



EV Belgium Standpunt

Het Waarborgen van de Maatschappelijke Doelstellingen van het Mobiliteitsbudget

26 februari 2026

Introductie

Het Federale Mobiliteitsbudget heeft zich gevestigd als een hoeksteen van de Belgische strategie om de bedrijfsvloot te vergroenen en een 'modal shift' teweeg te brengen. EV Belgium ondersteunt het Mobiliteitsbudget in deze als een essentieel instrument ten gunste van duurzame mobiliteit. Wij uiten echter onze grote bezorgdheid over nieuwe regels en interpretaties – specifiek met betrekking tot de "cash-out"-optie en het gebruik van het budget voor huur- of leningen. Wij zijn van mening dat deze mechanismen de effectiviteit van deze maatregel voor het milieu verwateren en een negatieve impact hebben op de transitie naar duurzame mobiliteitsoplossingen.

In 2024 maakt ongeveer 1 op de 20 personen die gebruik mogen maken van het Mobiliteitsbudget, gebruik van deze keuze. Dit aantal is snel gegroeid en zal – zeker onder de nieuwe regels en verplichtingen – nog verder toenemen (zie bijlage 2). De aantrekkingskracht van deze optie verandert dus snel en wordt een steeds belangrijker keuze. Om deze minder effectieve optie en zijn negatieve impact te beperken, roept EV Belgium beleidsmakers op om rekening te houden met hun bedenkingen en aanbevelingen.

1. Het Mobiliteitsbudget: een motor voor duurzame mobiliteit

EV Belgium bevestigt opnieuw dat het Mobiliteitsbudget een cruciale hefboom is voor de modernisering van het loonbeleid. Het slaagt erin werknemers weg te halen bij voertuigen met traditionele verbrandingsmotoren (ICE) door aantrekkelijke, duurzame alternatieven aan te bieden (Pijler 1 & 2). Daarnaast stelt deze regeling:

- werknemers in staat een mobiliteitsmix te kiezen die bij hun levensstijl past;
- als een belangrijke katalysator voor de adoptie van emissievrije voertuigen; en
- de transportsector in staat de Belgische doelstelling om de CO₂-uitstoot aanzienlijk te verminderen.



2. Het risico van "Cash-Out" en niet-mobiliteitsgerelateerde uitgaven

De kernfilosofie van het Mobiliteitsbudget is het financieren van duurzame mobiliteitsoplossingen. Recente wijzigingen of voorstellen om de "cash-out"-opties (Pijler 3) niet aan te pakken, of om toe te staan dat het budget gebruikt wordt voor hypothecaire leningen of huurkosten (zonder strikte duurzaamheidscriteria), ondermijnen duidelijk de filosofie van deze regeling.

Het blijvend toestaan dat het budget gemakkelijk kan worden omgezet in geld of gebruikt voor huisvestingskosten (huur/leningen), verandert een mobiliteitsprikkel in een louter financiële tool voor loonoptimalisatie. Dit ondersteunt de decarbonisatie van mobiliteit niet actief, aangezien mensen hun 'andere', meer vervuilende gezinswagen zullen blijven gebruiken en het lost de files niet op, omdat het gemiddeld aantal gereisde kilometers per persoon niet wordt gecompenseerd. Een zorgwekkend voorbeeld hiervan is de snel toenemende leeftijd van het Belgische wagenpark, die sinds de invoering van het Mobiliteitsbudget in 2019 nog sneller stijgt (zie bijlage 1).

Hoewel de "cash-out" optie op korte termijn aantrekkelijk kan lijken voor werknemers en geen echte impact heeft op de werkgever, voorzien ze op de lange termijn niet in de mobiliteitsbehoeften van de werknemer en nemen ze de prikkel weg om duurzamere vervoersopties te verkennen.

3. De impact op het EV-ecosysteem

De bedrijfspvloot is de drijvende kracht achter de elektrificatie van het Belgische wagenpark. Het verzwakken van de link tussen het Mobiliteitsbudget en daadwerkelijke mobiliteit heeft een directe negatieve impact op de EV-markt door:

1. Tweedehandsmarkt: De elektrische bedrijfswagens van vandaag zijn de betaalbare tweedehands EV's van morgen. Het vertragen van de zakelijke transitie schaadt de beschikbaarheid van betaalbare EV's voor particulieren in de toekomst.
2. Verminderde adoptie van EV's: Als werknemers worden gestimuleerd om voor "cash-out" te kiezen in plaats van een emissievrij voertuig (Pijler 1) of duurzame deelmobiliteit, zal de vraag van EV's vertragen.
3. Stagnatie van infrastructuur: Een vermindering van de adoptie van elektrische bedrijfswagens leidt tot verminderde investeringen in laadinfrastructuur thuis en op kantoor.



Aanbevelingen

EV Belgium dringt er bij beleidsmakers op aan om de integriteit van het Mobiliteitsbudget te bewaken. De focus moet blijven liggen op "Mobiliteit en Multimodaliteit", niet op "Bakstenen en Cash". Daarom maken wij de volgende aanbevelingen:

1. **Mobiliteit blijft de prioriteit.** Alleen door mensen echte alternatieven te bieden, blijven ze vrij om te kiezen en zich te verplaatsen.
2. **Het Mobiliteitsbudget moet in de eerste plaats dienen voor de decarbonisatie van mobiliteit.** Het budget moet prioriteit geven aan Pijler 1 (EV's) en Pijler 2 (Zachte/Openbaar vervoer/Multimodaliteit). *Het verplichten van Pijler 1 (door de werkgever en onder bepaalde voorwaarden) is alvast een goede eerste stap.*
3. **De cash-out optie moet zo veel mogelijk worden beperkt:** Pijler 3 moet de minst aantrekkelijke optie blijven, enkel gebruikt als restsaldo, en niet als primaire keuze.
 - o Terugbetaling van brandstof- en laadkosten mag niet langer worden toegestaan als men besluit uitsluitend gebruik te maken van een cash-out of optie voor huisvestingskosten.
 - o Huisvestingskosten moeten onder de loep worden genomen: Het gebruik van het budget voor huisvestingskosten moet strikt gekoppeld zijn aan het verminderen van reisafstanden (nabijheid tot het werk).

Daarnaast stellen we voor om **aanvullende duurzaamheidscriteria** te koppelen aan de huisvestingskosten en "cash-out" optie (pijler 2 en 3) om te voorkomen dat deze worden besteed aan niet-duurzame mobiliteit. Vandaag de dag kunnen werknemers deze opties gebruiken om niet-duurzame oplossingen voor woon-werkverkeer te indirect te financieren. Daarom zouden alleen werknemers die geen eigenaar zijn van een fossiel voertuig in hun huishouden in aanmerking moeten komen voor de "cash-out optie". De huidige 10 km-regel is niet voldoende om dit risico uit te sluiten.

Wij stellen daarenboven voor om basisgegevens uit de *Kruispuntbank Voertuigen* voor dit doel ter beschikking te stellen van werkgevers.¹ Als dit niet haalbaar is, adviseren we om ten minste de vereiste via een beëdigde verklaring door de werknemer in te voeren. Deze aanvullende vereiste dient als stimulerende maatregel voor de tweedehandsmarkt voor voertuigen: sommige werknemers zouden ervoor kunnen kiezen om hun vervuilende auto te vervangen door een duurzaam model om alsnog in aanmerking te blijven komen voor huisvesting of "cash-out" optie van het Mobiliteitsbudget.

1

<https://mobilit.belgium.be/nl/weg/erkenning-als-professioneel/inschrijvingen/uitwisseling-gegevens-met-stakeholders/kruispuntbank>



Conclusie

Het federale Mobiliteitsbudget is een belangrijk instrument in de Belgische strategie om de bedrijfsvloot te vergroenen en een echte modal shift teweeg te brengen. EV Belgium steunt deze aspecten van het Mobiliteitsbudget volledig als essentieel voor het bevorderen van duurzame mobiliteit. Wij bevestigen ook opnieuw dat het Mobiliteitsbudget een cruciale hefboom is voor de modernisering van het loonbeleid. Wij uiten echter onze grote bezorgdheid over "cash-out"-optie en het gebruik van het budget voor huur- of lening afbetalingen. Wij geloven dat deze mechanismen de effectiviteit van de maatregel voor het milieu verwateren en een negatieve impact hebben op de transitie naar duurzame mobiliteitsoplossingen.

Werknemers weghalen bij traditionele vervuilende voertuigen door aantrekkelijke, duurzame alternatieven aan te bieden (Pijler 1 & 2) is dus een goed idee. Het toestaan dat het budget eenvoudig kan worden omgezet in geld of gebruikt voor huisvestingskosten (huur/leningen) maakt van de regeling een tool voor loonoptimalisatie die de decarbonisatie van mobiliteit niet actief ondersteunt.

Om het Mobiliteitsbudget te waarborgen als een ware motor voor decarbonisatie, moeten beleidsmakers strikte prioriteit geven aan duurzame multimodaliteit boven "bakstenen en cash". Het kader moet duurzame voertuigen (Pijler 1) en multimodaliteit (Pijler 2) actief stimuleren als de primaire opties, terwijl de cash-out optie worden gedegradeerd tot een restrol en de criteria voor huisvesting worden aangescherpt om ervoor te zorgen dat ze de woon-werkafstand daadwerkelijk verkleinen. Door te voorkomen dat het budget een generieke loontoeslag wordt, zorgen we ervoor dat het een doelgericht instrument blijft dat echte, groene alternatieven biedt voor vrijheid van verplaatsing..

###

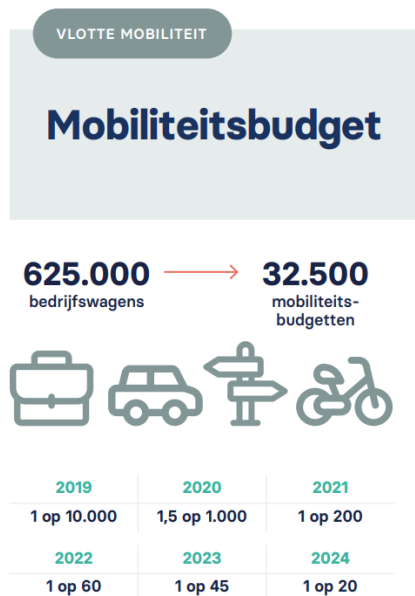


Annex 1

2017	8 jaar, 11 maanden en 20 dagen	3278	1.20%
2018	9 jaar en 3 dagen	3290	0.37%
2019	9 jaar en 18 dagen	3305	0.46%
2020	9 jaar, 2 maanden en 26 dagen	3375	2.12%
2021	9 jaar, 5 maanden en 18 dagen	3457	2.43%
2022	9 jaar, 9 maanden en 11 dagen	3572	3.33%
2023	9 jaar, 10 maanden en 29 dagen	3622	1.40%
2024	10 jaar en 29 dagen	3682	1.66%
2025	10 jaar, 3 maanden en 19 dagen	3764	3.92%

Annex 2

Ruim 5 % van de rechthebbenden, hetzij 1 op 20, maakt gebruik van het wettelijke mobiliteitsbudget.



Bronnen: FOD Mobiliteit & SDWorx | Cijfers op 31.12.2024



EV Belgium vzw/asbl
Wetstraat - 81A - Rue de la Loi
Brussel - 1040 - Bruxelles
contact@ev.be