



# ADVIES

CRB 2018-0540

Het wetsontwerp betreffende de invoering  
van een mobiliteitsvergoeding

CCE  
Conseil Central de l'Economie  
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven  
CRB







CRB 2018-0540 DEF  
CCR 10  
NAR advies 2.075

**Advies over het wetsontwerp  
betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding**

**Brussel  
21-02-2018**

## Inbehandelingneming

In het kader van de uitvoering van het interprofessioneel akkoord 2017-2018 hebben de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hierna, de Raden) op 7 april 2017 een unaniem advies uitgebracht waarin ze een mobiliteitsbudget voorstellen dat kadert in een geïntegreerd beleid inzake duurzame mobiliteit, door met name een gedragswijziging in de richting van een duurzamere mobiliteit aan te moedigen, en dat geen instrument van loonoptimalisatie mag vormen.

Sinds de publicatie van dit unaniem advies, heeft de gemengde subcommissie Mobiliteit die binnen de Raden met dit dossier is belast, haar werkzaamheden ter zake voortgezet en uit eigen beweging dit advies geconcretiseerd in een tekstvoorstel dat zou kunnen worden vertaald in een wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget. Het advies en het tekstvoorstel waren op 7 november 2017 het voorwerp van een bespreking tussen de Raden en een interkabinettenwerkgroep.

In zijn advies dd. 14 november 2017 formuleerde de Raad van State een aantal fundamentele opmerkingen bij de voorontwerpwet betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

Tijdens de ministerraad van 9 december 2017 werd beslist om het mobiliteitsbudget, zoals voorgesteld door de Raden, in januari 2018 te bespreken in de betrokken Werkgroep Beleidscoördinatie.

Op 21 december 2017 ontving de Nationale Arbeidsraad van Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, mevrouw Maggie De Block, een brief waarin hij om advies wordt gevraagd over het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

Op 19 januari 2018 kwamen vertegenwoordigers van de kabinetten van de Ministers De Block, Peeters, Van Overtveldt en Jambon de gemengde subcommissie Mobiliteit, die door de dagelijks besturen van de Raden belast werd met het voorbereiden van een antwoord op deze adviesvraag, toelichting geven bij het genoemde wetsontwerp.

Op 23 januari 2018 werd het mobiliteitsbudget, zoals beschreven door de Raden in hun unaniem advies dd. 7 april 2017, voorgesteld tijdens een hoorzitting die georganiseerd werd door de Commissie voor de Sociale Zaken en de Commissie voor de Financiën en de Begroting van de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers.

Op basis van deze toelichtingen en van de gedachtewisselingen die erop volgden, heeft de gemengde subcommissie Mobiliteit tijdens haar vergaderingen van 19 januari, 2 en 9 februari 2018 het onderstaande advies opgesteld dat op 21 februari 2018 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

## Advies

### 1 Voorafgaande opmerking

Alvorens een aantal beschouwingen te formuleren, wensen de Raden voor een goed begrip van het voorliggende advies, het verschil te preciseren tussen de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget.

De mobiliteitsvergoeding (beter bekend onder de benaming "cash for cars"), zoals voorgesteld door de regering, is een vrij te besteden bedrag dat de werknemer van zijn werkgever kan ontvangen in ruil voor het inleveren van zijn bedrijfswagen.

Het mobiliteitsbudget, zoals voorgesteld door de Raden, is een budget - berekend op jaarbasis - dat de werkgever kan toekennen als alternatief voor de bedrijfswagen waarop een werknemer aanspraak kan maken. Dit mobiliteitsbudget biedt de werknemer de keuze om de bedrijfswagen waarop hij aanspraak kan maken te vervangen (indien hij er volledig aan verzaakt) of om te opteren voor de combinatie van een milieuvriendelijkere en/of goedkopere bedrijfswagen (minder hoge leasing- of afschrijvingskost) met duurzame vervoermiddelen en-diensten. Enkel het niet-bestede deel van het mobiliteitsbudget kan aan het einde van het jaar aan de werknemer worden gestort.

### 2 Algemene beschouwingen

#### 2.1 *De mobiliteitsvergoeding is slechts zinvol indien er ook een mobiliteitsbudget komt*

De Raden zijn zich ervan bewust dat één instrument op zich niet zal volstaan om al de mobiliteitsproblemen op te lossen, maar dat daartoe een mix van instrumenten nodig is die kaderen in een geïntegreerd (interfederaal) beleid inzake duurzame mobiliteit<sup>1</sup>. Elk van de volgende instrumenten beschouwen de Raden als een deeltje van de globale oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk in België: de mobiliteitsvergoeding ; het mobiliteitsbudget ; de verbetering van het fiscale en parafiscale kader m.b.t. tot duurzame mobiliteitsmodi in termen van harmonisatie en vereenvoudiging<sup>2</sup> ; het feit dat aan het (para)fiscale kader van de bedrijfswagens in de toekomst de voorwaarde van een versnelde vergroening van het bedrijfswagenpark wordt verbonden<sup>3</sup>.

De Raden hebben er akte van genomen dat de Raad van State in zijn advies dd. 14 november 2017 opmerkte dat het regeringsvoorstel voor een mobiliteitsvergoeding op onvolkomen wijze tegemoetkomt aan de mobiliteitsdoelstellingen die ze beoogt, nl. een gedragswijziging in de richting van een duurzamere mobiliteit stimuleren en bijdragen tot een vermindering van de verkeerscongestie.

---

<sup>1</sup> Zoals gedefinieerd in het CRB-advies dd. 18 november 2015 over de basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid.

<sup>2</sup> Zie hoofdstuk 3 "Naar een (para)fiscaal kader dat duurzame mobiliteit en intermodaliteit bevordert" uit het CRB/NAR-advies dd. 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget.

<sup>3</sup> Zie slotbeschouwingen in het CRB-NAR advies dd. 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget

De Raden merken op dat het mobiliteitsbudget dezelfde doelen nastreeft als de mobiliteitsvergoeding. Ze zijn van oordeel dat aan de bovenvermelde belangrijke opmerking van de Raad van State kan worden tegemoetgekomen door ervoor te zorgen dat er naast de mobiliteitsvergoeding ook een mobiliteitsbudget komt. Ze onderbouwen hun standpunt als volgt.

### **2.1.1 Het mobiliteitsbudget bevat voor de werknemer een grotere stimulans om duurzame mobiliteitskeuzes te maken dan de mobiliteitsvergoeding**

Het mobiliteitsbudget bevat voor de werknemer een grotere stimulans om duurzame mobiliteitskeuzes te maken dan de mobiliteitsvergoeding via de eisen die gesteld worden aan de besteding van het mobiliteitsbudget en via de (para)fiscale behandeling ervan.

Werknemers kunnen hun mobiliteitsvergoeding vrij en naar eigen goeddunken besteden. Werknemers die voor een mobiliteitsbudget opteren daarentegen, moeten het saldo dat vrijkomt door ofwel te verzaken aan de bedrijfswagen waarop ze aanspraak kunnen maken, ofwel een milieuvriendelijkere en/of goedkopere bedrijfswagen te kiezen, prioritair<sup>4</sup> besteden aan duurzame vervoersmiddelen en -diensten.

De manier waarop een mobiliteitsvergoeding wordt aangewend (evt. voor een privéwagen) heeft geen invloed op de (para)fiscale behandeling ervan ; de manier waarop het mobiliteitsbudget wordt aangewend, daarentegen wel. Enerzijds is het zo dat het deel van het mobiliteitsbudget dat aan abonnementen van het openbaar vervoer en/of aan de fiets wordt besteed, fiscaal en parafiscaal volledig wordt vrijgesteld. Anderzijds wordt het integrale resterende deel<sup>5</sup> van het mobiliteitsbudget aan een voordeligere (para-)fiscale behandeling dan het brutoloon onderworpen, indien een minimumbedrag wordt besteed aan duurzame vervoersmiddelen- of diensten. De Raden wensen zo een maximale stimulans voor een gedragswijziging te bewerkstelligen richting het effectief gebruik maken van de duurzamere modi voor het (volledige of een deel van het) af te leggen traject.

### **2.1.2 Met het mobiliteitsbudget wordt multimodaliteit aangemoedigd, met de mobiliteitsvergoeding niet**

Bij een mobiliteitsvergoeding moet de werknemer volledig verzaken aan zijn bedrijfswagen. Bij een mobiliteitsbudget daarentegen heeft de werknemer de mogelijkheid om te opteren voor een milieuvriendelijkere en/of goedkopere bedrijfswagen (dan deze waarop hij aanspraak maakt of kan maken) in combinatie met bestaande of nieuwe duurzame vervoersmiddelen- en diensten waarmee hij/zij ook zijn/haar woon-werkverplaatsingen kan maken. Het mobiliteitsbudget vormt dus een bijkomende stimulans om nieuwe duurzame vervoersmiddelen en -diensten te ontwikkelen en, voor de werknemers, om deze te gebruiken alsook het gebruik van hun bedrijfswagen terug te schroeven.

---

<sup>4</sup> In eerste instantie, moeten ze het saldo besteden aan abonnementen van het openbaar vervoer en/of aan de fiets(vergoeding en/of leasing), die in verband staan met het woon-werkverkeer. Vervolgens moeten ze het besteden aan andere duurzame en gedeelde vervoersmiddelen en -diensten zoals de systemen van deelauto's en deelfietsen en vervoerbewijzen van het openbaar vervoer. Ten slotte kan enkel het niet-bestede deel van hun budget aan het einde van het jaar aan de werknemer worden gestort.

<sup>5</sup> Het integraal resterende deel van het mobiliteitsbudget = het deel van het mobiliteitsbudget dat besteed wordt aan andere duurzame en gedeelde vervoersmiddelen en -diensten (bv. systemen van deelfietsen en deelauto's en vervoerbewijzen van het openbaar vervoer) dan een openbaar vervoerabonnement, een fietsvergoeding en/of een fietsleasing + het deel van het mobiliteitsbudget dat niet besteed werd aan mobiliteit.

### **2.1.3 Het mobiliteitsbudget moedigt zowel vóór als na toekenning van een bedrijfswagen duurzame mobiliteitskeuzes aan**

Zowel de mobiliteitsvergoeding als het mobiliteitsbudget willen duurzame mobiliteitskeuzes aanmoedigen bij werknemers die over een bedrijfswagen beschikken. Het mobiliteitsbudget gaat verder dan de mobiliteitsvergoeding omdat het onmiddellijk duurzame mobiliteitskeuzes aanmoedigt bij werknemers die nog niet over een bedrijfswagen beschikken, maar er wel aanspraak kunnen op maken.

Voor een mobiliteitsvergoeding komen enkel werknemers in aanmerking die sinds minstens 12 maanden effectief over een bedrijfswagen beschikken. Het mobiliteitsbudget is daarentegen mogelijk voor alle werknemers die aanspraak kunnen maken op een bedrijfswagen, dus ook voor werknemers die nog niet over een bedrijfswagen beschikken. Bij een mobiliteitsbudget kunnen nieuwe werknemers er van bij hun indiensttreding voor opteren om af te zien van de bedrijfswagen waarop ze aanspraak kunnen maken.

### **2.1.4 Bij een mobiliteitsbudget wordt het inruilen van een bedrijfswagen voor een privéwagen (para-)fiscaal ontmoedigd**

Het onderzoek dat iVox realiseerde in opdracht van HR-dienstverlener SD Worx en vacature.com bij 2000 werknemers en 500 werkgevers in België, toont aan dat 46% pendelaars die over een bedrijfswagen beschikken en geïnteresseerd zijn in een mobiliteitsvergoeding, opnieuw voor een privéwagen zouden kiezen als vervoermiddel als ze hun bedrijfswagen inruilen. Een privéwagen wordt gemiddeld genomen minder regelmatig vervangen en is gemiddeld genomen minder milieuvriendelijk dan een bedrijfswagen.

De omruiling van een bedrijfswagen voor een privéwagen, om die laatste intensief te gebruiken, zal in geval van het mobiliteitsbudget waarschijnlijk niet voorkomen vanwege zijn (para-)fiscale behandeling. Werknemers die opteren voor een mobiliteitsbudget zullen daarentegen kiezen voor een combinatie van een milieuvriendelijkere en/of goedkopere bedrijfswagen (dan deze waarop ze aanspraak maken of kunnen maken) met duurzame vervoermiddelen en -diensten, indien ze zich een groot aantal dagen met de wagen moeten/willen blijven verplaatsen, met name voor andere verplaatsingen dan de woon-werkverplaatsing.

### **2.1.5 Het mobiliteitsbudget leidt tot duurzamere verplaatsingen in het algemeen**

Uit een enquête van VIM-KMPG blijkt o.a. dat het mobiliteitsbudget niet alleen een impact heeft op de wijze waarop de woon-werkverplaatsingen worden gemaakt, maar eveneens op de manier waarop verplaatsingen naar handelszones en vrijetijdsverplaatsingen worden gemaakt.

## **2.2 Het mobiliteitsbudget is administratief eenvoudiger dan de mobiliteitsvergoeding**

Zoals reeds gemeld in hun unaniem advies dd. 7 april 2017 betreffende een mobiliteitsbudget, zijn de Raden van oordeel dat administratieve vereenvoudiging ook een middel kan vormen om de multimodaliteit te vergemakkelijken.

Ze zijn van mening dat het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding onvoldoende rekening houdt met de administratieve complexiteit waarmee ondernemingen geconfronteerd worden in het dagelijkse beheer van hun activiteiten.

De Raden vinden dat de voorwaarden - opgesomd in artikel 5 van het wetsontwerp administratief complex zijn. Een bijkomende factor van administratieve complexiteit, die zich stelt bij verandering van een werkgever, is dat de nieuwe werkgever in geval van toekenning van een mobiliteitsbudget enkel rekening moet houden met het mobiliteitsbeleid dat hij zelf toepast, terwijl hij in geval van toekenning van een mobiliteitsvergoeding zal moeten informeren naar en rekening houden met het mobiliteitsbeleid dat bij de vorige werkgever van toepassing was

### ***2.3 Het mobiliteitsbudget evolueert mee met de loopbaan van de werknemer***

Bovendien stellen de Raden vast dat de mobiliteitsvergoeding een vast gegeven is, dat geen rekening houdt met de loopbaanevolucie van de werknemer. Dit impliceert dat een werknemer enkel een hogere mobiliteitsvergoeding kan aanvragen, na de huidige mobiliteitsvergoeding in onderling overleg met zijn werkgever te hebben stopgezet en na gedurende 12 maanden effectief te hebben rondgereden met een bedrijfswagen.

Op dit punt is het mobiliteitsbudget volgens de Raden soepeler dan de mobiliteitsvergoeding omdat het mee-evolueert met de loopbaan van de werknemer en de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt.

### ***2.4 In het advies van de Raden is een evaluatie voorzien, in het wetsontwerp niet***

Om de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget te kunnen evalueren en bijsturen waar nodig, is het noodzakelijk een statistische opvolging te voorzien van de beide systemen (bv. het aantal werknemers dat een budget of een vergoeding ontvangt, de wel- en niet-vrijgestelde delen van de vergoeding en het budget, enz.).

Om de evaluatie van het mobiliteitsbudget mogelijk te maken, vroegen de Raden in hun unaniem advies dd. 7 april 2017 dat, voordat het systeem wordt ingevoerd, het wetgevende en administratieve kader de maatregelen voorschrijft die de RSZ en de fiscus in staat stellen over de nodige gegevens te beschikken om te zorgen voor een administratieve en statistische opvolging van het systeem en waardoor de Raden toegang hebben tot die gegevens. Dat betekent met name dat gegevens die deel uitmaken van dit nieuwe mobiliteitsbudgetsysteem die tot op vandaag niet het voorwerp uitmaken van een specifieke aangifte (bv. via de DmfA), zullen moeten kunnen worden geïdentificeerd en gekwantificeerd.

De Raden stellen vast dat in het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding niets expliciet voorzien is over de manier waarop deze vergoeding statistisch opgevolgd en geëvalueerd zal worden.



### **3 Specifieke beschouwingen**

#### **3.1 M.b.t. de voorwaarden waaraan een werknemer moet voldoen om een mobiliteitsvergoeding te kunnen aanvragen**

Een van de voorwaarden waaraan een werknemer krachtens artikel 5, §2, 1° van het wetsontwerp moet voldoen om een mobiliteitsvergoeding te kunnen aanvragen, is dat hij/zij op het moment van de aanvraag minstens drie maanden ononderbroken over een bedrijfswagen moet beschikken bij de huidige werkgever. De Raden wensen te vernemen wat er gebeurt in geval van schorsing van de arbeidsovereenkomst (bv. wegens ziekte). Wordt de periode van schorsing van de arbeidsovereenkomst geneutraliseerd in de berekening van de drie maanden?

#### **3.2 M.b.t. de arbeidsrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding**

Een werknemer die meer dan één maand afwezig is wegens ziekte, heeft recht op een ziekte- en invaliditeitsverzekering. De Raden wensen te vernemen of deze werknemer in die periode recht heeft op een mobiliteitsvergoeding. Eenzelfde vraag kan gesteld worden voor andere vormen van schorsing (al dan niet voltijds) of tijdelijke aanpassingen van de arbeidsovereenkomst zoals thematische verloven, tijdskrediet en klein verlet. Voor de Raden is het belangrijk dat de mobiliteitsvergoeding dezelfde arbeidsrechtelijke behandeling krijgt als de bedrijfswagen in het bedrijfswagenbeleid van de werkgever.

De Raden wensen eveneens te vernemen of de mobiliteitsvergoeding vatbaar is voor loonbeslag.

#### **3.3 M.b.t. de juridische gevolgen van de mobiliteitsvergoeding**

De Raden zijn van oordeel dat het op basis van de huidige formulering van artikel 9, §4 van het wetsontwerp niet duidelijk is dat de verplichtingen inzake financiële tegemoetkoming in de verplaatsingskosten (die werden vastgelegd in de CAO n°19 octies en/of in gunstigere sectorale cao's) behoudens tegenstrijdige bepalingen niet meer van toepassing zijn op werkgevers die een mobiliteitsvergoeding aanbieden.

Concreet stellen de Raden voor om in artikel 9, §4 van het wetsontwerp "De bestaande verplichtingen voor de werkgever om een verplaatsingsvergoeding toe te kennen houden op te bestaan vanaf [...]" te herformuleren als "Behoudens tegenstrijdige bepalingen zijn de verplichtingen voor de werkgever om tegemoet te komen in de kosten van de woon-werkverplaatsingen niet meer van toepassing vanaf [...]".

#### **3.4 M.b.t. de fiscale behandeling van de mobiliteitsvergoeding**

Artikel 22, §2 van het wetsontwerp schrijft voor dat het jaarlijks belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding vastgesteld is op 4% van zes zevenden van de cataloguswaarde van het voertuig waarvan wordt afgezien. De Raden vragen zich af of dit percentage voldoende hoog is om te garanderen dat de mobiliteitsvergoeding budgetneutraal zal zijn voor de staat.

De Raden vragen om verduidelijking van artikel 22,§3 van het wetsontwerp dat voorschrijft dat het bedrag van de mobiliteitsvergoeding dat het jaarlijks belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding overschrijdt, wordt vrijgesteld.

### ***3.5 M.b.t. het advies van de Raad van State dd. 14 november 2017 over het voorontwerp van wet betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding***

De Raden vestigen de aandacht op de gevolgen die zouden kunnen ontstaan wanneer op basis van dit advies van de Raad van State bij het Grondwettelijk hof beroep zou worden aangetekend tegen de wet betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

De Raden zijn ervan overtuigd dat met het mobiliteitsbudget kan worden tegemoetgekomen aan een aantal kritische opmerkingen van de Raad van State m.b.t. de mobiliteitsvergoeding. Daarom vragen ze dat de beide wetsontwerpen betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding en betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget samen worden ingevoerd.

### ***3.6 M.b.t. de budgetneutraliteit van de mobiliteitsvergoeding voor de werkgever***

De Raden stellen vast dat de werknemer die zijn bedrijfswagen inruilt, zijn mobiliteitsvergoeding daadwerkelijk zal moeten gebruiken om zijn woon-werkverplaatsingen te financieren. Ze wijzen erop dat dienstverplaatsingen die vroeger met de bedrijfswagen gebeurden, mogelijk bijkomend betaald zullen moeten worden door de werkgever, waardoor de budgetneutraliteit voor de werkgevers niet in alle gevallen gegarandeerd is. De Raden stellen wel vast dat de werkgever te allen tijde de mogelijkheid heeft om de mobiliteitsvergoeding terug om te zetten in een bedrijfswagen.

## **4 Slotbeschouwingen**

### ***4.1 Er moet naast de mobiliteitsvergoeding ook een mobiliteitsbudget komen***

De Raden herhalen hun standpunt dat de mobiliteitsvergoeding vanuit een duurzaam mobiliteitsoogpunt enkel zinvol is als er ook een mobiliteitsbudget komt.

### ***4.2 Het naast elkaar bestaan van de vergoeding en het budget noopt tot het nemen van extra antimisbruikmaatregelen***

Tijdens de hoorzitting dd. 23 januari 2018 in de Kamer van Volksvertegenwoordigers hebben de Raden er akte van genomen dat de regeringspartijen de intentie hebben om de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget volledig los van elkaar te laten bestaan. Dat het niet hun bedoeling is om de beide systemen in elkaar te passen, leiden de Raden ook af uit het feit dat het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding geen bepalingen bevat over een mobiliteitsbudget. De Raden leiden dit ook af uit het feit dat het principe van het mobiliteitsbudget in de memorie van toelichting van artikel 8 van het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding (doc 54 2838/001, pagina 23) wordt uitgesloten.

Indien de beide systemen los van elkaar zouden bestaan, dan is het volgens de Raden nodig om extra antimisbruikmaatregelen op te nemen die het voor werknemers onmogelijk maken om het mobiliteitsbudget te combineren met een mobiliteitsvergoeding of met meer dan 1 bedrijfswagen.

#### ***4.3 De regeringswerkzaamheden m.b.t. het mobiliteitsbudget moeten zo snel mogelijk worden afgerond***

Vanuit hun overtuiging dat er naast een mobiliteitsvergoeding ook een mobiliteitsbudget moet komen en rekening houdend met het groot draagvlak<sup>6</sup> bij werkgevers en werknemers voor een mobiliteitsbudget, verzoeken de Raden de regering om haar werkzaamheden m.b.t. het mobiliteitsbudget zo snel mogelijk voort te zetten.

#### ***4.4 Zowel de mobiliteitsvergoeding als het mobiliteitsbudget moeten samen worden aangenomen***

De Raden vragen om zowel m.b.t. de invoering van de mobiliteitsvergoeding als m.b.t. de invoering van het mobiliteitsbudget een wet aan te nemen. Ook vragen ze duidelijkheid over de datum van inwerkingtreding van de beide wetten. De Raden zijn van mening dat het niet zinvol is om deze wetten retroactief in werking te laten treden.

Tot slot vragen de Raden om geraadpleegd te worden over het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget.

---

<sup>6</sup> Uit het onderzoek dat iVox realiseerde in opdracht van SD Worx en vacature.com blijkt dat er bij zowel werkgevers als werknemers een groot draagvlak bestaat voor een mobiliteitsbudget. Twee op vijf (42,8%) werkgevers is geïnteresseerd in een mobiliteitsbudget en meer dan de helft (52,1%) overweegt een mobiliteitsbudget in te voeren in de nabije toekomst of heeft dit al gedaan. Iets meer dan de helft van de werknemers (51,8%) staat open voor een mobiliteitsbudget.