

Welke rol spelen de *mobility managers* en de *fleet managers* bij het verbod op diesel- en benzinemotoren?

In het kader van het overleg over het verbod op diesel tegen 2030 (en benzine in een latere fase) werd een focusgroep georganiseerd tijdens het Mobility Salon van 29 januari 2019 met de *mobility managers* en de *fleet managers* van de ondernemingen in het BHG. Als sleutelfiguren van de mobiliteit in ondernemingen, voor het woon-werkverkeer, de interne mobiliteit van de onderneming of de mobiliteit van de bezoekers zullen de *mobility managers* en *fleet managers* een essentiële rol spelen bij het verbod op thermische diesel- en benzinemotoren. Verdeeld in 5 groepen van een tiental deelnemers hebben ze 3 vragen beantwoord:

1. Welke acties kan u ondernemen als mobility of fleet manager om de invoering van het verbod op diesel- en benzinemotoren in uw onderneming te vergemakkelijken?
2. Wat zijn de hindernissen voor de invoering van het verbod op diesel- en benzinemotoren in uw onderneming?
3. Welke acties moeten worden ondernomen om deze hindernissen op te lossen?

Deze vragen werden als volgt beantwoord:

1. Acties die moeten worden ondernomen door de *mobility* en *fleet managers*

Op het gebied van **infrastructuur** hebben de deelnemers voornamelijk de plaatsing van laadpalen voorgesteld voor elektrische voertuigen op batterijen en stations voor voertuigen op CNG, zowel voor wagens van de onderneming als voor de wagens van de werknemers. Deze palen zouden idealiter toegankelijk zijn voor het publiek. Er werd ook voorgesteld de werknemers te laten betalen voor het gebruik van de bedrijfsparking om het gebruik van de individuele auto voor het woon-werkverkeer te verminderen en douches en kleedkamers te installeren voor fietsers om deze verplaatsingswijze te vergemakkelijken en aan te moedigen.

De voorgestelde maatregelen voor de **voertuigen** zijn de hergroepering van de bedrijfsvloot in een pool van gedeelde elektrische voertuigen voor interne verplaatsingen en de vervanging van individuele bedrijfsvoertuigen door de oprichting van een pool van bedrijfsvoertuigen (auto's, maar ook fietsen, steps,...). Het doel is het mogelijk maken verschillende mobiliteitsoplossingen te **testen** (elektrische voertuigen, hybride voertuigen, andere mobiliteit) en zo de **psychologische barrières** t.o.v. nieuwe technologieën **op te heffen**. Er werd ook voorgesteld leveringen met elektrische bestelwagens uit te voeren.

De *mobility* - en *fleet managers* menen ook dat ze de **communicatie** kunnen verbeteren door bijvoorbeeld te informeren over de verschillende soorten van brandstoffen (met inbegrip van hun impact op het leefmilieu, rekening houdend met de volledige levenscyclus), door het belang van alternatieve brandstoffen uit te leggen in functie van de afgelegde kilometers en door een campagne te organiseren om het economisch en ecologisch gedrag te bevorderen. Om deze verschillende acties te verwezenlijken, legden ze de nadruk op de nood aan steun van het Gewest.

De deelnemers hebben ook wijzigingen geïdentificeerd die moeten worden aangebracht aan het **mobiliteitsbeleid** (soms ook op het niveau van de wetgeving). Het zou wenselijk zijn het leasing budget te vervangen door een mobiliteitsbudget en de brandstofkaart te beperken en “groene” opties voor te stellen in de catalogus van leasingwagens. Deze “groene” opties zouden voordeliger moeten zijn voor de werknemers om ze zo aan te moedigen hiervoor te kiezen. De vloot van de dienstvoertuigen van de onderneming zou een duidelijke doelstelling van elektrificatie moeten hebben. Om de afstanden te verminderen die met de wagen worden afgelegd, zouden initiatieven zoals het Bike Project moeten worden aangemoedigd en uitgebreid. Er wordt ook gevraagd het openbaar vervoer te verbeteren en er wordt voorgesteld in de openbare aanbestedingen te vermelden dat men voertuigen met alternatieve aandrijving wenst.

2. Obstakels bij de invoering van het verbod op diesel en benzine

De *fleet en mobility managers* beschouwen de volgende zaken als obstakels inzake **infrastructuur of technologie** bij de invoering van het verbod:

Wat de beperking van de beschikbare technologieën betreft, vermelden ze de te lange laadtijd voor de elektrische voertuigen op batterijen, de autonomie van de elektrische voertuigen, de beperkte keuzes (vooral voor de bijzondere voertuigen zoals specifieke vrachtwagens, tractoren,...) en de ruimte die nodig is voor alternatieve aandrijfsystemen. Hierbij komen de obstakels inzake infrastructuur: ligging van de onderneming die ze minder toegankelijk maakt voor alternatieve mobiliteit, ontoereikend aanbod van openbaar vervoer of buitensporige voordelen voor de individuele wagen zoals de gratis bedrijfsparking.

De impact van de maatregel op het **budget** wordt ook als een obstakel beschouwd. Het gebrek aan middelen van de onderneming, op financieel niveau (duurdere voertuigen) maar ook de infrastructuur en beschikbare plaats of personeel om de maatregel uit te voeren wordt door de deelnemers vermeld. Het gebrek aan een eenvoudig en uniform wetgevend en fiscaal kader tussen de Gewesten (verkeersbelasting, belasting op inverkeersstelling, enz.), de indruk niet te worden gehoord door de overheden en de organisaties die geen toegang hebben tot het systeem (geen aftrekbaarheid voor de vzw's bijvoorbeeld) maken ook deel uit van de geïdentificeerde obstakels.

Een derde groep van geïdentificeerde obstakels zijn van **psychologische** aard en betreffen de elektrificatie van bedrijfsvoertuigen. De *mobility- en fleetmanagers* menen dat indien de huidige bedrijfsvoertuigen moeten worden vervangen door elektrische voertuigen dit een verlies van comfort voor de werknemers zal betekenen. De werknemers zouden hun elektrische wagen met een beperkte autonomie vele uren moeten opladen in vergelijking met de thermische voertuigen en dit zou ongetwijfeld moeilijk te aanvaarden zijn omwille van de weerstand en de terughoudendheid tegenover de verandering in de Belgisch cultuur waar de bedrijfswagen sterk verankerd is in de mentaliteit. De tevredenheid van de werknemers zou dus kunnen dalen indien ze de indruk hebben dat hun prestige lijdt onder de vervanging van hun grote thermische wagen door een kleinere (want duurdere) elektrische wagen. De *mobility en fleet managers* vrezen dat de ondernemingen geen talentvolle werknemers meer zullen kunnen aantrekken (zowel door het BHG minder toegankelijk te maken als door voertuigen aan te bieden die als minder praktisch worden beschouwd) en wijzen ook op de

terughoudendheid van het beleid om een maatregel in te voeren die ongetwijfeld onpopulair zou zijn.

3. Welke acties moeten worden ondernomen om de hindernissen op te lossen?

De *mobility en fleet managers* menen dat de volgende acties nuttig zijn inzake **infrastructuur en technologie** in het kader van het verbod op thermisch motoren. Een netwerk van snelle laadpalen ontwikkelen, de plaatsing van laadpalen in alle appartementen opleggen, stedelijke fietsnelwegen aanleggen. Voor de logistiek vermelden ze de ontwikkeling van de stedelijke infrastructuur van micro-opslagplaatsen en de ondersteuning van de innovatie voor de hybride vrachtwagens. Wat de energie betreft, zijn ze van mening dat men zich ervan moet verzekeren dat de productie van elektriciteit zo “proper” mogelijk is door de voorkeur te geven aan zonne-energie en windenergie.

Inzake **communicatie** wordt voorgesteld de competitieve voordelen van de elektrische wagen te benadrukken, weinig onderhoud, lagere energieprijzen, comfort dankzij de afwezigheid van lawaai en geen directe uitstoot. Deze boodschap moet worden versterkt in de methodologie van de Ecoscore-tool die geen rekening houdt met de nodige verontreiniging in een vroege fase van de constructie. De deelnemers vragen meer te informeren over de voordelen van de technologieën en alternatieven voor de thermische voertuigen.

Inzake **mobiliteit** zou het nuttig zijn het aanbod van het openbaar vervoer te versterken, platformen van carpooling op te zetten met ondernemingen uit eenzelfde geografisch gebied en de logistiek van de (elektrische) fiets te vergemakkelijken.

Wat de **fiscale en budgettaire** aspecten betreft, wordt voorgesteld “de voordelen van alle aard” te uniformiseren, het voordeel van de bedrijfswagen te verminderen, telewerk te verhogen en zelfs een verhuisprijs voor te stellen. Het probleem van de hoge prijs voor de elektrische voertuigen op batterijen zou kunnen worden opgelost door de concurrentie, de toekenning van premies, de optimalisering van de technologie of de massaproductie. De ondernemingen zouden voordelen kunnen krijgen zoals de btw op elektrische voertuigen verminderen of opheffen en een federaal wetgevend en fiscaal kader dat beter is aangepast aan de alternatieve mobiliteit, in het bijzonder dankzij het mobiliteitsbudget.