunt u met de [Car Cost Calculator](#) van het Brussels Gewest een overzicht krijgen op individueel niveau, per voertuig.

Bovendien kunt u met de tool de TCO van verschillende voertuigen vergelijken.

De TCO van uw wagenpark berekenen, is iets complexer. Daarom overlopen we hier de voornaamste stappen voor de berekening:



Wist u dat?

In het kader van het federale mobiliteitsbudget worden er TCO-formules opgelegd. [Klik hier](#) voor meer informatie over die formules. Hebt u het TCO-budget van uw voertuigen al berekend in het kader van het federale mobiliteitsbudget? Geen probleem, u kunt uw huidige formule behouden.



1° Vaststellen welke fiscale regelingen op u van toepassing zijn

De TCO berekenen is maatwerk. Daarom is het belangrijk om alle elementen aan te passen aan uw specifieke situa-

tie. Fiscaliteit speelt hierin een belangrijke rol. Ze verschilt al naargelang de juridische entiteit van uw organisatie. Een overheidsinstantie of een vzw hebben uiteraard andere fiscale voordelen en verplichtingen dan een bedrijf.

Een lijst van de verschillende fiscale elementen waaraan uw juridische entiteit

moet houden, vindt u hieronder. Meer concrete informatie over de verschillende componenten vindt u in de [Car Cost Calculator](#) van het Brussels Gewest. Of stel uw vragen aan uw leasemaatschappij, aan TCO-experts of uw boekhouder.

Lijst van fiscale elementen :

- Belasting op inverkeerstelling
- Verkeersbelasting
- Verworpen uitgaven*
- Fiscale aftrek
- Aftrek van de BTW
- Solidariteitsbijdrage* (CO₂-bijdrage)
- Vrijstelling van accijnzen (enkel voor vzw's).

*Alleen voor bedrijfswagens die ook voor privédoel-einden kunnen worden gebruikt.



Wist u dat?

Om zelfstandigen met oudere dieselloze voertuigen te stimuleren hun bedrijfswagen te vervangen door een milieuvriendelijker alternatief, heeft de federale regering in de zomer van 2025 beslist om de fiscale aftrekbaarheid van plug-in hybrides (PHEV's) te versoepelen.

Concreet betekent dit dat ondernemers met een BTW-nummer die onderworpen zijn aan de personenbelasting, tot en met 2027 kunnen genieten van een 100% fiscale aftrek voor de aankoop of leasing van een PHEV. Deze regeling geldt dus niet voor alle vennootschappen.

Voor de concrete percentages voor fiscale aftrek kan u terecht op [deze link](#).

Vanaf 1 januari 2026 verandert de voertuigfiscaliteit voor VZW's ingrijpend. Alle autokosten die verband houden met voertuigen met CO₂-uitstoot – aangekocht, geleased of gehuurd vanaf die datum – worden volledig belast tegen het standaardtarief van 25%. Daardoor zullen zowel brandstofwagens als plug-in hybrides (PHEV's) merkbaar duurder worden voor VZW's.

Voor emissievrije voertuigen geldt een overgangsregeling: vanaf 2027 worden ook deze autokosten geleidelijk belast, maar uitsluitend op het niet-aftrekbare deel van de kosten. Hierdoor ligt de uiteindelijke belastingdruk aanzienlijk lager dan bij voertuigen met CO₂-uitstoot.



2° Hypothesen stellen en keuzes maken op basis van uw situatie

Kies eerst de elementen die u wilt opnemen in de TCO-berekening: de kosten van een oplaadpunt (thuis), de

kosten van een laadpas, de fiscale aftrek enz.

Stel vervolgens verschillende hypothesen voor elke component. Dit zijn enkele voorbeelden van elementen waarvoor u hypothesen kunt stellen:

- De brandstof- en elektriciteitsprijzen en hun evolutie (kortingen inbegrepen)
- Verdeling van de laadbeurten (% laadbeurten thuis, op het werk, op straat en

aan snelladers)

- Parameters met betrekking tot de verzekering
- Gebruik van het voertuig (privé, zakelijk, vakantie, aantal kilometers enz.)
- Verbruiksfactor (verbruikt u meer of minder dan gemiddeld?)
- ...

3° Concrete offertes aanvragen bij leasemaatschappijen en/of dealers

De aankoop- of leasekosten zijn een heel belangrijke component van de TCO. Werk dus met de juiste gegevens. We raden

aan om indicatieve offertes aan te vragen bij dealers en/of leasemaatschappijen om ze-



ker met reële tarieven aan de slag te gaan. In die offertes staan doorgaans de voertuiggegevens die u nodig hebt voor de TCO-berekening (verbruik, CO₂-uitstoot, rijbereik enz.).

Als u de prijzen van de laadinfrastructuur wilt opnemen in de TCO-berekening, raden we aan om op dezelfde manier navraag te doen naar de prijzen van laadinfrastruc-

tuur en -diensten. Dat kan via een 'Request for Proposal (RfP)'.

Kies de onderdelen voor de offerteaanvraag. U kunt zich richten tot leveranciers van laaddiensten, leasemaatschappijen of elektrische installateurs. Hoofdstuk 6 gaat dieper in op de maatregelen met betrekking tot de laadinfrastructuur.



Tips voor offertes voor elektrische voertuigen

- Afhankelijk van de rotatie van de voertuigen, herhaalt u stappen 2 en 3 het best meermaals per jaar. Het aanbod, de catalogusprijzen en de restwaarde van elektrische voertuigen veranderen immers voortdurend.
- Als u niet gebonden bent aan een bepaald merk of een bepaalde dealer, is het een goed idee om meerdere offertes van verschillende leveranciers te vragen. Zo kunt u uw werknemers een brede waaier van voertuigen aanbieden.



4° De verschillende TCO-componenten berekenen op basis van de weerhouden hypothesen en de voertuiggegevens

Zodra u hypothesen gesteld hebt of keuzes gemaakt hebt en over alle

nodige gegevens beschikt, kunt u de TCO berekenen.

Splits daarvoor de onderstaande vier componenten uit, namelijk voertuig, diensten, energie en fiscaliteit. De som van de vier componenten is de uiteindelijke TCO.



Voertuig

- + Afschrijving van aankoop- of leasekosten



Diensten

- + Onderhoud
- + Verzekering



Energie

- + Brandstof of elektriciteit



Fiscaliteit

- + CO₂-bijdrage
- + Niet-terugvorderbare BTW
- + Belasting op verworpen uitgaven
- + Belasting op verworpen uitgaven VAA
- Fiscale aftrekbaarheid

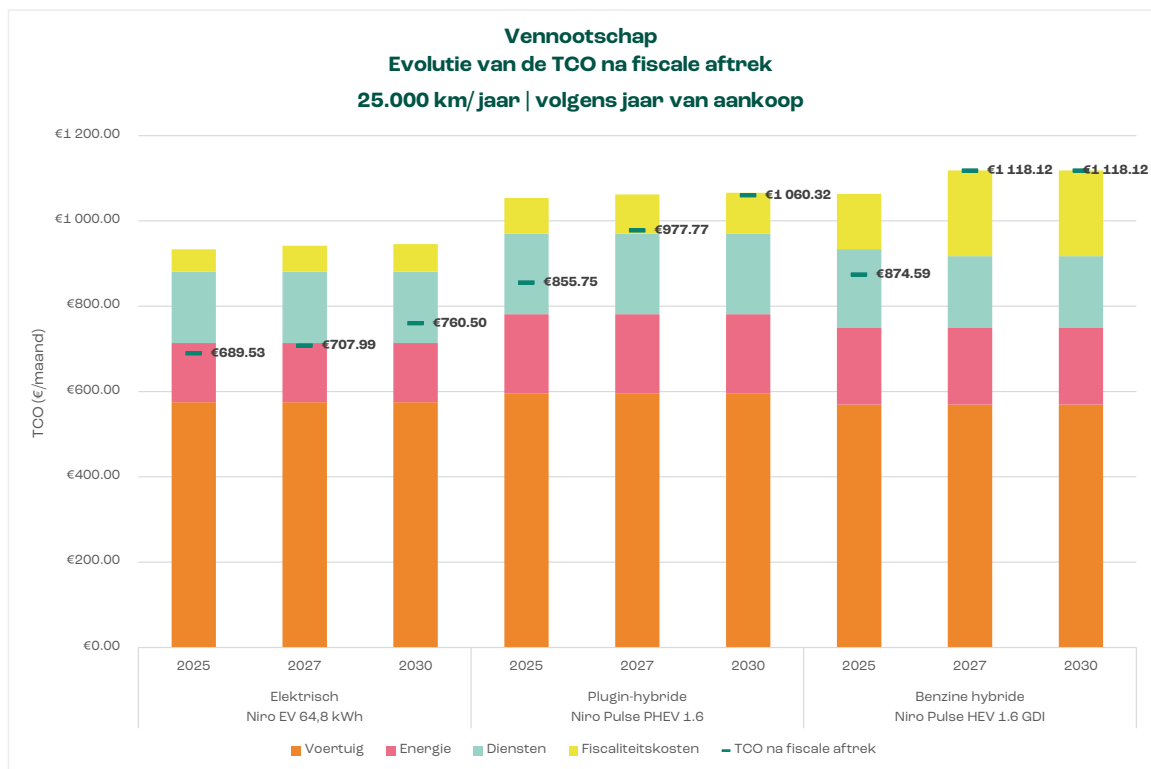
Aan deze tabel kunnen we uiteraard bijkomende hypothesen toevoegen voor uw specifieke situatie.

In een goed TCO-model is ook ruimte voorzien voor verschillende budgetscenario's. Om de TCO van verschillende voertuigen te vergelijken, kunt u de [Car Cost Calculator](#) van het Brussels Gewest gebruiken.

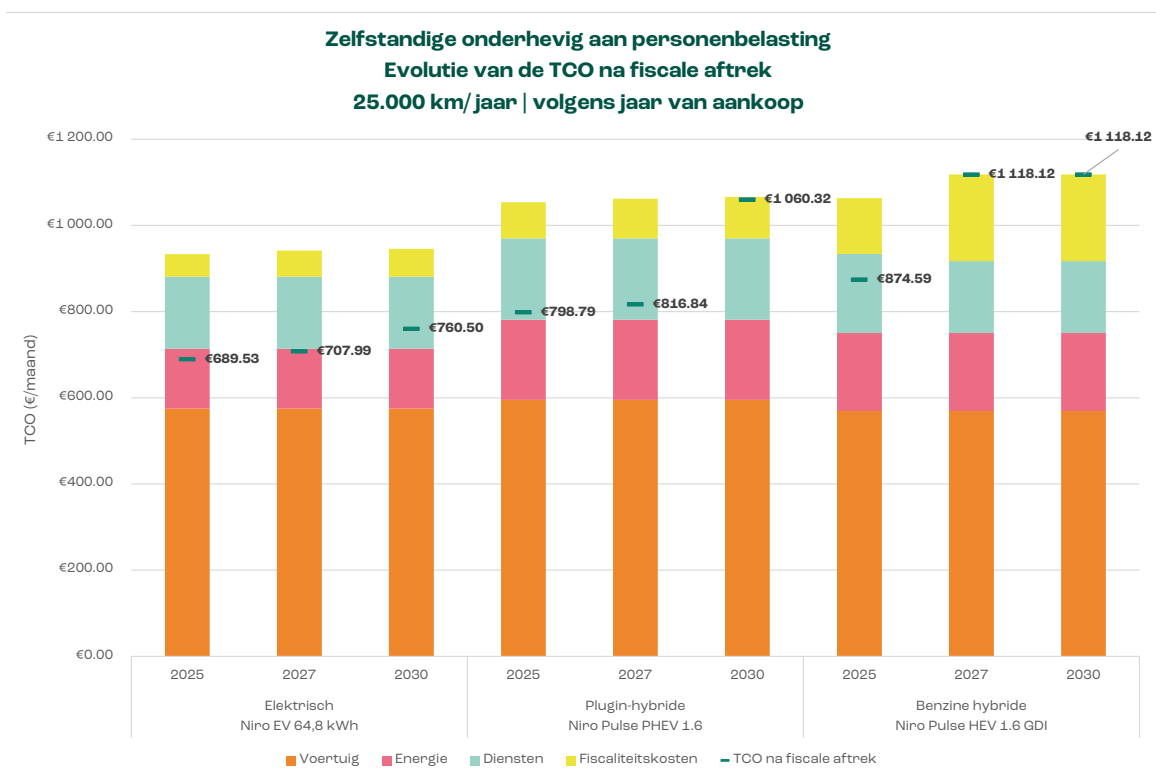


5° De TCO laten evolueren in de tijd

Aangezien de meeste TCO-componenten in de loop van de tijd kunnen variëren, is het interessant om de TCO over meerdere jaren te berekenen. Zo krijgt u een duidelijk beeld van de impact van de evolutie van de verschillende componenten. De fiscale component is gebaseerd op reeds vastgestelde regels en kan dus met zekerheid worden voorspeld, tenzij de wetgeving verandert. De andere componenten zijn onderhevig aan marktontwikkelingen en kunnen dus alleen op basis van ramingen worden voorspeld.

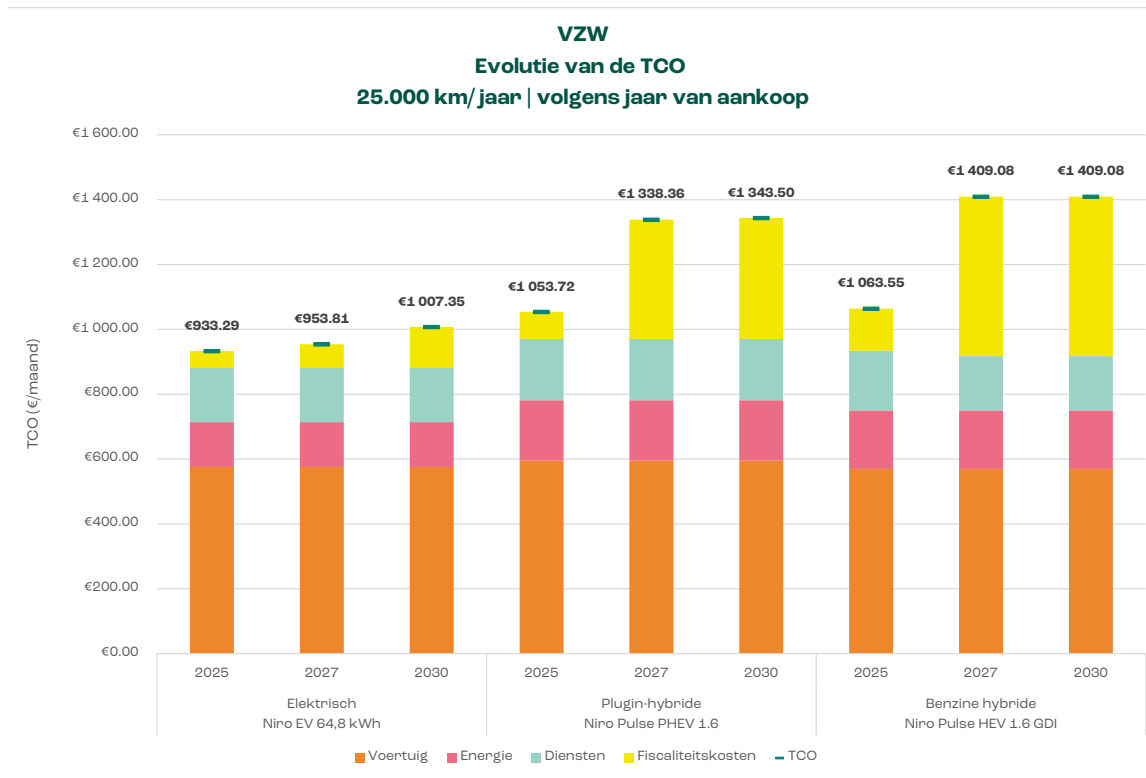


Grafiek 2: Evolutie van de TCO na fiscale aftrek (vennootschap)



Grafiek 3: Evolutie van de TCO na fiscale aftrek (personenbelasting)

Zoals uit bovenstaande grafieken blijkt, moeten we de variatie van de verschillende componenten in de berekening schatten voor meerdere jaren. Vooral de fiscaliteit gaat het gebruik van voertuigen met verbrandingsmotor steeds meer benadelen.



Grafiek 4: Evolutie van de TCO na fiscale aftrek (VZW)



6° Budgetplanning

De TCO berekenen is niet alleen nuttig om verschillende voertuigen te vergelijken, maar ook om de budgetcategorieën van de voertuigen binnen de

organisatie te bepalen. Het is een manier om ervoor te zorgen dat iedereen binnen eenzelfde categorie een gelijkwaardig voertuig heeft. Om uw werknemers elektrische alternatieven te bieden, is het raadzaam om uw budgetcategorieën aan te passen en ze te definiëren aan de hand van hun TCO.

Kies eerst een referentiemodel per

budgetcategorie. Dat model moet voldoen aan de minimumeisen voor voertuigen in de betreffende budgetcategorie. Selecteer op basis van dat model elektrische alternatieven die aan dezelfde eisen voldoen. Bereken de TCO van elk model om de nieuwe budgetlimiet te bepalen.

Zodra u het verschil kent tussen de huidige voertuigen met verbrandingsmotor en de elektrische alternatieven, kunt u de gebruiksduur van de voertuigen binnen uw organisatie onderzoeken. Stel op basis van deze gegevens een meerjarenplan op om te kijken hoeveel u in totaal moet investeren en hoeveel u bespaart wanneer u overschakelt op elektrische voertuigen en een deel van het wagenpark vervangt door alternatieve vervoersmiddelen.

	Mercedes GLA 180 Benzine 134g 32.390€	Mercedes GLA 180 Elektrisch 0g 41.129€	
Leasingkost (excl. BTW)	590 €	661 €	+71 €
+ Niet-recupereerbare BTW	81 €	90 €	
+ CO ₂ -bijdrage	49 €	28 €	
+ Brandstof of elektriciteit	216 €	88 €	
= TCO 1	937 €	867 €	-70 €
+ Belasting op verworpen uitgaven	88 €	0 €	
+ Belasting op verworpen uitgaven VAA	23 €	14 €	
= TCO 2	1.048 €	881 €	-170 €
- Fiscale aftrekbaarheid	234 €	217 €	
= TCO 3	818 €	664 €	-152 €

Figuur 4 : Praktische vergelijking van de maandelijkse TCO van twee gelijkwaardige modellen op benzine en op elektriciteit

Aanvullende informatie

In deze gids gebruiken we systematisch de term 'TCO'. Voor wagenparken worden echter vaak andere termen gebruikt om de totale mobiliteitskosten objectief te vergelijken. Zo is er bijvoorbeeld de werkelijke TCO/TCU en de TCM :

- Werkelijke TCO: TCU (Total Cost of Use) of RCO (Real Cost of Ownership): de werkelijke kosten, rekening houdend met alle werkelijk variabele kosten die verband houden met het rijgedrag. Per definitie kan dit alleen berekend worden tijdens het gebruik van het voertuig. Het is raadzaam om de hypothesen van de TCO bij te stellen aan de hand van de RCO-resultaten. Om

een idee te krijgen van de werkelijke kosten van uw verplaatsingen met de auto, kunt u een berekening maken op basis van uw eigen elementen op [savewithcarsharing.be](https://www.savewithcarsharing.be). Daar kunt u nagaan hoeveel u kunt besparen met een deelauto.

- **TCM** (Total Cost of Mobility) : een raming van de totale mobiliteitskosten, met inbegrip van openbaar vervoer, fietsen enz. naast de bedrijfswagen. Deze term is belangrijk wanneer u met mobiliteitsbudgetten werkt. De TCM wordt soms uitgebreid met personeelskosten of gemiste inkomsten als gevolg van de duur van de verplaatsing.



Te onthouden

- De TCO bestaat uit vier hoofdcomponenten: aankoop/leasing, energie, diensten en fiscaliteit.
- De TCO berekenen is nuttig om:
 - De kosten van een elektrisch voertuig en een voertuig met verbrandingsmotor te vergelijken;
 - Rekening te houden met de impact van fiscale aspecten;
 - De budgetlimieten voor bedrijfswagens vast te stellen;
- De eisen te bepalen afhankelijk van uw situatie.

Veelgestelde vragen

V:

Waarom is het een goed idee om de TCO te berekenen?

A:

Aan de hand van de TCO kunt u verschillende voertuigen en aandrijftechnologieën objectief met elkaar vergelijken. Alleen met een globale berekening krijgt u een duidelijk beeld van de werkelijke kosten van een voertuig gedurende de volledige gebruiksduur. Als u alleen rekening houdt met de aankoop- of leaseprijs van een voertuig, loopt u het risico irrationele keuzes te maken die duur kunnen uitkomen voor uw organisatie.

V:

Wat moet ik doen als ik niet zeker ben van bepaalde hypothesen?

A:

Als bepaalde hypothesen niet duidelijk zijn, is het raadzaam om een gevoeligheidsanalyse uit te voeren, d.w.z. te onderzoeken hoeveel impact een wijziging heeft voor elke hypothese. Het volstaat om de hypothese in de berekening te wijzigen en de verkregen TCO's te vergelijken. U krijgt dan een idee van de verschillende mogelijke TCO's zodat u erop kunt anticiperen. U kunt dit doen met de [Car Cost Calculator](#) van het Brussels Gewest.

V:

Welke factoren kunnen de TCO verlagen?

A:

Als u vooral bezorgd bent om de hogere catalogusprijs, kunt u de impact daarvan op de TCO op verschillende manieren beperken. In het geval van een leasing kunt u de looptijd van het contract verlengen, waardoor de leaseprijs zakt. De catalogusprijs wordt dan over meerdere jaren verdeeld.

Verder kunt u kiezen voor een kleiner model om de TCO te verlagen. Die modellen hebben bovendien een extra milieuvoordeel, want er zijn minder hulpbronnen en energie nodig tijdens de productie en het gebruik. Ze zijn lichter, waardoor ze minder fijn stof afgeven bij het remmen en de banden, de remmen en het wegdek verslijten minder snel dan bij een zwaarder voertuig.

Veelgestelde vragen

V:

Met welke verschillen moet ik rekening houden als ik mijn voertuigen koop?

Bij de aankoop van een nieuw voertuig wordt de TCO anders berekend. U moet dan rekening houden met de afschrijving van de aankoop van het voertuig in plaats van de leasekosten. Dit criterium verdeelt de waarde van de initiële investering over de volledige levens- en gebruiksduur van het voertuig.

A:

Hoe lager het afschrijvingspercentage, hoe hoger de restwaarde van het voertuig als u het doorverkoopt. Er bestaan meerdere manieren om dat percentage te verlagen, bijvoorbeeld door bij de aankoop te onderhandelen met de dealer afhankelijk van de relatie die u ermee hebt, ofwel door het voertuig langer te gebruiken.

1

**UW WAGENPARK
INTEGREREN IN UW
MOBILITEITSSTRATE-
GIE**



2

**ANALYSE VAN HET
WAGENPARK EN DE
GEBRUIKERS**



4

**VERVANGINGS- EN
ELEKTRIFICATIEPLAN**



5

**OPMAKEN VAN
EEN MOBILITY
POLICY**



6

**UW CAR POLICY
AANPASSEN AAN
ELEKTRISCHE
VOERTUIGEN**



7

**ELEKTRISCHE
TWEEWIELERS**



8

**COMMUNICEREN
OM UW COLLEGA'S TE
BEGELEIDEN**



9

**BESLUIT VOOR
BEDRIJFSWAGENS**



4

VERVANGINGS- EN ELEKTRIFICATIEPLAN

4 VERVANGINGS- EN ELEKTRIFICATIEPLAN

Wanneer u uw wagenpark hebt geanalyseerd ([hoofdstuk 2](#)), kunt u een plan opstellen om indien nodig de voertuigen die aan het einde van de leaseperiode of hun levensduur komen of die niet meer voldoen aan de LEZ-criteria, te vervangen door minder vervuilende alternatieven.

Wanneer u overweegt om een voertuig te vervangen, moet u in de eerste plaats nadenken over hoe het gebruikt gaat worden (vervoer van materialen, van personen enz.), hoe

vaak, voor welke afstanden, in welke verplaatsingsketens enz.

Stel vragen zoals:

1. Kan dit voertuig vervangen worden door andere, duurzamere vervoerswijzen?
2. Zo nee, kan het vervangen worden door een elektrisch voertuig?
3. Zo nee, wat zijn de minst vervuilende alternatieven in termen van uitstoot van verontreinigende stoffen of broeikasgassen, voertuiggewicht en -grootte enz.?



Le saviez-vous ?

Je kan pas slimme keuzes maken over het vervangen van voertuigen als je eerst precies weet hoe je huidige vloot wordt gebruikt? Het aantal gereden kilometers, de momenten van gebruik, het aantal verplaatsingen... al die gegevens geven inzicht in waar de échte behoeften liggen. Zonder die informatie is het alsof je in het donker beslist.

Gelukkig bestaan er vandaag verschillende platformen die de volledige mobiliteit van je organisatie centraliseren in één overzicht. Zo krijg je in een oogopslag de nodige data om strategische beslissingen te nemen.

Enkele voorbeelden hiervan zijn [MyMove](#), [Samsara](#), [Webfleet](#) waarmee je eenvoudig alle gebruiksgegevens van je vloot kan monitoren en analyseren.

Vaststellen welke voertuigen mogelijk niet vervangen hoeven te worden door een nieuw voertuig

Analyseer eerst welke werknemers hun wagen minder vaak zouden kunnen gebruiken of deze zelfs helemaal zouden kunnen vervangen door duurzamere vervoerswijzen (stappen, (elektrisch) fietsen, openbaar vervoer of carpooling).

Ga daarvoor in uw wagenpark op zoek naar voertuigen van bestuurders die weinig kilometers afleggen of werknemers met een profiel dat weinig zakelijke verplaatsingen doet (zie [hoofdstuk 2](#)). Bestudeer vervolgens de duurzame mobiliteitsoplossingen voor deze bestuurders door de toegankelijkheids- en mobiliteitsprofielen naast elkaar te leggen (zie [hoofdstuk 1](#)).

Uit de resultaten zal blijken welke ritten door gemotoriseerde voertuigen uitgevoerd kun-

nen worden met duurzame vervoerswijzen.

Op basis van onder meer de afgelegde afstand en de beschikbaarheid van openbaar vervoer in de buurt.

Als uit de analyse blijkt dat de alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijke opties bieden voor uw personeel, raden we aan om hen ertoe aan te moedigen voor deze alternatieven te kiezen via een mix van maatregelen volgens de regel van de drie I's (zie [hoofdstuk 1](#)). Een belangrijke stimulans kan hierbij het implementeren van het mobiliteitsbudget zijn. Dit systeem biedt werknemers financiële voordelen wanneer ze kiezen voor een goedkopere bedrijfswagen, waardoor ze hun resterende budget bewuster gaan gebruiken.

Elektrificeren waar nodig

Wanneer een gemotoriseerd voertuig toch noodzakelijk blijkt te zijn, is de volgende stap elektrificatie. We raden aan om op basis

van een analyse een kalender op te stellen voor de elektrificatie van uw wagenpark. Het gaat erom vast te stellen welke voertuigen geëlektrificeerd kunnen worden binnen welke termijn en welke modellen het meest geschikt zijn om ze te vervangen.

Voor deze analyse moet u de volgende gegevens kruisen voor elk profiel dat u hebt opgesteld op basis van uw analyses (zie [hoofdstuk 3](#)):

- Gemiddelde dagelijkse afstand
- Aantal verplaatsingen per dag
- Type verplaatsingen (woon-werkverkeer, leveringen, klantbezoeken enz.)
- Te vervoeren volume
- Oplaadmogelijkheden thuis en/of op de werkplek
- Vergelijking van de TCO's van de alternatieven

Onderzoek welke mogelijkheden elektrische voertuigen bieden

Om te bepalen of uw werknemers kunnen overschakelen op een elektrisch voertuig, doet u het best een studie van de voertuigen op de markt en hun kenmerken. Let vooral op het rijbereik, het gewicht, de opties en het laadvolume van het voertuig.

Die voertuigen kunt u vervolgens koppelen aan bepaalde profielen en/of werknemers om te bepalen of ze een alternatief bieden voor de huidige voertuigen (met verbrandingsmotor) en of ze voldoen aan de behoeften, wensen en eisen.

Op die manier krijgt u een beeld van de elektrificatiemogelijkheden per profiel of persoon. Er bestaan reeds elektrische alternatieven voor de meeste voertuigen en budgetten.



Wist u dat?

Er komen voortdurend nieuwe elektrische voertuigen en modellen op de markt. Er zijn momenteel maar liefst meer dan 280 verschillende elektrische modellen op de Belgische markt die samen goed zijn voor meer dan 1000 verschillende uitvoeringen. Dit zorgt ervoor dat er in ieder segment een beschikbaar elektrisch alternatief terug te vinden is. In de Car Cost Calculator van Leefmilieu Brussel vindt u een actueel overzicht van alle beschikbare elektrische voertuigen op de Belgische markt.

Zodra u de mogelijkheden voor elektrificatie hebt vastgesteld, kunt u de voertuigen die op korte termijn moeten worden vernieuwd, vervangen. Denk daarbij aan voertuigen op het einde van hun levensduur of leasecontract of die niet meer voldoen aan de LEZ-criteria.

Laten we ons voorbeeld uit hoofdstuk 2 er weer bijnemen. In onze kleine Brusselse privéonderneming worden de voertuigen geleased voor een periode van 48 maanden. De vernieuwing van het wagenpark is dan ook gemakkelijk te plannen.

PEUGEOT E-208



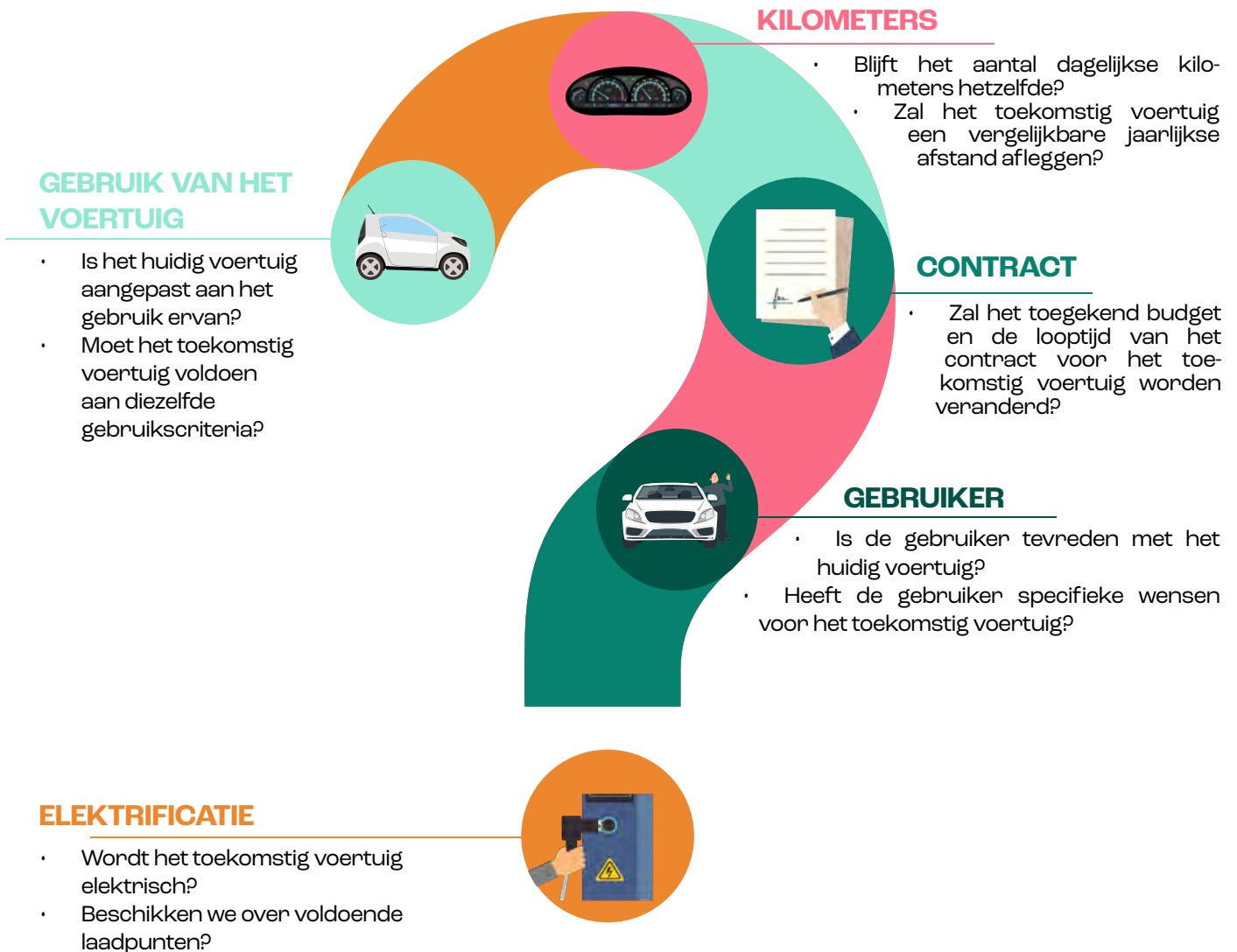
CO₂-uitstoot : 0 g/km
Bereik : 362 km
Maandelijkse leaseprijs € 580

CAMILLE ONETTE



Profiel : Pendelaar
Thuiswerk : 1d/week
Thuisladen : Ja

Ze moeten zich eerst en vooral afvragen: “Moeten we dit voertuig echt behouden?” Is het antwoord “ja”, dan gaat het erom de juiste criteria en kenmerken te hanteren om de beste keuze te maken. De antwoorden op de volgende vragen kunnen daarbij helpen:



Als we kijken naar de vorige drie gebruikersgroepen, kunnen we voor elke groep acties en doelstellingen vastleggen.

Groep 1: Veel kilometers per jaar en matige CO₂-uitstoot

Dit is het grootste deel van het wagenpark en dus een goede kans om de algemene uitstoot sterk te verlagen. Hoewel deze voertuigen jaarlijks veel kilometers afleggen, is het de moeite waard om de elektrificatie van deze groep te overwegen bij de vernieuwing. Daarvoor moeten de eisen en verplichtingen van hun bestuurders worden bestudeerd.

Denk eraan dat zuinigheid steeds de beste manier is om emissies te verminderen. Geef dus de voorkeur aan energiezuinige voertuigen (gewicht, aerodynamica, vermogen enz.), ongeacht of ze elektrisch zijn.

Laten we bij wijze van voorbeeld een van de voertuigen uit deze groep bekijken: een sedan met dieselmotor, de BMW 420d. Stel dat we hem willen vervangen door een elektrische wagen. De werknemer die ermee rijdt doet ongeveer 600 km per week en heeft dus een voertuig met veel rijbereik nodig. Een van de mogelijkheden voor de vernieuwing is de elektrische equivalent, de BMW i4:

			
VOERTUIG	BMW 420d Gran Coupé	BMW i4 edrive	Cupra Born 77 kWh e-Boost
MAANDELIJKSE TCO	1288 €	1088 €	907 €
MASSA	1780 kg	2120 kg	1970 kg
CO₂-UITSTOOT	140 g/km	0 g/km ⁹	0 g/km ¹⁰
OPTIMAAL RIJBEREIK	1020 km	540 km	560 km

Tabel 2 : Vergelijking van de TCO¹²

De maandelijkse TCO is € 200 lager. Dat bedrag kan aan de werknemer worden uitbetaald in de vorm van een mobiliteitsbudget. De BMW i4 blijft een zeer zware auto met een hoge TCO.

U zou uw collega kunnen voorstellen om over te stappen naar een Cupra Born, die kleiner en lichter is. Dit zou voor de collega maandelijks €381 extra mobiliteitsbudget bovenop de wagen kunnen betekenen.

Groep 2: Weinig kilometers per jaar en hoge CO₂-uitstoot

Deze voertuigen rijden weinig, dus lijkt een klein elektrisch voertuig geschikt om de uitstoot te verlagen. Ook kunnen deze voertuigen worden vervangen of aangevuld met een mobiliteitsbudget om het gebruik van duurzame vervoerswijzen aan te moedigen.

Hoewel ze jaarlijks niet veel afstand afleggen, bestaat deze groep voornamelijk uit grote SUV's met dieselmotor. We willen een van deze voertuigen, een KIA Sportage, vervangen door een compacter elektrisch model, de Peugeot e-208:

		
VOERTUIG	KIA Sportage Diesel	Peugeot e-208
MAANDELIJKSE TCO	806 €	648 €
MASSA	1627 kg	1555 kg
CO₂-UITSTOOT	136 g/km	0 g/km ¹¹
OPTIMAAL RIJBEREIK	945 km	362 km

Tabel 3 : Vergelijking van de TCO¹²

Met deze vernieuwing verkleinen we niet alleen aanzienlijk de koolstofvoetafdruk van het voertuig, maar besparen we ook op de maandelijkse TCO. De TCO van de Peugeot e-208 is namelijk €158 lager dan deze van de Kia Sportage. Dat bedrag kan aan de werknemer worden uitbetaald in de vorm van een mobiliteitsbudget.

Groep 3: Veel kilometers per jaar en zeer hoge CO₂-uitstoot

We raden aan hun gebruikers te begeleiden opdat ze zo ecologisch mogelijk rijden. Bij de vernieuwing is het bovendien belangrijk om een zo zuinig mogelijk voertuig te kiezen dat aan de eisen en verplichtingen van hun bestuurders voldoet.

^{9, 10, 11} Emissies volgens de fabrikant. We weten dat een elektrisch voertuig indirect CO₂ uitstoot via de verbruikte elektriciteit.

¹² De vergelijkingen werden gemaakt via carcostcalculator.brussels



Te onthouden

- Ga na welke voertuigen niet vervangen hoeven te worden, welke gedeeld kunnen worden en welke geëlektrificeerd kunnen worden;
- Zoek mogelijke alternatieven (delen, multimodaliteit, elektrificatie);
- Schat de budgettaire impact van deze vervangingen in termen van TCO.

Veelgestelde vragen

V:

Ik beschik niet over alle essentiële gegevens over mijn wagenpark. Wat moet ik doen?

A:

Het is belangrijk om over de juiste informatie van het wagenpark te beschikken om er een duidelijk beeld van te hebben. Niet iedereen heeft die gegevens zomaar bij de hand. Daar dient u zo snel mogelijk verandering in te brengen. De meeste informatie vindt u in de aankoop- of leaseovereenkomst van het voertuig. Als u die niet vindt, kunt u altijd contact opnemen met uw garage of leasemaatschappij. Zij kunnen u waarschijnlijk helpen. Weet u niet hoeveel kilometers een voertuig per dag aflegt? Bekijk de kilometerstand en deel deze door het aantal (werk)dagen dat het voertuig al in uw bezit is. Zo verkrijgt u een redelijk nauwkeurige schatting.

V:

Mijn werknemers willen geen elektrische wagen omdat ze denken dat ze er niet mee op vakantie kunnen gaan. Wat kan ik doen?

A:

Eerst en vooral is het niet rationeel om een voertuig te kiezen in functie van een verplaatsing die maar twee keer per jaar wordt gedaan. Toch is de keuze van een voertuig over het algemeen meer gebaseerd op emotionele dan op rationele besluitvormingscriteria. Daarom is het belangrijk om werknemers te begeleiden en uit te leggen dat het wel mogelijk is om op vakantie te gaan, met de nodige voorbereiding en enkele aanpassingen.

Marseille ligt bijvoorbeeld op ongeveer 1000 kilometer van Brussel, wat ver kan lijken voor een elektrisch voertuig. Die indruk klopt echter niet helemaal, want het oplaadnetwerk en het rijbereik van de voertuigen zijn sterk geëvolueerd. De werknemers moeten hun reis wel goed voorbereiden.

Zo moeten ze voor vertrek nagaan waar ze kunnen stoppen om het voertuig op te laden. Er bestaan verschillende mobiele apps, zoals Chargemap, om de ideale reisroute te berekenen afhankelijk van het voertuigmodel en de oplaadvoorkeuren. Met snelladers duurt de rit ongeveer 20% langer, maar door de regelmatige pauzes is de reis aangenamer. Bovendien neemt het gemiddelde rijbereik van de elektrische voertuigen op de markt voortdurend toe. Het bedraagt momenteel tussen de 100 en 600 reële kilometers¹³. Als u pauzes plant voor de lunch en het vieruurtje, kunt u ondertussen aan een snellader tot 80% van het rijbereik bijladen.

We raden ook aan om de [23 tips van Lizy](#) te volgen als u met een elektrisch voertuig op reis vertrekt.

Een andere optie is kiezen voor een kleine elektrische wagen voor de dagelijkse verplaatsingen en een voertuig met brandstofmotor huren voor de vakantie. Dat is trouwens perfect mogelijk in het kader van het federale mobiliteitsbudget. Hier is een goede planning wel belangrijk, zodat het voertuig zeker beschikbaar is wanneer u het nodig hebt.

Of raad uw werknemers andere duurzame vervoerswijzen aan, zoals de trein. Daarmee duurt de rit van Brussel naar Marseille maar 5u30.

¹³<https://www.automobile-propre.com/dossiers-categories/autonomie-voitures-electriques/>

GETUIGENIS: DE RTBF HEEFT EEN FIETSKAR GEKOCHT ZODAT DE TEAMS ZICH IN BEPAALDE SITUATIES SNEL EN ECOLOGISCH KUNNEN VERPLAATSSEN



F. Pairoux (RTBF): In het kader van het project Cairgo Bike van het Brussels Gewest hebben we bakfietsen, maar vooral fietskarren getest. Voor onze toepassingen bleken fietskarren interessanter dan bakfietsen. We hebben dan ook een project op poten gezet voor groene, autonome producties die kunnen worden vervoerd per fietskar.

Hoewel we in een straal van 20 km van een site uiteraard niet alles met de fiets kunnen doen, proberen we de fietskar wel meer en meer te gebruiken. In september gaan we het project zelfs voorstellen op een internationale beurs in Amsterdam. Dat alles is deels te danken aan de begeleiding die we hebben gekregen. Er zijn zoveel mogelijkheden dat kiezen gemakkelijker is als je verschillende opties kunt testen.

Facilitator: Geweldig! We kunnen eigenlijk stellen dat de RTBF zich dankzij het mobiliteitsthema nu kan onderscheiden van andere media.



Ja, absoluut. Nog een leuk weetje: in september zijn we uitgenodigd voor een grote beurs, IBC (International Broadcast Center Amsterdam), om er ons project voor groene productie voor te stellen.

Facilitator: Ik kijk zelf vaak naar de RTBF en het is me opgevallen dat veel zenders bakfietsen hebben met de kleuren van het programma. 'Le jardin extraordinaire', bijvoorbeeld. Dat is leuk, want het betekent dat programmamakers er trots op zijn een fiets te gebruiken voor hun rapportages. Voel jij dat ook zo aan?



Ja, en is steeds meer vnaag naar. De ambassadeurs¹⁴ gebruiken ze, maar de VRT huurt er ook bijna elke maand van ons. We proberen ze zoveel mogelijk in te zetten, maar het blijft toch enigszins beperkt tot een handvol insiders. Je moet de rit anders aanpakken en ik begrijp het volledig dat sommige personen nog steeds de voorkeur geven aan andere vervoerswijzen.

We hebben ook elektrische scooters ter beschikking gesteld. We proberen steeds meer mogelijkheden te bieden, zodat de mensen dingen kunnen uitproberen, maar het gaat niet zo snel als een mobility manager zou willen.

¹⁴De ambassadeurs zijn een groep medewerkers die zich inzetten voor duurzame mobiliteit en die vrijwillig innovaties en alternatieven testen om ze vervolgens te promoten bij hun collega's

1

**UW WAGENPARK
INTEGREREN IN UW
MOBILITEITSSTRATE-
GIE**



2

**ANALYSE VAN HET
WAGENPARK EN DE
GEBRUIKERS**



3

**TCO EN
BUDGETTERING**



5

**OPMAKEN VAN
EEN MOBILITY
POLICY**



6

**UW CAR POLICY
AANPASSEN AAN
ELEKTRISCHE
VOERTUIGEN**



7

**ELEKTRISCHE
TWEEWIELERS**



8

**COMMUNICEREN
OM UW COLLEGA'S TE
BEGELEIDEN**



9

**BESLUIT VOOR
BEDRIJFSWAGENS**



5

OPMAKEN VAN EEN MOBILITY POLICY

5 OPMAKEN VAN EEN MOBILITY POLICY

Wanneer u de mobiliteit van uw organisatie breder zal bekijken, en het mobiliteitsbudget zal invoeren, is het noodzakelijk om ook de interne reglementen hierop aan te passen en dus vaak de bestaande **car policy** naaraan te vullen met een **mobility policy**.

Een **mobility policy** gaat verder dan een klassieke car policy. Waar een car policy zich enkel richt op het gebruik en de voorwaarden rond bedrijfswagens, omvat een mobility policy het volledige mobiliteitsaanbod van de organisatie en de regels omtrent het mobiliteitsbudget. Denk aan auto's, maar ook aan openbaar vervoer, fietsen, deelmobiliteit en zelfs thuiswerkafspraken.

Het doel: medewerkers flexibel, duurzaam en kostenefficiënt laten reizen, met het vervoermiddel dat het best past bij de situatie.

In dit hoofdstuk helpen we u op weg om een mobility policy op te stellen en om uw car policy aan te passen met specifieke elementen voor elektrische voertuigen. We raden aan het volgende plan te volgen:

- Bepaal het toepassingsgebied & de voorwaarden van toekenning
- Berekening en omvang van het mobiliteitsbudget
- Besteden van het mobiliteitsbudget
- Afhandeling, terugbetaling & opvolging

Bepaal het toepassingsgebied & de voorwaarden voor toekenning

Eerst en vooral is het belangrijk te bepalen welke werknemers in aanmerking komen voor het mobiliteitsbudget. Volgens de huidige wetgeving geldt dit enkel voor:

- Werknemers die momenteel over een bedrijfswagen beschikken.
- Werknemers die, op basis van hun functie, recht hebben op een bedrijfswagen.

Daarnaast kan een organisatie het mobiliteitsbudget pas invoeren wanneer er al minstens drie jaar een **mobilitéitsbeleid** bestaat én wanneer minstens één werknemer een bedrijfswagen heeft waarop hij of zij een **Voordeel Alle Aard (VAA)** betaalt.

Werknemers die een bedrijfswagen verkrijgen via **loonruil**, komen niet in aanmerking.

Het recht op een mobiliteitsbudget is altijd gekoppeld aan het recht op een bedrijfswagen. Werknemers kunnen er op vooraf vastgelegde momenten voor kiezen om het mobiliteitsbudget opnieuw in te ruilen voor een bedrijfswagen.

Voor werknemers die aan de voorwaarden voldoen, moet de **mobility policy** helder omschrijven:

- De procedure en doorlooptijden voor het indienen van een aanvraag.
- De gekozen berekeningsmethode van het budget.
- De impact op andere mobiliteitsvergoedingen.
- De looptijd van het mobiliteitsbudget, duur en het einde van het mobiliteitsbudget

Zo worden alle afspraken transparant vastgelegd en weten zowel werkgever als werknemer exact waar ze aan toe zijn.

Berekening en omvang van het mobiliteitsbudget

Het bedrag van het mobiliteitsbudget komt in principe overeen met:

- de jaarlijkse bruto kostprijs voor de werkgever van de ingeleverde bedrijfswagen of de bedrijfswagen waarvoor de werknemer in aanmerking komt;
- de fiscale en parafiscale lasten; en
- de met de wagen gerelateerde kosten in het kader van het bedrijfswagenbeleid, zoals de financieringskosten, de brandstofkosten, de verschuldigde solidariteitsbijdrage, enz.

Het uitgangspunt is dus de totale jaarlijkse bruto kostprijs voor de werkgever van de financiering en het gebruik van een bedrijfswagen: de total cost of ownership (TCO). Om een uniforme berekeningswijze van deze TCO te bepalen, en de administratieve lasten te beperken, heeft de federale



overheid twee officiële formules bepaald: de werkelijke kostenformule en de forfaitaire waardenformule. Sinds 1 januari 2024 ben je als werkgever verplicht om één van deze formules te hanteren. Gedurende drie jaar gebruik je diezelfde formule voor alle medewerkers die hun bedrijfswagen inruilen voor het mobiliteitsbudget.

De **werkelijke kostenformule** gaat uit van de **gemiddelde jaarlijkse brutokost** van de bedrijfswagen. Deze kost wordt bepaald op basis van de financieringskosten, aangevuld met de uitgaven zoals vastgelegd in de car policy.

Dit gemiddelde wordt berekend over de kosten van **de afgelopen vier jaar**. Indien een medewerker de bedrijfswagen nog geen vier jaar in gebruik heeft, wordt gerekend met de **werkelijke gebruiksperiode**.

Voor het bepalen van de **totale kostprijs** wordt gebruikgemaakt van een **exhaustieve lijst van kosten**. Alleen de kosten die op deze lijst staan, worden meegenomen in de **TCO-berekening**.

Wanneer je niet beschikt over de benodigde gegevens voor de **werkelijke kostenformule**, kan je ook werken met de **forfaitaire waardeformule**. In deze formule maak je een onderscheid tussen een wagen **in lease** of in

eigendom. Bij beide heb je steeds een **vaste** en **variabele component** opgeteld:

Huur of operationele leasing:

- **Vast:** jaarlijkse huur-/leasekost + gemiddelde jaarlijkse kosten buiten contract (volgens car policy) + niet-aftrekbare btw + belasting op niet-aftrekbare autokosten + patronale CO₂-bijdrage.
- **Variabel:** $(6.000 + \text{woon-werkafstand} \times 2 \times 200) \times \text{verbruikskost/km}$, tenzij brandstofkosten al in de leasekost zitten.

Eigendom of financiële leasing:

- **Vast:** cataloguswaarde (incl. belasting op niet-aftrekbaar deel) $\times 25\%$ + patronale CO₂-bijdrage.
- **Variabel:** $(6.000 + \text{woon-werkafstand} \times 2 \times 200) \times \text{verbruikskost/km}$.

Het resultaat van deze berekening resulteert in Mobiliteitsbudgetten per functiecategorie die als bijlage bij deze Mobility Budget Policy zijn opgenomen. Het Mobiliteitsbudget kan jaarlijks worden geüpdatet op basis van actuele TCO-berekeningen voor de referentievoertuigen. Het staat de werkgever vrij om de referentievoertuigen per categorie periodiek te herzien.



Wist je dat?

De gekozen formule moet toegepast worden voor alle werknemers in het bedrijf en moet helder worden gecommuniceerd in de policy. Hierbij moet dezelfde logica voor alle werknemers worden toegepast. De gekozen formule moet minstens 3 jaar gebruikt worden.

Besteden van het mobiliteitsbudget

Het mobiliteitsbudget kan gespendeerd worden in 3 pijlers:

- **Pijler 1:** Milieuvriendelijke bedrijfswagen
- **Pijler 2:** Duurzame vervoersmiddelen en huisvestingskosten
- **Pijler 3:** Cash uitbuiting

Iedere pijler heeft een eigen sociale en fiscale

behandeling. Het systeem werkt volgens een **cascaderegeling**, dit betekent dat het budget dat niet in pijler 1 is uitgegeven, automatisch in pijler 2 kan besteed worden. Indien op het einde van het jaar het budget niet volledig gespendeerd is in pijler 2 dan wordt dit in pijler 3 cash uitbetaald. Het is belangrijk om in de mobility policy duidelijk aan te geven welke mogelijkheden de werknemers hebben om hun budget aan te spenderen.



Pijler 1: Milieuvriendelijke bedrijfswagen

In de eerste pijler kan de werknemer er voor kiezen om (een gedeelte van) het budget te spenderen aan een elektrische wagen of een wagen die beantwoordt aan de volgende voorwaarden:

- een CO₂-uitstoot van max. 95 gr/km;
- de emissienorm voor luchtverontreinigende stoffen moet ten minste overeenstemmen met de geldende norm voor nieuwe voertuigen of met een latere norm;
- wanneer het een oplaadbare hybride wagen betreft, moet de energiecapaciteit van de elektrische batterij minstens gelijk zijn aan 0.5 kWh per 100kg wagengewicht.

Vanaf 1 januari 2026 zal men binnen pijler 1 enkel nog kunnen kiezen voor een wagen die helemaal geen directe CO₂-uitstoot heeft. De werknemer is echter niet verplicht om in pijler 1 een voertuig te selecteren en kan het gehele budget dus ook in pijler 2 spenderen

Pijler 2: Duurzame vervoersmiddelen en huisvesting

Om duurzame mobiliteit zo goed mogelijk te stimuleren is het aangeraden om een zo groot mogelijke keuzevrijheid te bieden aan de werknemers in Pijler 2. Binnen deze pijler kunnen de volgende mobiliteitsvormen worden aangeboden:

actieve mobiliteit: Aankoop, huur, leasing (= financieringskosten), het onderhoud en uitrusting (bescherming en zichtbaarheid bestuurder en passagiers) van fietsen, elektrische bromfietsen en andere modi met max. snelheid van 45km/u (ook monowheel, elektrische step, hoverboard...) + stallingskosten.

Openbaar vervoer: Alle biljetten, tickets of abonnementen voor trein, tram, bus of metro, inclusief vervoersbewijzen voor internationale reizen binnen de Europese Economische Ruimte. Ook parkeerkosten verbonden aan openbaar vervoer (dus parkeertickets en abonnementen voor stationsparkings of P+R's, verbonden aan een vervoersbewijs voor openbaar vervoer), kunnen via het Mobiliteitsbudget worden afgerekend.

Deelmobiliteit: Deze rubriek omvat alle mogelijke vormen van gedeeld vervoer, zoals carpooling, en deelauto's, -scooters, -fietsen, -steps, die toebehoren aan een aanbieder van deelmobiliteit met eigen vloot of die toebehoren aan particulieren (en via een deelsysteem voor particulier fiets- of autodelen worden ter beschikking gesteld). Ook het gebruik van een taxi en de huur van een wagen met chauffeur, platformdiensten inbegrepen, vallen onder deze rubriek. Wel moet de exploitant in orde zijn met de

regelgeving die op hem van toepassing is.

Om verplaatsingen te vermijden, moedigt de overheid werknemers aan om dicht bij het werk te wonen (of omgekeerd: werk te zoeken dicht bij huis). Werknemers die binnen een straal van 10km (in vogelvlucht) rond hun primaire werkplek wonen, kunnen daarom ook hun **huisvestingskosten** financieren via het **mobiliteitsbudget**. Het gaat daarbij om:

- Huurgelden
- Hypothecaire aflossingen (zowel rente- als kapitaalaflossingen)

Ook werknemers die meer dan de helft van de tijd (>50%) thuiswerken, komen in aanmerking om hun huisvestingskosten te financieren via het Mobiliteitsbudget omdat de woning dan wordt beschouwd als de primaire plaats van tewerkstelling. Enkel de medewerkers die conform de thuiswerkpolicy en/of het arbeidsreglement in aanmerking komen voor dit structurele thuiswerk, kunnen hiervan gebruikmaken.

Maandelijks moet aandeel thuiswerk ook worden aangetoond via de registratie van het thuiswerk. Enkel voor de maanden waarin kan worden aangetoond dat de werknemer meer dan 50% thuis heeft gewerkt, kunnen de huisvestingskosten in rekening worden gebracht.

Pijler 3: Cash uitbetaling

Bestedingen binnen het Mobiliteitsbudget in Pijler 1 en 2 kunnen slechts gebeuren tijdens het lopende jaar. Er kan **geen budget naar het volgende jaar worden overdragen**.

Het budget dat aan het einde van het jaar (op 31 december) door de werknemer niet werd besteed in Pijler 1 of Pijler 2, zal automatisch worden uitbetaald aan de werknemer samen met het loon van januari. Op het restbudget wordt een wettelijk verplichte bijzondere werknemersbijdrage van 38,07% ingehouden.

Afhandeling, terugbetaling en opvolging

Het invoeren van het mobiliteitsbudget brengt onvermijdelijk extra administratieve taken met zich mee. Vooral de uitgaven binnen Pijler 1 en Pijler 2 moeten nauwkeurig worden

opgevolgd, zodat altijd duidelijk is hoeveel budget nog beschikbaar is.

Om deze administratie te verlichten, bestaan er diverse platformen waarmee werknemers hun volledige mobiliteitsbudget rechtstreeks kunnen beheren en besteden. Voorbeelden hiervan zijn Olympus, Mbrella, Skipr en Moveasy. Kiest de organisatie ervoor om geen gebruik te maken van een dergelijk platform, dan kan gewerkt worden met onkostennota's. Deze methode vraagt echter aanzienlijk meer tijd van de administratieve medewerkers. Het is belangrijk dat de werking, opvolging en verantwoordelijkheden goed worden vastgelegd in de policy.

Daarnaast is het essentieel dat de mobility policy duidelijke richtlijnen bevat over wat er gebeurt wanneer een werknemer meer uitgeeft dan het beschikbare budget, of wanneer een werknemer de organisatie verlaat voordat de periode waarvoor het mobiliteitsbudget werd toegekend, is verstreken.





Éléments à retenir

- Bepaal welke werknemers in aanmerking komen voor het mobiliteitsbudget.
- Bereken de grootte van het mobiliteitsbudget.
- Voorzie een uitgebreid aanbod in Pijler 2 om duurzame mobiliteit zo veel mogelijk te stimuleren.
- Maak duidelijke afspraken in de policy omtrent de afhandeling, terugbetaling en opvolging van het budget.

Voorbeeld

Meryame rijdt al enkele jaren met een bedrijfswagen en voldoet aan alle voorwaarden voor het mobiliteitsbudget. Haar wagen is een stevige dieselwagen met een CO₂-uitstoot van 126 gram per kilometer en een catalogusprijs van 40.702,03 euro. De totale jaarlijkse kostprijs van deze wagen voor haar werkgever bedraagt 9.500 euro. Dit is meteen ook het mobiliteitsbudget dat ze ter beschikking krijgt.

Meryame kiest in de eerste pijler voor een milieuvriendelijkere wagen met een uitstoot van slechts 90 gram per kilometer. De totale jaarlijkse kostprijs van deze wagen bedraagt 4.800 euro.

In de tweede pijler gaat Meryame voor een combinatie van een elektrische fiets ter waarde van 1.599 euro. Daarnaast

besteedt ze ook nog eens 564 euro aan treintickets (20 keer heen en terug tussen Hasselt en Brussel) en een jaarabonnement bij De Lijn ter waarde van 580 euro.

Het resterende bedrag krijgt Meryame in cash uitbetaald. Dit saldo bedraagt 1.957 euro. Min de bijdrage houdt ze 1.212 euro

TOTAAL MOBILITEITSBUDGET	9 500 €
Eerste pijler	
Milieuvriendelijkere wagen	4 800 €
Tweede pijler	
Elektrische fiets	1 599 €
Treintickets	564 €
Busabonnement	580 €
Derde pijler	
Saldo in cash	1 212 € (netto)



Veelgestelde vragen

Q:

Moet de werkgever milieuvriendelijke wagens in pijler 1 aanbieden?

R:

Neen, de werkgever mag zelf kiezen of, en onder welke voorwaarden, hij milieuvriendelijke wagens in pijler 1 aanbiedt, rekening houdende met zijn mobiliteitsbeleid en de mobiliteitsbehoeften van zijn werknemers. De werkgever kiest bovendien of hij die bestedingsmogelijkheden al dan niet openstelt voor alle werknemers. Een eventueel onderscheid tussen werknemers moet uiteraard geoorloofd zijn.

De werkgever is enkel verplicht om minstens 1 keuzemogelijkheid in Pijler 2 te voorzien. De werkgever mag zelf kiezen welke bestedingsmogelijkheden worden aangeboden, rekening houdende met zijn mobiliteitsbeleid en de mobiliteitsbehoeften van zijn werknemers.

Q:

Kan een werkgever ervoor kiezen om slechts één keer per jaar de onkosten gemaakt in pijler 2 terug te betalen aan zijn werknemers?

R:

Neen, het mobiliteitsbudget wordt, na aftrek van het deel gebruikt voor de financiering van een milieuvriendelijke bedrijfswagen en van de bijhorende kosten, in zijn geheel in een virtuele vorm ter beschikking gesteld van de begunstigde werknemer.

De werknemer kan dus tijdens het kalenderjaar het deel van het mobiliteitsbudget dat niet werd gebruikt voor een bedrijfswagen in pijler 1 besteden aan duurzame vervoermiddelen in pijler 2.

Veelgestelde vragen



Hoe wordt het mobiliteitsbudget behandeld voor de toepassing van de sociale zekerheidsbijdragen?



Het mobiliteitsbudget wordt uitdrukkelijk uitgesloten uit het RSZ-loonbegrip. Er zijn dus geen gewone socialezekerheidsbijdragen verschuldigd op het voordeel van het mobiliteitsbudget.

Het mobiliteitsbudget kan worden besteed in drie pijlers.

Wanneer de werknemer in pijler 1 kiest voor een milieuvriendelijke wagen, dan ondergaat die wagen dezelfde behandeling voor de sociale zekerheid als een klassieke bedrijfswagen. Ook de milieuvriendelijke bedrijfswagen wordt uitdrukkelijk uitgesloten uit het RSZ-loonbegrip. Er zijn dus geen gewone socialezekerheidsbijdragen verschuldigd op het voordeel van die wagen. Wel is de werkgever een bijzondere CO2-solidariteitsbijdrage verschuldigd. Die wordt bepaald in functie van het brandstoftype en de CO2-uitstoot.

De keuzes die een werknemer maakt in pijler 2 zijn volledig vrijgesteld van socialezekerheidsbijdragen.

Het saldo dat overblijft, na verrekening van de eventueel gemaakte keuzes in pijlers 1 en 2, is niet onderworpen aan gewone socialezekerheidsbijdragen. Hierop is wel een bijzondere werknemersbijdrage verschuldigd van 38,07%. Deze bijdrage wordt geïnd door de RSZ. De werknemer bouwt met dit bedrag bijkomende rechten op in de sociale zekerheid. Meer bepaald op het vlak van ziekte, werkloosheid en pensioen, maar niet op het vlak van jaarlijkse vakantie.

1

**UW WAGENPARK
INTEGREREN IN UW
MOBILITEITSSTRATE-
GIE**



2

**ANALYSE VAN HET
WAGENPARK EN DE
GEBRUIKERS**



3

**TCO EN
BUDGETTERING**



4

**VERVANGINGS- EN
ELEKTRIFICATIEPLAN**



6

**UW CAR POLICY
AANPASSEN AAN
ELEKTRISCHE
VOERTUIGEN**



7

**ELEKTRISCHE
TWEEWIELERS**



8

**COMMUNICEREN
OM UW COLLEGA'S TE
BEGELEIDEN**



9

**BESLUIT VOOR
BEDRIJFSWAGENS**



6

UW CAR POLICY AANPASSEN AAN ELEKTRISCHE VOERTUIGEN

6 UW CAR POLICY AANPASSEN AAN ELEKTRISCHE VOERTUIGEN

In dit hoofdstuk helpen we u uw car policy aan te passen met specifieke elementen voor elektrische voertuigen. We raden aan het volgende plan te volgen:

1. Analyse van de huidige car policy
2. Aanpassing van de TCO-categorieën
3. Eisen en voorwaarden bij de voertuigkeuze
4. Waar en hoe opladen?
5. Aanstelling van een verantwoordelijke en een werkgroep

1° Analyse van de huidige car policy

Lees eerst de huidige car policy door **om te kijken welke hoofdstukken en fragmenten moeten worden aangepast wanneer u elektrische voertuigen gaat bestellen en gebruiken.**

U moet meerdere aspecten regelen:

- De verschillende **budgetcategorieën** en de **voertuigen** die in elk van deze categorieën beschikbaar zijn;
- De **toewijzingsregels** (Welke werknemers

komen in aanmerking voor welke categorie? Maakt het voertuig deel uit van het loon? Is het noodzakelijk voor de taken van de werknemer? enz.);

- Het maximale **aantal kilometers** en de duur van het leasecontract;
- De veiligheidsvoorschriften en verboden;
- De procedures wanneer de werknemer een **nieuwe functie** krijgt, **verhuist**, ontslagen wordt enz.;
- De procedures voor **onderhoud** of in geval van **problemen** (diefstal, pech, ongeval enz.);
- De **oplaadmethodes** voor de verschillende voorgestelde oplossingen (thuis, op de werkplek, openbaar);
- ...

Bepaalde hoofdstukken kunnen gewoon overgenomen worden, zoals de bepalingen over de ingebruikname van het voertuig, de personen die met het voertuig mogen rijden enz.



Wist u dat?

In tegenstelling tot wat we hier uiteenzetten, kunnen de elementen betreffende het elektrisch opladen worden losgekoppeld van de car policy. In sommige gevallen is het handiger om een apart oplaadbeleid op te stellen, los van de car policy. Dat is sneller en het is niet nodig om de 'doos van Pandora' van de car policy te openen. Zo vermijdt u onderhandelingen met de vakbond en hoeft u niet te wachten op beslissingen van bijvoorbeeld human resources en finance.

2° Aanpassing van de TCO-categorieën

Als u uw wagenpark wilt elektrificeren en u niet zal werken met het mobiliteitsbudget, moet u de budgetcategorieën aanpassen.

Of u nu met een of meerdere leasemaatschappijen werkt of uw voertuigen koopt, het elektrificatieproces heeft gevolgen voor de beschikbare voertuigen in elke budgetcategorie.

Het is belangrijk dat de **categorieën aangepast blijven aan de realiteit van de markt** van vandaag en morgen. Het is ook raadzaam om in **elke budgetcategorie minstens één elektrisch model** te voorzien, zodat dit type

aandrijving voor zoveel mogelijk collega's toegankelijk is.

Sommige organisaties staan hun werknemers toe om een voertuig uit een andere categorie te kiezen, zodat ze kunnen rijden met een elektrisch voertuig dat beter aan hun behoeften voldoet. Als ze een voertuig uit een hogere categorie wensen, kunt u vragen om het verschil in TCO zelf te betalen. Als ze daarentegen kiezen voor een voertuig uit een lagere categorie, kunt u het verschil uitbetalen via een mobiliteitsbudget of omzetten in een mobiliteitsvoordeel (fietslease, abonnement voor het openbaar vervoer).

Voor sommige werknemers is het niet evident om met een elektrisch voertuig te rijden, bijvoorbeeld als ze lange verplaatsingsketens moeten afleggen zonder thuis te kunnen opladen. Het is dan ook een goed idee om een aantal alternatieven met verbrandingsmotor te behouden in uw catalogus, wetende dat ze een hogere TCO gaan hebben door de beperkte aftrekbaarheid en de belastingen op de CO₂-uitstoot.

We illustreren het met een voorbeeld:

Ten eerste is het mogelijk dat er geen elektrisch model beschikbaar is voor **werknemers in de laagste budgetcategorie**. Dat is meestal het geval als het TCO-budget lager is dan € 700/maand. Om toch minstens één elektrisch alternatief aan te bieden, kunt u:

- Een elektrisch model kiezen, zoals de MG 4 met een TCO van € 723/maand;
- Uw werknemers de mogelijkheid laten om uit een hogere categorie te kiezen, bijvoorbeeld voor de MG 4 of een equivalent.

Een werknemer die tot nu toe bijvoorbeeld een Kia Niro op benzine had met een cataloguswaarde van € 35.190 excl. BTW, **kan door de overschakeling op TCO-budgetcategorieën niet langer voor dat voertuig kiezen** omdat het een TCO-budget van € 943/maand heeft. Hij of zij kan wel kiezen voor de elektrische versie, de Kia e-Niro, die duurder is in aankoop maar een lagere TCO heeft. Het is in dat geval belangrijk om aan de werknemer duidelijk uit te leggen waarom hij of zij niet langer voor dat voertuig kan kiezen, zoals we zagen in hoofdstuk 3 over de TCO.

		
Voertuig	Kia Niro	Kia e-Niro
Cataloguswaarde	35.190 € incl. BTW	49.990 € incl. BTW
Maandelijkse TCO	943 €	877 €
CO ₂ -uitstoot	104 g/km	0 g/km

Tabel 4 : voorbeeld van een brandstofwagen die door de fiscaliteitsimpact terechtkomt in een andere budgetcategorie

3° Eisen en voorwaarden bij de voertuigkeuze

In de meeste organisaties zijn er voorwaarden verbonden aan de aanschafmethode, de keuze en de uitrusting van het voertuig.

Het kan gaan om een aantal verplichte opties, een carrosseriestijl of een metallic kleur. U kunt die voorwaarden integraal overnemen in het beleid voor elektrische bedrijfswagens, maar het is beter om ze aan te vullen met specifieke voorwaarden voor elektrische en oplaadbare hybride voertuigen (PHEV).

Dit zijn de voornaamste voorwaarden:

- Rijbereik aangepast aan het gebruik;
- Maximaal verbruik;
- Minimale oplaadtijd;
- Bij het voertuig geleverde oplaadkabel;
- Vervangend vervoermiddel tijdens de vakantie;
- Maximaal gewicht;
- Maximale afmetingen (breedte, lengte, hoogte van voertuig en motorkap);

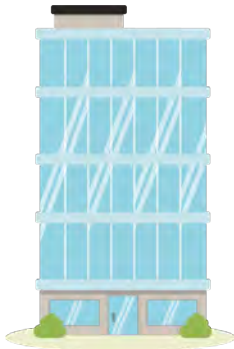
Vooral de eisen met betrekking tot gewicht en afmetingen lijken ons belangrijk. Voor elektrische voertuigen is het rijbereik een doorslaggevend criterium. Een voertuig met dezelfde afmetingen envorm, maar met meer rijbereik heeft echter meer batterijen nodig en heeft dus een grotere massa. Dat is niet wenselijk, noch vanuit ecologisch oogpunt noch vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid (zie hoofdstuk 1).

Bovendien verbruikt een aerodynamisch voertuig met een redelijke massa uiteraard minder energie per kilometer dan een grote SUV. De verhouding massa/rijbereik is dus optimaler.

Daarom is het interessant om de voorkeur te geven aan kleinere elektrische voertuigen, die minder energie en minder grondstoffen vergen. Ze nemen bovendien minder plaats in de openbare ruimte in.

4° Waar en hoe opladen?

Er zijn voornamelijk drie plaatsen om op te laden, zoals hieronder wordt weergegeven:



Op het werk



Thuis



Publieke laadpalen

Bepaal de plaatsen waar uw werknemers kunnen opladen en welke voorrang krijgen.

De verschillende oplossingen hebben een directe impact op de kosten, de fiscaliteit en de organisatie van de laadbeurten.

Om te bepalen welke de beste oplossingen zijn, moet u de mobiliteitsprofielen van uw werknemers bestuderen (zie [hoofdstuk 2](#)) en de volgende vragen stellen:

- Hoeveel kilometers leggen mijn werknemers af per dag?
- Waar werken mijn werknemers? Thuis, op kantoor of op verplaatsing?
- Hoeveel tijd hebben ze om hun voertuigen op te laden?
- Waar kunnen ze hun voertuig opladen? Kunnen ze thuis een oplaadpunt installeren?
- Hoeveel oplaadpunten zijn er in mijn vestiging?

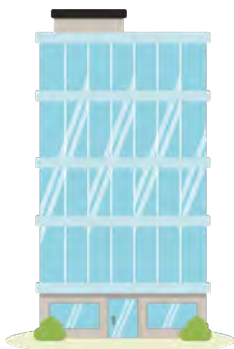
Afhankelijk van de antwoorden kunt u de **werknemers eventueel indelen in verschillende groepen, waarvoor verschillende regels gelden** (onder meer voor de verdeling van de oplaadplaatsen).

Zoals we hieronder uitleggen, heeft **elke oplaadformule bepaalde voor- en nadelen**, die afhankelijk van de kenmerken van uw organisatie en het profiel van uw werknemers meer of minder kunnen doorwegen. Een van de belangrijkste beslissingsfactoren zijn de oplaadkosten. Daarom passen veel organisaties maximumquota toe voor opladen aan openbare snelladers of op de werkplek.

Organisaties met een goede multimodale bereikbaarheid maar een kleine parking en weinig oplaadpunten, zullen bijvoorbeeld eerder geneigd zijn om een limiet op te leggen voor het laden aan de oplaadpunten van hun parking.

Als een bedrijf bijdraagt in de elektriciteitskosten, kan het bovendien een limiet bepalen voor het laden aan snelle en ultrasnelle openbare oplaadpunten.

Profielen die vaker voor het werk moeten rijden, krijgen doorgaans flexibelere quota.



Op het werk
30 %



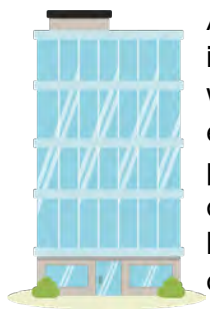
Thuis
60 %



Publieke laadpalen
10 %

Figuur 5: Een typisch voorbeeld van quota voor een 'standaard' werknemersprofiel

1) Opladen op het werk



Als u oplaadpunten installeert in uw vestiging, kunt u uw werknemers een eenvoudige en voor hen voordelige laadoplossing bieden. U bepaalt zelf de gebruiksvoorwaarden en het tarief. U kunt bovendien onderhandelen met uw elektriciteitsleverancier om een voordeliger tarief te verkrijgen.

Al naargelang de context moet u wellicht ook oplaadpunten voorzien voor bezoekers, klanten en leveranciers. Het is zelfs mogelijk om uw oplaadpunten voor iedereen beschikbaar te stellen. U profiteert dan van verhoogde aftrekbaarheid¹⁵ en extra inkomsten.

Uw visie scherpstellen

Het is belangrijk om uit te maken hoe u de oplaadpunten van uw vestiging precies wilt gebruiken. Zo kunt u beslissen in welke mate u de werknemers wilt aanmoedigen om vooral de oplaadpunten van het bedrijf te gebruiken of juist voorrang te geven aan andere oplossingen en uw infrastructuur alleen te gebruiken voor sporadisch bijladen.

Doorslaggevende factoren zijn hier de **grootte van uw parking** en het **vermogen van uw elektriciteitsnet**.

Als voor uw bedrijfsparking een milieuvergunning vereist is, bent u bovendien verplicht er laadinfrastructuur te voorzien. Het verplichte aantal oplaadpunten wordt bepaald door het type gebouw en zal met de tijd worden opgetrokken. Hier vindt u [meer informatie over het besluit](#).

	Bestaande parkings	Nieuwe parkings
	Vanaf ≥10 parkeerplaatsen	
Kantoren (Min. 2 oplaadpunten)	• 1 januari 2025: 10% • 1 januari 2030: 20% • 1 januari 2035: 30%	• 1 januari 2025: 30%
Woongebouwen	Iedere bewoner heeft recht op een laadpunt op hun parkeerplaats	
Andere parkings (Min. 2 oplaadpunten)	• 1 januari 2025: 5% • 1 januari 2030: 10% • 1 januari 2035: 20%	• 1 januari 2025: 10%

Tabel 5: Besluit tot vaststelling van de verhouding van de oplaadpunten voor residentiële en niet-residentiële gebouwen



Wist u dit?

De gids van Electrify.brussels [Een laadpunt installeren in een bedrijf in Brussel](#) beschrijft stap voor stap de voorbereidings- en installatieprocedure voor oplaadpunten in uw vestiging. U vindt er onder meer tips om te beslissen hoeveel en welk type punten u het best installeert, uitleg over 'load balancing'-systemen, de normen voor brandveiligheid, enz. Neem indien nodig gratis contact op met de [facilitator laadinfrastructuur](#).

¹⁵Voor meer informatie over de aftrekbaarheid van publiek toegankelijke laadpalen: <https://financien.belgium.be/nl/ondernemingen/vennootschapsbelasting/belastingvoordelen/laadstations-elektrische-voertuigen>

Gebruiksreglement en integratie in de car policy:

Het is raadzaam om een reglement en gebruiksmodel op te stellen, met onder meer:

- **Gedragsregels:** de laadkabels niet op de grond laten liggen, het voertuig van een andere werknemer niet loskoppelen of verplaatsen wanneer het meer dan 80% is opgeladen
- **Gebruiksvoorwaarden:** zich identificeren alvorens op te laden of een eigen laadkabel meebrengen als het oplaadpunt er geen heeft
- **Beurtensysteem:** door oplaaduren te bepalen voor elke groep werknemers of door werknemers te doen betalen wanneer ze aan een oplaadpunt blijven staan ook al is hun batterij voldoende opgeladen.

Tarieven en profielen

Met intelligente oplaadpunten kunt u verschillende tarieven instellen op basis van de gewenste criteria. U kunt bijvoorbeeld andere tarieven aanrekenen afhankelijk van de profielen die uw infrastructuur gebruiken. Zo kunt u het gebruik van uw infrastructuur stimuleren bij de groepen waar u voorrang aan wilt geven of het gebruik juist beperken.

Op dit moment betalen de meeste bedrijven de laadkosten van werknemers die hun bedrijfswagen opladen bij het bedrijf, maar niet als ze hun eigen voertuig opladen, omdat dit een VAA genereert. Dat onderscheid moet u dus maken in de laadtarieven voor de verschillende gebruikersprofielen van uw parking.

Afhankelijk van de band die u met uw klanten hebt, kunt u er ook voor kiezen om hen gratis te laten opladen, maar een tarief instellen voor externe leveranciers of bezoekers.

Houd er wel rekening mee dat het aantal elektrische voertuigen blijft toenemen en dat de laadkosten snel kunnen oplopen. **Als u gebruikers nu gratis laat opladen, gaat u dat later moeilijk kunnen afschaffen.** Bovendien bestaat het risico dat bepaalde gebruikers zich **opzettelijk met de auto naar uw bedrijf verplaatsen om te kunnen opladen.** Dat is wellicht niet de bedoeling van het mobiliteitsbeleid van uw bedrijf. Tot slot

versterkt het de kloof tussen de voordelen voor werknemers die in aanmerking komen voor een bedrijfswagen en de anderen.

Voordelen	Nadelen
Matige kosten per kWh	Installatie- en beheerskosten
Aftrek tot 150% van de installatiekosten van semi-publieke oplaadpunten	Vereist een studie van het benodigde aantal oplaadpunten en hun vermogen
Controle en sturing van de oplaadbeurten	Kan bij werknemers de behoefte creëren om met de auto te komen werken
Lange laadtijd, maar tijdens de werkdagen (doorgaans 8 u per dag)	De parkings in Brussel zijn doorgaans klein en ondergronds (rekening houden met brandveiligheid)

Tabel 6: Voor- en nadelen van opladen op het werk

2) Thuis opladen



Wanneer mogelijk is een oplaadpunt bij de werknemer thuis een praktische oplossing. Als u die installatie bevordert en begeleidt, kan het een goed argument zijn om werknemers te overtuigen over te stappen op elektrisch rijden.

De gidsen van Electrify.brussels [Een laadpunt installeren in een ééengezinswoning in Brussel](#) en [Een laadpunt installeren in een vereniging van mede-eigenaars \(VME\) in Brussel](#) bevatten meer informatie over de praktische aspecten van laadinfrastructuur voor particulieren. Die gidsen zijn ook interessant voor uw medewerkers, omdat ze stap voor stap de vereiste keuzes of compromissen beschrijven. Verder geven ze praktische tips om de installatie te vergemakkelijken.

Onderstaande tips focussen vooral op de strategische keuzes van de werkgever met betrekking tot thuis opladen.

Uw visie scherpstellen

Ook hier bepaalt uw visie het beleid inzake thuis opladen. Beslis of u thuis opladen wilt

bevorderen en financieren dan wel of u liever niet tussenkomt.

Gebruiksreglement en integratie in de car policy

Uiteraard kan een werkgever moeilijk regels opleggen bij werknemers thuis. Pak dit dus omzichtig aan. Als u echter wilt tussenkomen in de installatiekosten van de oplossing en de oplaadkosten, is het belangrijk dat u alles duidelijk vastlegt in uw car policy.

Denk aan regels voor:

- **De al dan niet verplichte keuze van de Charge Point Operator (CPO)¹⁶**

De meest efficiënte aanpak is om een vaste CPO aan te stellen binnen de organisatie voor de installatie van de laadinfrastructuur bij werknemers thuis. Zo is de procedure voor elke werknemer dezelfde.

Dat u een vaste CPO aanstelt, betekent echter niet dat elke werknemer hetzelfde oplaadpunt moet installeren. Meestal hebben CPO's een voldoende ruim aanbod oplaadpunten. Voor werknemers met een gedeelde garage kunnen uitzonderingen worden gemaakt. In dat geval is het mogelijk dat de bewoners worden gevraagd om allemaal met dezelfde CPO te werken, die mogelijk niet die van de werkgever is.

- **Het toegestane type oplaadpunt**

Kies bijvoorbeeld laadoplossingen die voldoen aan bepaalde eisen op het gebied van veiligheid, monitoring van oplaadsessies, compatibiliteit van de leverancier met het oplaadecosysteem van uw organisatie, enz.

NB: de regels voor brandveiligheid staan beschreven in de gidsen van electrify.brussels over laadinfrastructuur voor [eengezinswoningen](#) en voor [mede-eigendommen](#).

- **De profielen die het oplaadpunt mogen gebruiken**

De regels kunnen variëren al naargelang de derde persoon al dan niet op hetzelfde adres als de werknemer woont.

- **Het financieringsmodel van het oplaadpunt**

Ofwel zijn de installatiekosten van het oplaadpunt inbegrepen in het voordeel van de bedrijfswagen. Als het oplaadpunt samen

met de bedrijfswagen ter beschikking wordt gesteld, is er geen aparte RSZ-bijdrage verschuldigd (naast de CO₂-bijdrage).

Ofwel moet u als werkgever bepalen in hoeverre de kosten voor de installatie van een oplaadpunt thuis worden gedekt.

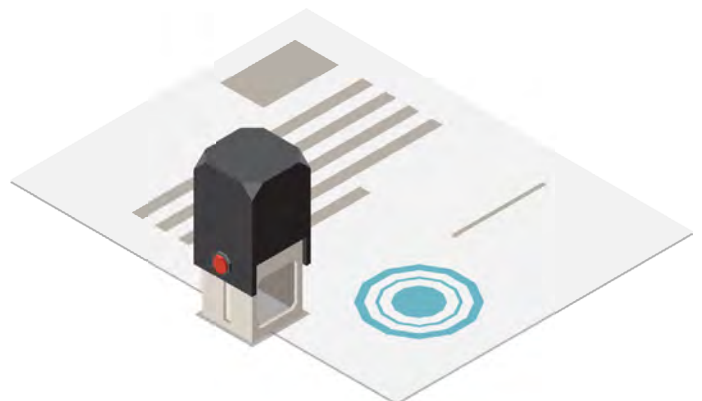
Elke installatie is namelijk anders en de kosten kunnen verschillen. Om de zaken te vereenvoudigen, werken de meeste CPO's met standaard installatieformules. Ze omvatten het oplaadpunt, een vast aantal voedingskabels en de werkuren voor een standaardinstallatie.

Als er bijkomende werken nodig blijken te zijn, bijvoorbeeld om de netaansluiting te verstevigen, worden de extra kosten rechtstreeks aan de werknemer doongerekend. De werkgever betaalt dan alleen de prijs van de standaardformule. **Bij de meeste CPO's schommelt de prijs van een dergelijke formule tussen € 1700 en € 2500 excl. BTW, afhankelijk van de opties.**

- **De procedure voor de terugname van het oplaadpunt**

In principe blijft het oplaadpunt eigendom van de werkgever tijdens de afschrijvingsperiode. Als de eigendom gedurende deze periode wordt overgedragen op de werknemer, is dat een VAA. Een oplaadpunt bij de werknemer thuis wordt doorgaans afgeschreven over de duur van de huur/het gebruik van het eerste elektrische voertuig. Wanneer het oplaadpunt is afgeschreven, wordt de eigendom meestal overgedragen aan de werknemer.

Het is belangrijk om duidelijke regels op te stellen voor werknemers die de organisatie verlaten terwijl ze een oplaadpunt hebben dat gefinancierd is door de werkgever.



¹⁶Een Charge Point Operator (CPO) of 'oplaadpuntoperator' is een bedrijf dat laadinfrastructuur exploiteert. De CPO installeert de oplaadpunten en het materieel, en staat in voor hun goede werking en onderhoud.

Als dat nog niet is afgeschreven, kunt u kiezen of u het oplaadpunt bij de werknemer laat of terugneemt.

Als het oplaadpunt bij de werknemer blijft, kunt u het ofwel schenken ofwel aan de werknemer vragen om een deel van het bedrag terug te betalen, berekend op basis van de restwaarde van het oplaadpunt.

Als u beslist om het oplaadpunt terug te nemen, zijn de kosten in geval van ontslag doorgaans ten laste van de werkgever.

Tarieven en profielen

Als u beslist om tussen te komen in de kosten voor thuis opladen, kunt u de voorwaarden vastleggen in uw car policy.

Omdat de elektriciteitstarieven variëren in de tijd en afhankelijk van de contracten, is het volgens de "[Circulaire 2024/C/77](#)" toegelaten om een vergoeding per kWh toe te kennen, op basis van het geldende kwartaalgemiddelde, zoals bepaald door de [Commissie voor de Regulering van Elektriciteit en het Gas](#) (CREG). Zo wordt het tarief vastgesteld op basis van de 'marktprijs' en aangepast aan de schommellende energiekosten. Dit kwartaalgemiddelde wordt bepaald per gewest en is dus afhankelijk van de woonplaats van de werknemer.

Wanneer u een deel van de elektriciteitskosten terug betaalt aan de werknemer, moet u **rekening houden met het voordeel van alle aard (VAA)**. Als de werkgever een oplaadpunt verstrekt bij de werknemer thuis en de oplaadkosten vergoedt, maakt de terugbetaalde elektriciteit deel uit van het VAA van de bedrijfswagen en is er geen

sprake van een bijkomend VAA. Als de werkgever ervoor kiest om alleen de elektriciteit te vergoeden en geen oplaadpunt te verstrekken, is er wel sprake van een bijkomend VAA.

In beide gevallen is het **belangrijk om een slim oplaadpunt te voorzien**. Het moet immers mogelijk zijn om de hoeveelheid gefactureerde energie te registreren en door te geven aan een backoffice.

Voordelen	Nadelen
Matige kosten per kWh	Installatiekosten (gemiddeld € 2000 voor een oplaadpunt)
De eenvoudigste oplossing voor de werknemer	Vereist een installatie voor elke rechthebbende werknemer, wat al snel aanzienlijke inspanningen vergt
Lange oplaadtijd, die evenwel samenvalt met de nachtrust	De werknemer moet een eigen parkeerplaats hebben die geschikt is voor de installatie van een oplaadpunt

Tabel 7: Voor- en nadelen van opladen bij de werknemers thuis



Wist u dat?

De geldende kwartaalgemiddelden worden steeds gepubliceerd voor de aanvang van ieder kwartaal op de website van de [CREG](#). Dit is het maximale vast bedrag waaraan thuislaadkosten mogen worden terugbetaald.

3) Opladen aan openbare oplaadpunten



Openbare oplaadpunten zijn een interessant alternatief ter aanvulling van thuis en op het werk laden.

In Brussel heeft men voor de uitrol van die infrastructuur rekening gehouden met het streefdoel om de met de auto afgelegde afstanden te doen dalen, het leefmilieu te respecteren en energie te hergebruiken. U kunt alle openbare oplaadpunten en hun beschikbaarheid raadplegen op de [interactieve kaart](#) van electrify.brussels.

We onderscheiden drie soorten openbare oplaadpunten:

- **Oplaadpunten op de openbare weg, aangeboden door het Gewest**, die energie leveren aan het conventionele vermogen van 22 kW, aan redelijke prijzen. Dit is een goede oplossing voor gebruikers die thuis geen oplaadpunt kunnen installeren, maar hun voertuig wel enkele uren in de buurt van hun woning kunnen laten opladen.
- **Semi-publieke oplaadpunten** bevinden zich op privéterrein, maar zijn gedurende minstens 10 uur per dag toegankelijk voor het publiek.
- **Snelle oplaadpunten** hebben een vermogen tot 350 kW. Het opladen gaat aanzienlijk sneller, maar het tarief is hoger. Deze oplaadpunten zijn vooral te vinden op snelwegparkings. Ze worden geïnstalleerd en beheerd door private providers. Snelladers zijn een goede oplossing voor noodgevallen of voor lange ritten.

Het aantal openbare oplaadpunten neemt gestaag toe. Volgens het plan [electrify.brussels](#) moet elk Brussels huishouden op minder dan 150 meter minstens één oplaadpunt hebben. In 2035 moeten er 22.000 openbare oplaadpunten zijn.

Ter informatie geven we hier een overzicht van het huidige en toekomstige aantal openbare oplaadpunten volgens de elektrificatieplannen van de verschillende gewesten.

Gewest/ Oplaadpunten	2025	"Morgen"
Brussel	9.373	22.000 (2035)
Wallonië	11.364	40.000 (2030)
Vlaanderen	70.268	99.000 (2030)

Tabel 8: Aantal publieke laadpunten per gewest¹⁷

Visie

Om een duidelijke visie te krijgen van de oplaadoplossingen die u wilt bevorderen, moet u afwegen in welke mate u voorrang geeft aan het comfort van de werknemers dan wel de oplaadkosten wilt beperken. We raden ook aan om verschillende limieten vast te stellen voor het gebruik van openbare snelladers, afhankelijk van het profiel van de werknemers (verkoper, kantoorwerk, enz.).

Gebruiksreglement en integratie in de car policy

Neem in uw car policy zeker regels en gebruiksvoorwaarden op om het gebruik van deze oplaadoplossing optimaal te beheren, bijvoorbeeld:

- **Een gebruikslimiet vastleggen voor snelle oplaadpunten, afhankelijk van het profiel van de werknemers** en hun verplaatsingen voor het werk;
- **Gedragsregels opstellen**: ook al gaat het niet om uw eigen infrastructuur, uw werknemers dragen het imago van uw organisatie uit. Het is dan ook belangrijk dat ze het beschikbaar gestelde materiaal respecteren (geen laadkabels op de grond laten liggen, hun wagen niet laten staan als de batterij opgeladen is enz.);
- Beslissen of u al dan niet **bijdraagt aan de oplaadkosten in het buitenland** en het gebruik goed omkaderen;
- **Een gebruiksmodel invoeren**, met name voor het gebruik van snelle oplaadpunten: verbieden om de batterij meer dan 80% op te laden aan dit soort snelladers, want dat kan de levensduur van de batterij verkorten.

Tarieven en profielen

De tarieven van openbare oplaadpunten verschillen sterk. Het tarief hangt af van de locatie van de infrastructuur, de provider, de prijsstellingsmethode en het type oplaadpunt.

Snelle oplaadpunten zijn doorgaans twee tot drie keer duurder dan standaard oplaadpunten. Gewoonlijk worden ze dan ook alleen gebruikt voor specifieke behoeften en omstandigheden. U kunt ook beslissen dat snelladers alleen gebruikt mogen worden als laatste redmiddel, wanneer er geen standaard oplaadpunten beschikbaar zijn in de buurt.

Bepaal ook in hoeverre u tussenkomt in de oplaadkosten. Zoals voor de vorige twee oplossingen kunt u verschillende vergoe-

¹⁷<https://www.lecho.be/dossiers/comment-la-belgique-se-prepare-a-passer-a-la-voiture-electrique.html>

dingsniveaus instellen afhankelijk van de profielen en het type oplaadpunt.

Voordelen	Nadelen
Geen installatie nodig	Hogere kosten per kWh
Goede oplossing voor noodgevallen of lange ritten	Weinig snelle oplaadpunten buiten de snelwegparkings
Zeer snel opladen: afhankelijk van het model minder dan 40 minuten om op te laden van 20 tot 80%	Weinig controle over de oplaadbeurten, afgezien van de parameters die zijn vastgelegd via de laadpas

Tabel 9: Voor- en nadelen van opladen aan openbare oplaadpunten



Wist u dit?

Voor aantrekkelijkere tarieven en om laadbeurten te kunnen starten aan oplaadpunten, sluit u bij voorkeur een contract met een laadleverancier, ook 'MSP' genoemd (Mobility Service Provider). Een MSP bezorgt u een laadpas en doorgaans ook een mobiele app om u stap voor stap te begeleiden. Het oplaadtarief varieert afhankelijk van het contract en het vermogen van het oplaadpunt.

Laadpas

Geef bij voorkeur een laadpas aan werknemers met een elektrische bedrijfswagen. Zo kunnen ze alle oplaadoplossingen gebruiken met één kaart.

Ze worden direct geïdentificeerd wanneer ze de laadpas gebruiken aan een oplaadpunt. De elektriciteitskosten worden vervolgens aan uw organisatie in rekening gebracht via de provider van de pas, de eMSP¹⁸. Dankzij akkoorden tussen Charge Point Operators (CPO) en eMSP's kan de laadpas gebruikt worden aan de oplaadpunten van verschillende providers.

U kunt elke kaart configureren met instellingen voor de verschillende soorten oplaadpunten, bijvoorbeeld:

- kWh- of budgetlimiet

- Maximaal aantal oplaadbeurten aan snelle oplaadpunten
- Percentage terugbetaalde kosten
- Gebruik in het buitenland

Elke laadpas is specifiek voor een gebruiker en zijn/haar bedrijfswagen. Zo kunt u de laadpas aanpassen aan elk profiel en de laadbeurten van de werknemers optimaal beheeren.

Aanstelling van een interne verantwoordelijke en een werkgroep

Stel eerst en vooral een verantwoordelijke aan voor de uitwerking en implementatie van de car policy.

Bepaal ook welke diensten en personen u bij het proces wilt betrekken (bijvoorbeeld door een interne werkgroep op te richten).

De medewerkers van de **dienst 'facility'** kunnen bijvoorbeeld een werkgroep vormen voor de implementatie van de laadinfrastructuur, terwijl de **dienst 'human resources'** kan instaan voor de financiële en fiscale aspecten, zoals de voordelen van alle aard (VAA) of de aftrek van de kosten van de laadinfrastructuur. Een **vertegenwoordiger van de verkopers** kan dan weer de specifieke behoeften van het team verwoorden.



Te onthouden

- Bepaal de verschillende mogelijke oplaadoplossingen; werk een oplaadbeleid uit dat is aangepast aan de eisen en profielen van uw medewerkers en binnen uw mobiliteitsbeleid past.
- Stel regels op voor het opladen.
- Identificeer de diensten en personen die u wilt betrekken bij het proces.

¹⁸Electric Mobility Service Providers (eMSP's), of 'elektrische mobiliteitsserviceproviders' verstrekken laadpassen. Ze geven toegang tot de oplaadpunten van hun eigen netwerk, zorgen voor de facturering, bieden aanvullende diensten en vergemakkelijken de toegang tot andere netwerken.

Veelgestelde vragen

V:

Mijn werknemer heeft thuis al een oplaadpunt. Kan ik mijn voorwaarden opleggen?

Als een werknemer al een oplaadpunt heeft, zijn er twee opties. Het maakt daarbij niet uit of het om zijn/haar eigen oplaadpunt gaat, dat van de vorige werknemer of dat van de partner.

- **Optie 1:** de werknemer gebruikt alleen het bestaande oplaadpunt. Daarvoor moet het oplaadpunt opengesteld worden voor meerdere gebruikers. Uw werknemer kan het oplaadpunt dan gebruiken met zijn/haar laadpas zodat het tarief wordt doorgerekend aan de werkgever en de elektriciteit wordt vergoed aan de eigenaar van het oplaadpunt. Als dat technisch niet mogelijk is, kunt u ervoor kiezen om een tweede oplaadpunt te installeren.

NB: om het oplaadpunt open te stellen voor meerdere gebruikers, is mogelijk bijkomende software nodig. Dat is niet mogelijk met oude of eenvoudige oplaadpunten en brengt extra kosten met zich mee. Die extra kosten zijn evenwel lager dan de installatie van een nieuw oplaadpunt.

A:

- **Optie 2:** er wordt een tweede oplaadpunt geïnstalleerd. Dit is de beste oplossing als het huidige oplaadpunt niet compatibel is met deel- en identificatiesoftware. Dat is vaak het geval voor oude of eenvoudige oplaadpunten.

We raden aan om indien mogelijk het bestaande oplaadpunt te gebruiken, om niet onnodig veel oplaadpunten te installeren.

Werknemers die eigenaar zijn van hun oplaadpunt, kunnen gewoon hun laadpas gebruiken. Als het oplaadpunt compatibel is, kunt u direct bepalen hoeveel elektriciteit specifiek is gebruikt. Zo kunt u de kosten vergoeden volgens de afgesproken voorwaarden.

V:

Mag mijn partner zijn/haar voertuig opladen aan het oplaadpunt dat mijn bedrijf bij mij thuis heeft geïnstalleerd?

A:

Uw laadpas dient specifiek voor uw bedrijfswagen. Om het oplaadpunt te gebruiken voor een ander voertuig, moet uw partner zijn/haar eigen laadpas gebruiken. Uw partner moet zijn/haar voertuig opladen volgens het tarief en de voorwaarden van het bedrijf dat het oplaadpunt heeft geïnstalleerd.

Veelgestelde vragen

V:

Wat als een werknemer thuis geen oplaadpunt kan installeren?

A:

Het is mogelijk dat bepaalde werknemers thuis geen oplaadpunt kunnen installeren, bijvoorbeeld omdat ze geen garage of oprit hebben, of omdat ze in een appartement wonen. Ze moeten dan de laadinfrastructuur van het bedrijf en het openbare netwerk gebruiken. U kunt die werknemers meer vrijheid geven voor het gebruik van snelle oplaadpunten, aangezien ze niet het comfort hebben van een oplaadpunt thuis. Op die manier zijn ze ook minder geneigd om onnodig met de auto te komen werken, alleen maar om op te laden. Als werkgever kunt u deze werknemers ondersteunen door hen te informeren over openbare oplaadmogelijkheden. Het spreekt voor zich dat een laadpas voor openbare punten in dit geval noodzakelijk is.

V:

Moeten mijn werknemers hun elektriciteitsnet laten versterken om thuis een oplaadpunt te installeren?

A:

In de meeste gevallen volstaat het bestaande elektriciteitsnet van uw werknemers voor een oplaadpunt. Werknemers die hun aansluiting op het elektriciteitsnet toch moeten laten versterken, vinden meer informatie over de kosten op de websites van Sibelga (Brussel), Fluvius (Vlaanderen) en ORES, RESA, REW, AIEG of AIESH (Wallonië).

Om overbelasting van het netwerk te voorkomen, is het raadzaam om te kiezen voor een oplaadpunt dat zich in de loop van de dag kan aanpassen aan het beschikbare vermogen. Een oplaadpunt met load balancing kan de belastingsvraag verdelen zodat de limiet van de aansluiting nooit wordt overschreden. Het is dan niet nodig om te investeren in de uitbreiding van de netwerkverbinding. Meer informatie vindt u in de gidsen van Electrify.brussels [Een laadpunt installeren in een ééngezinswoning](#) en [Een laadpunt installeren in een vereniging van mede-eigenaars](#).

V:

Mogen werknemers hun laadkabel op het trottoir leggen als ze geen eigen oprit of garage hebben?

A:

Soms gebruiken mensen zonder eigen parkeerplaats de openbare ruimte om hun voertuig op te laden, waarbij de laadkabel op het trottoir ligt. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het verboden om laadkabels, kabelgoten, kabelmatten en andere methoden om kabels te leggen in de openbare ruimte te plaatsen. Het risico bestaat immers dat voetgangers en andere gebruikers van het trottoir erover struikelen.

Veelgestelde vragen

V:

Mijn werknemer woont in een appartement met gedeelde garage. Is het mogelijk om daar een oplaadpunt te installeren?

A:

Volgens de wet moeten bewoners van een gebouw met een parkeerplaats hun elektrisch voertuig kunnen opladen. Om de kosten te verdelen over alle mede-eigenaren is het echter beter om voor een gezamenlijke aanpak te kiezen. Raadpleeg voor meer informatie de gids [Een laadpunt installeren in een vereniging van mede-eigenaars \(VME\)](#).

V:

Welk vermogen is beschikbaar in mijn vestiging?

A:

Via de EAN-code van de aansluiting kunt u het vermogen en alle andere technische details van een netaansluiting raadplegen. Die code bestaat uit 18 cijfers en is te vinden op de meter, de energiefactuur of de website van Sibelga. Ga naar 'Mijn aansluiting' en voer het adres en het meternummer van de aansluiting in. U ziet dan de EAN-code. Vul vervolgens de verkregen EAN-code in onder 'details van mijn aansluiting' en bekijk onder meer het vermogen en de spanning (230 V of 400 V) van de aansluiting. Het type aansluiting bepaalt ook het type oplaadpunt dat u kunt installeren. Voor een eenfasige aansluiting (230 V) is de laadcapaciteit per oplaadpunt beperkt tot 7,4 kW.

Getuigenis: hoe de RTBF elektrische bedrijfswagens integreert en oplaadt



Facilitator: Wat uw laadinfrastructuur betreft, welk type oplaadpunten hebt u in uw vestigingen geïnstalleerd en hoeveel? Hoe hebt u beslist welk type oplaadpunt het beste was?

F. Pairoux (RTBF): We hebben in totaal meer dan 50 oplaadpunten geïnstalleerd in onze vestigingen, waarvan bijna 60% in Brussel. We hebben een beroep gedaan op een partner voor specifieke tests met elektrische voertuigen. Onze oplaadpunten beginnen verzadigd te raken. Daarom gaan we systemen invoeren om de pieken in de vraag te beheren, meestal op dinsdag en donderdag.



Hoe optimaliseert u het opladen?

We gaan de plug-in hybride voertuigen en de 100% elektrische voertuigen verdelen per zone. We gaan nadenken over andere manieren om tot een echt beheersysteem te komen, onder meer door te vragen om volledig opgeladen wagens te verplaatsen. Op dit moment is dat echter nog niet mogelijk.



Apps voor parkeeroptimalisatie zoals IZIX en Commuty reiken pistes in die richting aan. Parkeerplaatsen en oplaadpunten zijn immers nauw met elkaar verbonden. Wat denkt u daarvan?

De werknemers hebben niet de gewoonte om hun voertuig te verplaatsen wanneer het is opgeladen. We hebben geprobeerd hen een schijf te doen gebruiken om aan te geven wanneer hun voertuig opgeladen gaat zijn. Het systeem staat echter nog niet helemaal op punt. Voor onze bedrijfswagens hebben we een overeenkomst met een leasemaatschappij die voor ons oplaadpunten bij werknemers thuis installeert en beheert. Er is geen globaal beheerplatform, maar elke werknemer heeft zijn eigen kleine platform en kiest zelf het vergoedingstarief.



Getuigenis: hoe de RTBF elektrische bedrijfswagens integreert en oplaadt



Kunnen werknemers gratis opladen in uw vestigingen en worden ze vergoed wanneer ze thuis of aan openbare oplaadpunten opladen?

We hebben verschillende tarieven. Werknemers met een functiewagen laden gratis op, terwijl werknemers die een privévoertuig gebruiken, kunnen opladen voor € 470/jaar, het maximale aftrekbare bedrag.



En als uw werknemers een openbaar olaadpunt willen gebruiken?

Werknemers met een functiewagen krijgen een laadpas. Op dit moment gelden er geen limieten, omdat we nog in de promotiefase zitten en we werknemers willen overhalen om over te schakelen op elektrisch rijden.



Te onthouden

- Zorg ervoor dat iedereen weet welke oplaadoplossingen beschikbaar zijn.
- Geef duidelijk aan welke oplaadoplossingen de voorkeur krijgen.
- Bepaal in welke mate u opladen op het werk, thuis of aan openbare oplaadpunten wilt bevorderen.

1

**UW WAGENPARK
INTEGREREN IN UW
MOBILITEITSSTRATE-
GIE**



2

**ANALYSE VAN HET
WAGENPARK EN DE
GEBRUIKERS**



3

**TCO EN
BUDGETTERING**



4

**VERVANGINGS- EN
ELEKTRIFICATIEPLAN**



5

**OPMAKEN VAN
EEN MOBILITY
POLICY**



7

**ELEKTRISCHE
TWEEWIELERS**



8

**COMMUNICEREN
OM UW COLLEGA'S TE
BEGELEIDEN**



9

**BESLUIT VOOR
BEDRIJFSWAGENS**



7

ELEKTRISCHE TWEEWIELERS

7 ELEKTRISCHE TWEEWIELERS

Niet alleen auto's en bestelwagens kunnen geëlektrificeerd worden, **ook elektrische tweewielers spelen een rol in deze transitie**. De elektrische fiets is vandaag bijvoorbeeld helemaal ingeburgerd in het straatbeeld. De laatste jaren is hun verkoop spectaculair gestegen.

Kijk dus zeker ook verder dan de traditionele voertuigen wanneer u start met de transitie van uw wagenpark.

Elektrische fiets en speedpedelec

Laten we beginnen met een korte definitie om precies te bepalen over welke voertuigen we het in dit hoofdstuk hebben.

Een **elektrische fiets** is een fiets met een elektrische motor die de fietser helpt bij het trappen. De motor wordt aangedreven door een oplaadbare batterij en kan naar behoefte worden in- of uitgeschakeld. De elektrische ondersteuning schakelt meestal in wanneer de fietser trapt, waardoor deze minder inspanning moet doen om een bepaalde afstand af te leggen of een helling te beklimmen. De maximumsnelheid van een elektrische fiets is wettelijk beperkt tot 25 km/u.

Een **speedpedelec** is een elektrische fiets met een vermogen van meer dan 250 watt. In tegenstelling tot traditionele elektrische fietsen kunnen speedpedelecs snelheden tot 45 km/u halen. Voor speedpedelecs gelden strengere regels, zoals de verplichting om een helm te dragen, de fiets in te schrijven en een rijbewijs te hebben.

De elektrificatie van fietsen heeft geleid tot de ontwikkeling van bakfietsen om materiaal te vervoeren en longtailfietsen om kinderen te vervoeren.

Een **bakfiets** is speciaal ontworpen om goederen, kinderen of andere zware ladingen te vervoeren. Bakfietsen zijn uitgerust met een laadstructuur en -ruimte om zwaardere en grotere ladingen te kunnen vervoeren. Daarom zijn ze meestal voorzien van elektrische ondersteuning.

Elektrische steps hebben een batterij en kunnen tot 25 km/u rijden.

In de afgelopen jaren hebben elektrische steps aan populariteit gewonnen als vervoermiddel. Ze vormen een praktische oplossing voor korte afstanden. Ze worden vaak gebruikt om bijvoorbeeld de 'laatste kilometer' tussen het station en de plaats van afspraak te overbruggen.

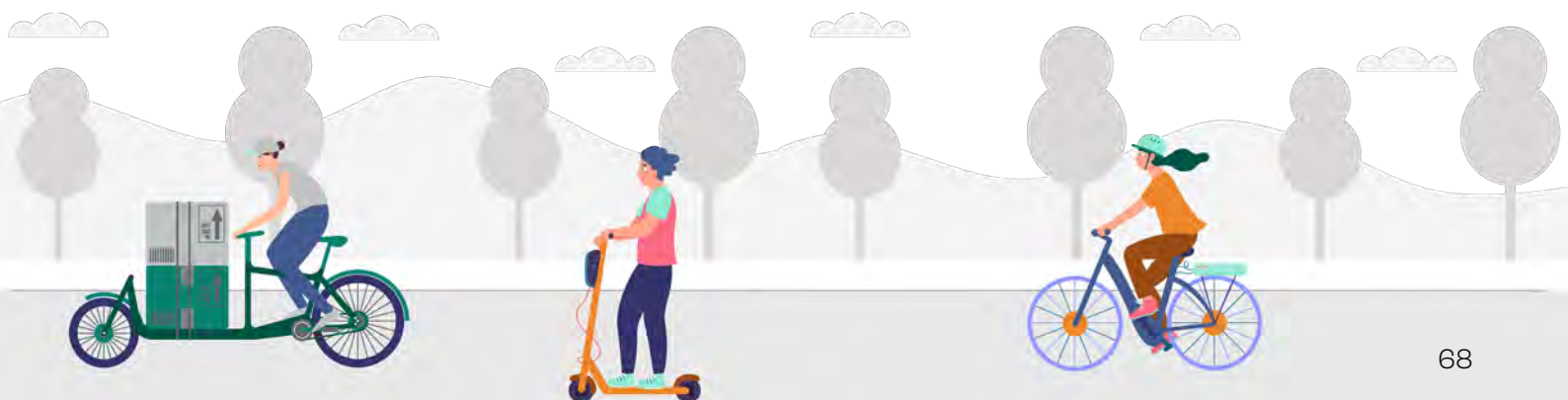
De kwestie van het rijbereik

Het rijbereik van een batterij kan variëren afhankelijk van een aantal factoren, zoals:

- **capaciteit van de batterij**
- gebruikt **ondersteuningsniveau** (eco, tour, sport of turbo)
- het **gewicht van de fietser en de lading**
- het **type terrein** en de hoogteverschillen

De **batterijcapaciteit kan na verloop van tijd wel geleidelijk afnemen**. De levensduur van een fietsbatterij hangt af van een aantal factoren, waaronder de kwaliteit van de batterij, het gebruik, het onderhoud en de opslagomstandigheden. Over het algemeen hebben de batterijen van EF's en speedpedelecs een gemiddelde **levensduur van 3 tot 5 jaar**. Voor steps ligt de levensduur over het algemeen dichterbij 3 jaar.

De capaciteit van de batterij, gemeten in laadcycli, is een belangrijke indicator voor de levensduur. Een volledige laadcyclus komt overeen met een volledige ontlading gevolgd door een volledige oplading van de



batterij. De meeste EF-batterijen hebben een geschatte levensduur van 500 tot 1000 laadcycli.

Enkele tips om de levensduur van de batterij van een elektrische fiets te verlengen:

1. **Vermijd frequente volledige ontladingen:** Laad de batterij bij voorkeur op voordat ze helemaal leeg is.
2. **Gebruik geschikte laders:** gebruik alleen laders die door de fabrikant zijn geleverd of aanbevolen compatibele laders.
3. **Vermijd extreme temperaturen:** zeer hoge of zeer lage temperaturen kunnen de levensduur van de batterij beïnvloeden. Bewaar en laad de batterij bij voorkeur op in gematigde omstandigheden.
4. **Laat de batterij regelmatig onderhouden:** volg de aanbevelingen van de fabrikant voor het onderhoud van de batterij, onder meer voor het controleren van de toestand, het reinigen en de laadcyclus.

Door deze tips op te volgen en goed voor de batterij te zorgen, kunt u de levensduur maximaliseren en blijft uw elektrische fiets goed presteren.

Wat het concrete rijbereik betreft, evolueert de technologie snel. Bovendien zal het variëren naargelang van alle hierboven besproken elementen. De verkopers adverteren echter de volgende rijbereiken:

Standaard elektrische fietsen:

- Voor een batterij van 260 Wh: 40 km
- Voor een batterij van 375 Wh: 60 km
- Voor een batterij van 520 Wh: 80 km¹⁹

Volgens een fabrikant²⁰ kan een **speedpedelec** een rijbereik hebben tussen 120 km en 180 km, afhankelijk van de batterij en het gewicht.

Een **elektrische bakfiets** zou een rijbereik hebben van 40 tot 80 km. Dit kan worden uitgebreid tot 200 km als de bakfiets uitgerust wordt met een batterij van 1250 Wh. **Elektrische steps** hebben over het algemeen een rijbereik van 15 tot 25 km.

Vereiste laadinfrastructuur

Steeds meer bedrijven in Brussel investeren in oplaadoplossingen voor de elektrische tweewielers van hun werknemers. Dit heeft het dubbele voordeel dat duurzame mobiliteit wordt aangemoedigd en brandveiligheidsproblemen worden vermeden door het opladen te reguleren.

Er bestaan twee soorten behoeften:

- Afneembare batterijen opladen, d.w.z. batterijen die van de fiets verwijderd kunnen worden om ze ergens anders op te laden.
- Niet-afneembare batterijen opladen, d.w.z. batterijen die altijd op de fiets blijven.

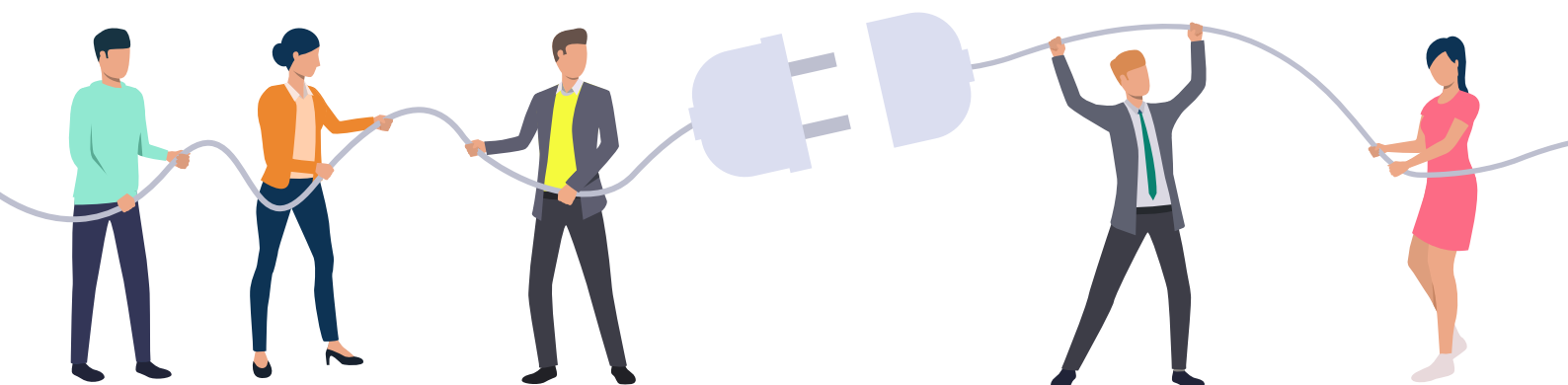
Het is aangeraden om voldoende oplaadpunten te voorzien, d.w.z. 15 tot 20% van de capaciteit van de fiets-motorparking. Houd ook rekening met het toenemende aantal fietsers, dat gemiddeld 10% per jaar stijgt.

Er zijn meerdere oplossingen mogelijk:

1° Laadkluisjes

Laadkluisjes zijn ideaal voor elektrische fietsen met afneembare batterij. Ze zijn speciaal **ontworpen om batterijen van fietsen of speedpedelecs veilig op te slaan en op te laden**. Deze kluisjes zijn een praktische en veilige oplossing voor het opladen van batterijen.

De kluisjes zijn uitgerust met veiligheidsvoorzieningen om het risico op brand, overbe-



¹⁹<https://www.1001piles.com/autonomie-batterie-velo-assistance-electrique.html>

²⁰<https://www.stromenbike.com/fr/bikes#standard-models>

lasting of kortsluiting te voorkomen.

Ze hebben meestal afzonderlijke compartimenten voor elke batterij. Deze compartimenten kunnen worden **afgesloten om diefstal of sabotage te voorkomen**.

Veel organisaties geven daarom de voorkeur aan laadkluisjes voor het opladen van batterijen van EF's en speedpedelecs. De brandweer kan in sommige gevallen echter extra veiligheidsmaatregelen opleggen om te kunnen verklaren dat de installatie veilig is, zeker als de kluisjes zich in de autoparking bevinden (zie punt 9.1.4).

Houd er rekening mee dat deze kluisjes niet geschikt zijn voor fietsen met niet-afneembare batterijen. Het is **ook belangrijk dat de kluisjes groot genoeg zijn** (minstens 60 cm) voor de batterijen van speedpedelecs, die over het algemeen langer zijn.

Als u voor laadkluisjes kiest, bezorg uw werknemers dan een **handleiding over het correcte gebruik**.

2° Direct ingebouwde oplaadstopcontacten

Direct in de muur of in het fietsenrek ingebouwde oplaadstopcontacten hebben een aantal voordelen, zoals oplaadgemak en ruimtebesparing. Het is namelijk een praktische oplossing om EF's direct op te laden waar ze geparkeerd staan.

Ten eerste hoeven gebruikers niet meer op zoek naar externe oplaadpunten, waardoor ze gemakkelijker kunnen opladen. Het verbetert ook de veiligheid, want het voorkomt dat gebruikers hun batterijen proberen op te laden met stopcontacten die daar niet voor bedoeld zijn en dat er kabels rondslingeren waar voorbijgangers over kunnen struikelen.

Dit is een minder dure oplossing dan laadkluisjes als u geen kabels hoeft te verlengen om stroomtoevoer te hebben.

Aanbevelingen van de DBDMH voor het opladen van batterijen

Ten eerste pleit **de DBDMH ervoor om zoveel mogelijk aparte fiets-/stepruimtes te voorzien**, in plaats van fietsruimtes in parkeergarages.

Vervolgens is het van vitaal belang om een elektrische installatie te hebben die voldoet aan de huidige elektrische veiligheidsnormen. Dit omvat het gebruik van geschikte

bedrading, overbelastings- en kortsluitbeveiligingen en geschikte aardingssystemen.

Daarnaast is er een **nieuw Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties (AREI)²¹ van toepassing als het laadvermogen groter is dan 2,6 kW**. In dat geval moet het opladen via een aparte kring gebeuren. Als er bijvoorbeeld 10 fietsen opladen op dezelfde kring, dan is er een aparte kring nodig, zoals voor andere elektrische voertuigen.

Als het opladen plaatsvindt in een fietsenstalling die geïntegreerd is in de autoparking, dan moet er op zijn minst een gecompartmenteerde ruimte worden ingericht met EI 60-wanden²² en EI 30-toegangsdeuren met automatische sluiting (de waarden zijn afhankelijk van verschillende factoren).

De DBDMH kan afhankelijk van de concrete situatie eisen dat deze ruimte wordt uitgerust met een automatisch sprinklersysteem en een detector die gekoppeld is aan het algemene detectiesysteem van het gebouw. De ruimte in kwestie mag de toegang tot en de evacuatie van de parkeerplaats niet belemmeren en moet zich zo dicht mogelijk bij de uitgang bevinden. Ze ligt bij voorkeur in de open lucht, maar beschermd tegen de weersomstandigheden.

Dit is de minimumvereiste; afhankelijk van de kenmerken van uw parking (oppervlakte, verdieping, configuratie, hoogte van het gebouw enz.) kunnen daar andere voorwaarden bijkomen en kunnen de EI-waarden toenemen.

De installatie van laadkluisjes verbetert de veiligheid en wordt aangemoedigd, maar vervangt de hierboven beschreven vereisten niet.

Deze aanbevelingen gelden zowel voor de batterijen als voor de elektrische fietsen zelf!

Het is altijd aanbevolen om advies te vragen aan de DBDMH.

Reglement voor het opladen van elektrische fietsen

Het gebruik van de laadinfrastructuur moet worden begeleid en omkaderd. Geef met name aan **waar, wanneer en hoe lang uw collega's hun fiets (of dergelijke) kunnen opladen**.

Zodra u geschikte, veilige oplaadoplossingen hebt geïnstalleerd, raden we het

²¹<https://economie.fgov.be/nl/publicaties/algemeen-reglement-op-de>

²² EI 60 betekent dat het materiaal een brandwerendheid heeft van minstens 60 minuten.

volgende aan:

- Het opladen van fietsbatterijen buiten deze installaties verbieden.
- De omstandigheden regelen waaronder het toegestaan is om de kabel van een collega aan te sluiten of los te koppelen.

Specificeer tot slot de gevolgen wanneer de regels niet worden nageleefd.

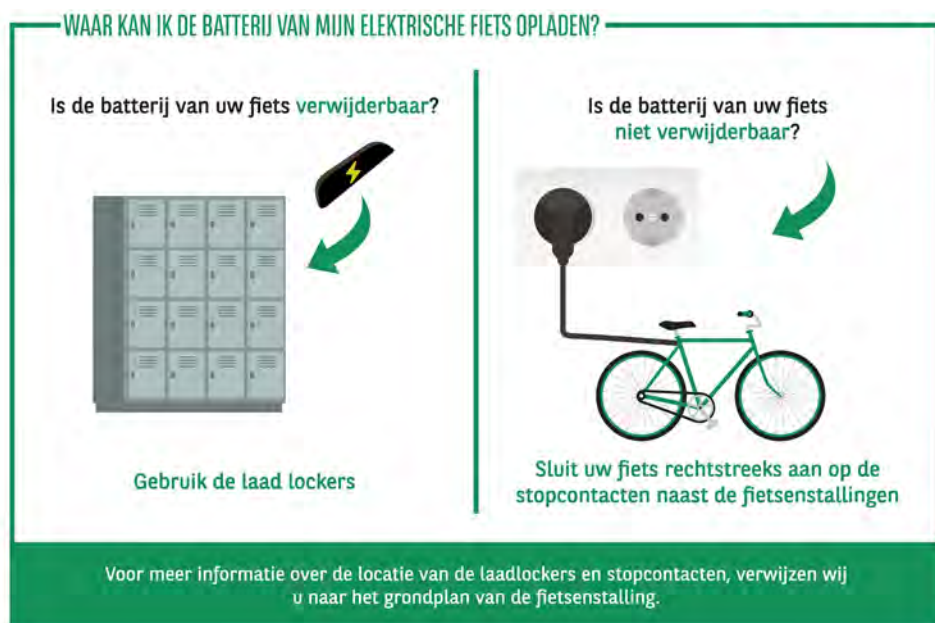
Communicatie

Wanneer u geïnvesteerd hebt in een veilige laadinfrastructuur en regels voor het opladen, is het essentieel om erover te communiceren. **De communicatie moet duidelijk en eenvoudig zijn en moet van tijd tot tijd**

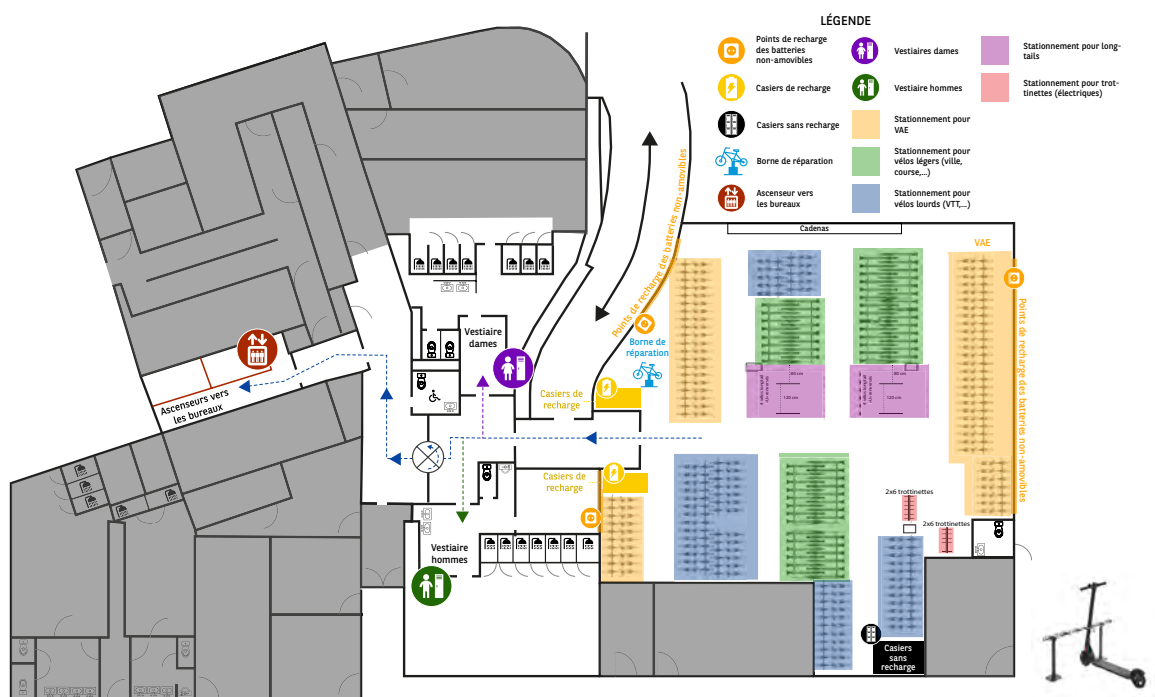
herhaald worden.

Het gebruik van stickers en gidsen die het gebruik van de infrastructuur uitleggen zijn interessante manieren om te communiceren. Ze kunnen vergezeld gaan van meer algemene mededelingen op het intranet van het bedrijf, in de rubriek mobiliteit en/of veiligheid, en eenmalige mededelingen, bijvoorbeeld tijdens de week van de mobiliteit.

Als u vragen hebt over de brandnormen, kunt u contact opnemen met de [DB-DMH](#) of advies vragen aan [Brandweer Brussel](#). Geef daarbij steeds de nodige duiding over uw specifieke situatie.



Figuur 6 : Voorbeeld van stickers met instructies voor het opladen van batterijen



Figuur 7 : Fietsenparkeerplan waarin wordt aangegeven waar fietsen opgeladen kunnen worden

Elektrische bromfietsen en motorfietsen

Definities

We geven voor alle duidelijkheid de definities van de termen 'bromfiets' en 'motorfiets':

Bromfiets : Alle voertuigen met twee wielen (categorie L1) of drie wielen (categorie L2) met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 45 km/u en een cilinderinhoud van maximaal 50 cm³ of een maximaal nominaal continu vermogen van 4 kW.

In België worden bromfietsen onderverdeeld in drie nationale klassen:

- Bromfietsen van klasse A mogen door hun bouw en motorvermogen op een vlakke weg niet sneller dan 25 km per uur kunnen rijden.
- Bromfietsen van klasse B zijn bromfietsen die niet onder klasse A vallen.
- Bromfietsen van klasse P zijn speedpedelecs. Die hebben we besproken in het vorige hoofdstuk en komen verder niet meer aan bod.

Voertuigen met een benzinemotor uit categorieën L1 en L2 mogen de LEZ niet meer binnen vanaf 2028 (onder de EURO 5-norm) of vanaf 2030 (EURO 5). Dieservoertuigen zijn sinds 2025 verboden.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
< Euro 5	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Euro 5	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗

Motorfiets : Elk voertuig met twee, drie of vier wielen (categorie L3, L4, L5, L6, L7) met of zonder sidecar, met een motor met een cilinderinhoud van maximaal 50 cm³ of een nominaal continu vermogen van maximaal 4 kW. In dit geval is de maximumsnelheid 45 km/h.

Voor voertuigen met een benzinemotor uit categorie L3, L4 of L5 gelden beperkingen in de LEZ:

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Euro 7	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗
Euro 6d Euro 6e	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗
Euro 6d-TEMP	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Euro 6 b,c	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Euro 5	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Euro 4	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Euro 3	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Euro 2	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Euro 1	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗

Benzinevoertuigen uit categorie L6 en L7 zonder Euronorm zijn verboden vanaf 2028. Die met Euro 4 worden verboden vanaf 2030 en die met Euro 5 vanaf 2035. Dieselveertuigen uit categorie L3, L4, L5, L6 of L7 mogen niet meer in de LEZ rijden sinds 2025.

Bestaande oplaadtechnologieën

Wat de oplaadtechnologie betreft, kunnen elektrische bromfietsen en motorfietsen in twee grote categorieën worden onderverdeeld :

Categorie 1 : Brom- en motorfietsen met afneembare batterij

Deze voertuigen hebben een afneembare batterij. Ze worden opgeladen met een be-

veiligde slimme laadkabel. De meeste elektrische bromfietsen (L1 en L2) die vandaag worden verkocht, hebben een afneembare batterij. Voor deze categorie raden we dezelfde oplossingen aan als voor elektrische fietsen.

Plaats ze wel altijd op een specifieke plaats, buiten de fietsenstalling.

Categorie 2 : Motorfietsen met vaste batterij - Mode 3 (AC) en mode 4

Net als elektrische auto's worden deze elektrische motorfietsen opgeladen met een stekker van type 2²³ aan een standaard oplaadpunt. Op die manier gaat het opladen sneller en veiliger. De maximale laadcapaciteit is over het algemeen veel lager dan voor auto's (3 tot 7 kW).



Te onthouden

De elektrificatie van (bak)fietsen, steps en motorfietsen is een alternatief voor de auto en een kans om de mobiliteit te decarboniseren en duurzamere verplaatsingen aan te moedigen. Deze vervoersmiddelen nemen minder ruimte in beslag in de openbare ruimte en op uw parking, ze vermijden files en zorgen in het geval van fietsen voor lichaamsbeweging, wat goed is voor de gezondheid.

Maar net als bij auto's brengt deze elektrificatie de uitdaging van het opladen met zich mee. Dit zijn 3 belangrijke punten:

1. Installeer beveiligde laadinfrastructuur, zoals kluisjes of geschikte stopcontacten op plaatsen die voldoen aan de aanbevelingen van de DBDMH.
2. Stel een oplaadbeleid op om het opladen van deze middelen te omkaderen en risicovol gedrag op dit gebied te voorkomen.
3. Deze eerste 2 elementen moeten samengaan met een intuïtieve communicatie, zodat werknemers weten dat de infrastructuur bestaat en hoe deze werkt.

Opgelet: elektrische tweewielers zijn alleen een duurzame en wenselijke oplossing als daarmee het gebruik en de aankoop van grotere en meer vervuilende voertuigen vermeden wordt.

²³Een stekker van type 2 heeft 7 pinnen en is de meest gebruikte stekker om elektrische voertuigen op te laden. Hij wordt ook wel Mennekes-stekker genoemd (IEC 62196-2, officieel VDE-AR-E_2623-2-2) en is de Europese norm voor openbare oplaadpunten.

Veelgestelde vragen

V:

Kunnen elektrische motorfietsen worden opgeladen aan een oplaadpunt?

A:

Elektrische motorfietsen met een mode 3-laadkabel kunnen dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als normale elektrische voertuigen. Het is echter raadzaam om enkele omkaderende regels vast te stellen voor het opladen van elektrische motorfietsen. Omdat hun batterij kleiner is, moeten ze vaker maar korter opladen. Als de motorfiets niet tijdig wordt verplaatst, blijft het oplaadpunt onnodig lang onbeschikbaar. Een rotatieregeling kan dit probleem voorkomen.

V:

Moet ik het opladen van fietsbatterijen in de kantoren verbieden?

A:

Idealiter wel. Om het gebruik van elektrische fietsen niet te ontmoedigen, raden we echter aan om eerst een geschikte laadinfrastructuur te installeren. Stel vervolgens regels op voor het opladen. En communiceer tot slot over de aanwezigheid en het gebruik van de infrastructuur alvorens te verbieden om ergens anders op te laden dan aan de daarvoor bestemde voorzieningen.

V:

Welke oplaadkluisjes voor fietsbatterijen bevelen jullie aan?

A:

Er is geen eenduidig antwoord op deze vraag. Alles hangt af van de situatie en de behoeften. Baseer uw beslissing op een aantal criteria, zoals de ligging van de fietsenstalling, de oplaadbehoeften van de werknemers en de plaats die u hebt gekozen voor de laadkluisjes.

V:

Is het nodig om speciale rekken voor steps te installeren?

A:

Nee, steps kunnen veilig worden gestald aan een omgekeerde U. Er bestaan wel compactere voorzieningen voor steps, die direct zijn uitgerust met stopcontacten. Houd er echter rekening mee dat niet alle steps dezelfde diameter hebben. Sommige steprekken zijn te klein voor de meeste steps.

Getuigenis van Gert Martens: BNPPF

Elektrische fietsen zijn voor ons een geweldige kans om collega's ertoe te overhalen om met de fiets naar het werk te komen. Bijvoorbeeld collega's die bang zijn om te zweten tijdens het trappen, anderen die veel bergop moeten fietsen of gewoon te ver weg wonen. Naast klassieke elektrische fietsen zien we dat steeds meer collega's kiezen voor een longtailfiets, bakfiets of speedpedelec in hun cafetariaplan.

We wilden ze rechtstreeks aanmoedigen, ten eerste met de mogelijkheid om een fiets aan te schaffen via het cafetariaplan, en ten tweede door onze vestigingen uit te rusten met laadkluisjes voor afneembare fietsbatterijen. Deze laatste hebben we gekozen na een offerteaanvraag waarin we veiligheids- en groottecriteria hadden opgenomen om ervoor te zorgen dat er verschillende soorten batterijen in pasten.

Opmerkelijk genoeg werden deze kluisjes na de installatie nauwelijks gebruikt, terwijl ze toch beantwoordden aan een direct verzoek van onze fietsers. Dus ontwikkelden we signalisatie om er de aandacht op te vestigen en uit te leggen hoe ze werken. We combineerden dit met infosessies tijdens de week van de mobiliteit. Het gebruik is toen onmiddellijk toegenomen.

Toen ontstond er een nieuw probleem. Sommige batterijen kunnen niet uit de fiets worden verwijderd. Voor die laatste hebben we veilige stopcontacten geïnstalleerd tegen de muur voor de fietsenrekken. Ze werden meteen veel gebruikt. Het probleem was dat we de traditionele fietsers, d.w.z. zonder elektrische ondersteuning, moesten vragen om elders te gaan parkeren. Ook hier hebben we signalisatie ontwikkeld en informatieve artikelen over dit onderwerp opgesteld. De resultaten zijn echter nog niet helemaal bevredigend.

Daarnaast hebben we dit alles geïntegreerd in een beleid dat onze werknemers heel beknopt vertelt dat ze hun batterijen alleen mogen opladen aan de stopcontacten en in de kluisjes die voor dit doel zijn voorzien en nergens anders.



1

**UW WAGENPARK
INTEGREREN IN UW
MOBILITEITSSTRATE-
GIE**



2

**ANALYSE VAN HET
WAGENPARK EN DE
GEBRUIKERS**



3

**TCO EN
BUDGETTERING**



4

**VERVANGINGS- EN
ELEKTRIFICATIEPLAN**



5

**OPMAKEN VAN
EEN MOBILITY
POLICY**



6

**UW CAR POLICY
AANPASSEN AAN
ELEKTRISCHE
VOERTUIGEN**



8

**COMMUNICEREN
OM UW COLLEGA'S TE
BEGELEIDEN**



9

**BESLUIT VOOR
BEDRIJFSWAGENS**



8

COMMUNICEREN OM UW COLLEGA'S TE BEGELEIDEN

8 COMMUNICEREN OM UW COLLEGA'S TE BEGELEIDEN

Om uw collega's ertoe te overhalen **duurzamere mobiliteitsgewoonten aan te nemen**, moet u enerzijds werken aan de infrastructuur en incentives en anderzijds aan uw communicatie, zoals we al aanhaalden in [hoofdstuk 1](#).

Nadat u de tips in deze gids hebt geïmplementeerd, is het cruciaal om erover te communiceren. Om u daarbij te helpen gaan we voor elk hoofdstuk overlopen over welke elementen u zeker moet communiceren en welke goede praktijken we aanraden.



Uw nieuwe mobiliteitsstrategie in de kijker zetten

Leg uw ambities en strategie uit om uw werknemers erbij te betrekken en hen ervan te overtuigen dat uw acties gerechtvaardigd zijn.

Vertel eerst waarom u een nieuwe strategie hebt ontwikkeld, **welke doelen u ermee wilt bereiken** en welke de belangrijkste stappen zijn om ze te bereiken. Dat kan bijvoorbeeld met een grote communicatiecampagne. **Een conferentie of webinar en infographics zijn daarvoor heel geschikt.** U kunt het uiteraard hebben over het verlagen van de koolstofvoetafdruk, maar ook over een **beter gezonde, minder stress, betere**

loonpakketten, enz.

Vervolgens raden we aan om **af en toe een stand van zaken te publiceren voor uw plan**. Een goede praktijk is om de kalender van het BVP te volgen. Dat verplicht u ertoe om de drie jaar de balans op te maken van uw mobiliteit, acties voor te stellen om te verbeteren en erover te communiceren.

Een belangrijk moment op het vlak van mobiliteit is de komst van een nieuwe werknemer. Stel uw strategie en mobiliteitsplan voor tijdens de onboarding van nieuwe collega's.

Vergeet ook niet de communicatie van het Gewest door te geven, zoals we bespraken in [hoofdstuk 1](#). Het Gewest ontwikkelt immers tal van stimulansen om duurzamere mobiliteitsgewoonten te bevorderen. Uw werknemers daarover inlichten is een interessante quick-win.

Doelgerichte communicatie

Op basis van de analyse van uw wagenpark en de gebruikers ([hoofdstuk 2](#)) kunt u gemakkelijk nagaan welke verbeteringen prioritair en/of gemakkelijk te bereiken zijn.

In sommige gevallen, met name voor kleine structuren of wanneer u een belangrijk verbeteringspotentieel gedetecteerd hebt, is meer **gerichte communicatie** op zijn plaats. Dat is effectiever om tot een modal shift te komen, want de werknemers voelen zich gewaardeerd, kunnen vragen stellen en worden begeleid gedurende het volledige proces van gedragsverandering. Het **vergt een aanzienlijke investering, maar werpt vaker vruchten af. De betrokkenen worden bovendien uw ambassadeurs**, wat ook een vorm van communicatie is.

Laat de werknemers die de stap hebben gewaagd aan het woord en verspreid hun getuigenis binnen de organisatie om de twijfelaaars over de streep te trekken. Nog doeltreffender is een **workshop** met uw ambassadeur en een groep collega's waarvan u denkt dat ze zijn/haar voorbeeld gaan volgen. Het is meteen een gelegenheid om tips en ideeën uit te wisselen.

U kunt ook informele evenementen organiseren, zoals een ontbijt om werknemers die niet met de auto komen te belonen.



Figuur 8 : Illustratie Mediahuis

Het belang van de TCO toelichten

De TCO is een van de belangrijkste criteria bij het kiezen van bedrijfswagens. Voor veel werknemers **kan de berekening echter heel complex lijken**. Daarom is het belangrijk om zo transparant mogelijk te zijn en uw werknemers goed te informeren over wat de TCO is.

Licht bijvoorbeeld de volgende punten toe:

Wat is TCO en waarvoor dient het?

Leg uit wat TCO betekent en wat de voordelen ervan zijn. Zo kunnen uw werknemers het begrip snel assimileren.

Hoe wordt het berekend en wat zijn de componenten ervan?

Stel de verschillende componenten van de TCO voor: voertuig, diensten, energie en fiscaliteit. Benadruk vooral de verschillen tussen voertuigen met een verbrandingsmotor en equivalente elektrische voertuigen voor de componenten energie en fiscaliteit. Stel een infographic op om de TCO te illustreren, waarin u een voertuig met verbrandingsmotor vergelijkt met een equivalent elektrisch voertuig.

Welk belang heeft de TCO voor de gebruiker?

Het prijsverschil tussen een elektrisch voertuig en zijn equivalent met verbrandings-

motor kan lager zijn wanneer het wordt uitgedrukt in TCO, door de voordelige fiscaliteit en de lagere energiekosten. Maak dat duidelijk voor uw werknemers en leg uit dat de verandering van TCO-categorie voor bepaalde elektrische voertuigen aanzienlijk is.

Ze kunnen namelijk tot een lagere klasse behoren dan een equivalent model met verbrandingsmotor. Het is dus mogelijk dat het voertuig dat een werknemer wenst in een andere categorie staat dan die hem of haar toekomt. Informeer uw werknemers in dat geval dat ze een voertuig uit een lagere klasse kunnen kiezen en ter compensatie steun krijgen voor de aankoop van bijvoorbeeld een fiets of abonnement voor het openbaar vervoer.

Om die informatie te verspreiden, is het een goed idee om:

- Alle **benodigde documenten op het intranet** te plaatsen, zodat de werknemers ze kunnen raadplegen;
- Een **infosessie** te organiseren wanneer de nieuwe TCO-criteria van kracht worden;
- De **informatie** op te nemen in de infosessies **voor nieuwkomers**;
- Te communiceren via **artikelen/nieuwsbrieven** wanneer de TCO-categorieën of -berekening worden aangepast.



Wist u dat?

De drie-klik-regel is een vuistregel voor gebruiksvriendelijke websites: een gebruiker moet alle informatie in maximaal 3 kliks kunnen raadplegen. Zet de informatie die u wilt verspreiden dus op een goed bereikbare plaats.

Uw vervangings- en elektrificatieplan voorstellen

Kies in de eerste plaats voor een **algemene communicatie** om uw vervangings- en elektrificatieplan te verspreiden, waarin u de keuzes toelicht die de organisatie heeft gemaakt voor de vernieuwing van het wagenpark en uitlegt waarom elektrische aandrijving belangrijk is.

Praat indien mogelijk persoonlijk met werknemers die afstand zouden kunnen doen van hun bedrijfswagen, bijvoorbeeld omdat ze weinig kilometers rijden. Moedig ze aan om af te zien van hun wagen ten voordele van een modal shift naar duurzamere vervoerswijzen (stappen, (elektrische) fiets, openbaar vervoer, enz.). Bied ze bijvoorbeeld een vergoeding aan om een (elektrische) fiets of een abonnement voor het openbaar vervoer te kopen.

Is dat niet mogelijk, dring er dan op aan om minder vaak de wagen te nemen. Die gesprekken zijn vooral informatief. De werknemers mogen zich niet gedwongen voelen om hun bedrijfswagen af te staan. Het gaat er eerder om ze de kans te geven om op eigen initiatief te reageren.

Uw werknemers ertoe aanzetten om elektrisch te rijden

Stel uw werknemers gerust voordat ze hun elektrische voertuigen bestellen, met antwoorden op hun vooroordelen en twijfels over elektrisch rijden, zoals:

- De verschillende beschikbare oplaadoplossingen (zie [hoofdstuk 5](#));
- Het gebruik van de laadpas (zie [hoofdstuk 5](#));
- Tips voor de vakantie ([hoofdstuk 6](#));
- De installatie van een oplaadpunt thuis ([hoofdstuk 6](#));
- ...

Verspreid getuigenissen van werknemers die al zijn overgestapt op elektrisch rijden, om uw boodschap te illustreren.

Ook een goed idee is om testdagen met elektrische voertuigen te organiseren. Zo kunnen de werknemers zelf deze nieuwe rijstijl ontdekken en een objectieve mening vormen.

Praat ook over het correcte onderhoud van het voertuig en leid uw werknemers op over duurzaam rijden om minder energie te verbruiken en het rijbereik te optimaliseren.



1

**UW WAGENPARK
INTEGREREN IN UW
MOBILITEITSSTRATE-
GIE**



2

**ANALYSE VAN HET
WAGENPARK EN DE
GEBRUIKERS**



3

**TCO EN
BUDGETTERING**



4

**VERVANGINGS- EN
ELEKTRIFICATIEPLAN**



5

**OPMAKEN VAN
EEN MOBILITY
POLICY**



6

**UW CAR POLICY
AANPASSEN AAN
ELEKTRISCHE
VOERTUIGEN**



7

**ELEKTRISCHE
TWEEWIELERS**



9

**BESLUIT VOOR
BEDRIJFSWAGENS**



9

BESLUIT VOOR BEDRIJFSWAGENS

9 BESLUIT VOOR BEDRIJFSWAGENS

In deze gids hebben we de verschillende stappen en processen overlopen die nodig zijn om de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen van uw wagenpark te verlagen. Denk eraan: **het beste alternatief om dit te bewerkstelligen is het aantal verplaatsingen van uw werknemers te beperken** en indien mogelijk alternatieve vervoerswijzen te bevorderen (stappen, fietsen, openbaar vervoer, enz.). **Elektrificatie is niet de enige manier, maar slechts een van de oplossingen om uw mobiliteit te verbeteren** en verdient zeker een plaats in uw globale mobiliteitsstrategie. Hiervoor gaven we belangrijke tips in [hoofdstuk 1](#).

Onthoud vervolgens dat een goede **analyse van de verplaatsingen en profielen van uw werknemers** (zie [hoofdstuk 2](#)) een noodzakelijke eerste stap is om een vervangings- en elektrificatieplan uit te werken voor uw bedrijfswagens. Het is een manier om uit te maken welke kunnen worden geëlektrificeerd en welke kunnen worden vervangen door kleinere voertuigen of alternatieve mobiliteitsoplossingen, zoals we zagen in [hoofdstuk 4](#).

Gebruik vervolgens de TCO om de beste voertuigen te kiezen op basis van een nauwkeurige kostenraming. **Hanteer duidelijke criteria** (gewicht, aerodynamica, rijbereik enz.) om uw werknemers ertoe aan te zetten te kiezen voor de minst vervuilende voertuigen **die toch aan hun behoeften voldoen** (zie [hoofdstuk 3](#)).

De overstap naar elektrisch rijden is een uitstekende gelegenheid om binnen uw organisatie het mobiliteitsbudget in te voeren door de car policy om te vormen tot een bredere mobiliteitspolitiek. Deze omvat niet alleen auto's, maar ook openbaar vervoer, fietsen, gedeelde mobiliteit en telewerk. Het doel is een flexibele, duurzame en kostenefficiënte mobiliteit te bevorderen. [Hoofdstuk 5](#) beschrijft de stappen voor het opstellen van deze policy: het bepalen van de begunstigden, het berekenen van het

budget, het vastleggen van de gebruiksregels en het opvolgen van de uitvoering.

Hierbij is het belangrijk om **regels op te stellen voor het juiste gebruik van elektrische voertuigen. Wanneer, waar en hoe kunnen werknemers hun voertuig opladen?** Duidelijke richtlijnen zijn belangrijk om het gebruik en het opladen goed te omkaderen (zie [hoofdstuk 6](#)).

De elektrificatie is ook een **kans om over te stappen op lichtere voertuigen, die ideaal zijn voor verplaatsingen in de stad**, zoals elektrische fietsen, bakfietsen en fietskarren, scooters en elektrische motorfietsen. Om die kans te grijpen, kunt u hun gebruik aanmoedigen en bevorderen ten opzichte van zwaardere voertuigen, met testprojecten, oplaadoplossingen en incentives in het loonpakket van de werknemers (zie [hoofdstuk 7](#)).

Begeleid uw werknemers tijdens de implementatie van uw strategie met getuigenissen, infosessies, testdagen enz. Om de emissies van uw wagenpark te verlagen, moet u **niet alleen aan de infrastructuur en voertuigen werken, maar ook en vooral aan de mensen die ze kiezen en gebruiken**. Goede communicatie is daarom doorslaggevend voor het welslagen van uw project (zie [hoofdstuk 8](#)).

Wij hopen dat deze gids u vooruit geholpen heeft in de elektrificatie van uw wagenpark en de uitstootreductie van uw mobiliteit. Dat is echter maar een eerste stap. De wereld van mobiliteit en zeker van elektrische mobiliteit verandert voortdurend. Wij gaan ons best doen om deze gids up-to-date te houden, maar ook u doet er goed aan de ontwikkeling van nieuwe oplossingen, technologieën en goede praktijken op de voet te volgen. Daarom raden we aan u in te schrijven voor de [BVP-nieuwsbrief](#) en het [netwerk van Brusselse mobility managers](#) te volgen, evenals de evenementen van de [facilitator mobility & fleet](#).