



Persbericht

CRB en NAR bereiken akkoord over aanpassingen voor succesvolle hervorming mobiliteitsbudget

Het federaal regeerakkoord 2025-2029 bepaalt dat het mobiliteitsbudget zal worden omgevormd van een vrijwillig instrument tot een wettelijke verplichting: werkgevers zullen het moeten aanbieden aan werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen.

Op 29 april 2026 brachten de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) hierover een unaniem advies uit. Daarin pleiten de Raden voor:

- het doorvoeren van administratieve vereenvoudigingen
- een beperking van de inbreng van huisvestingskosten en
- een echte keuze binnen pijler 2 van het mobiliteitsbudget (nl. duurzame mobiliteit), die is afgestemd op de behoeften van de werknemers.

Alleen via bijsturingen op deze 3 vlakken die onlosmakelijk met elkaar verweven zijn, kan de verplichting om een mobiliteitsbudget aan te bieden aan werknemers met recht op een bedrijfswagen volgens de Raden daadwerkelijk bijdragen aan een duurzame modal shift.

De Raden vragen om **administratieve vereenvoudigingen** voor de implementatie van het mobiliteitsbudget. Ze vragen onder meer om de formules voor de berekening van de Total Cost of Ownership (TCO)¹ te vereenvoudigen.

Daarnaast pleiten ze voor tijdelijke uitsluitingen van bepaalde werknemerscategorieën van het mobiliteitsbudget² en een tijdelijke uitzondering voor het gebruik van deelauto's met een verbrandingsmotor. Momenteel wordt autodelen de facto uitgesloten als bestedingsmogelijkheid van het mobiliteitsbudget, terwijl het nochtans een duurzame vorm van mobiliteit is³.

Verder achten de Raden het noodzakelijk om **het inbrengen van huisvestingskosten tot maximaal 50 % van het mobiliteitsbudget** te beperken. Dit moet garanderen dat het budget daadwerkelijk wordt ingezet voor mobiliteitsdoeleinden en niet als instrument voor loonoptimalisatie, waardoor tegelijk negatieve effecten op de woningmarkt worden vermeden. Zonder deze bijsturing dreigt het mobiliteitsbudget voor een aanzienlijke groep werknemers immers neer te komen op extra koopkracht voor het betalen van huur of hypotheek. In een woonmarkt die nu al onder druk staat, zal dit onvermijdelijk leiden tot hogere huur- en vastgoedprijzen.

Tot slot benadrukken de Raden het belang van **dialogo op ondernemingsniveau over de bestedingsmogelijkheden binnen pijler 2**. Het is immers essentieel dat het minimumaanbod in pijler 2 aantrekkelijk genoeg is om werknemers met een mobiliteitsbudget daadwerkelijk te doen overstappen naar alternatieven voor de bedrijfswagen, en dat dit aanbod aansluit bij hun behoeften.

¹ De Total Cost of Ownership (TCO) is de totale jaarlijkse bruto kostprijs voor de werkgever van de financiering en het gebruik van een bedrijfswagen.

² Momenteel is het nog niet mogelijk om bepaalde functies (bv. de functie van handelsvertegenwoordiger of functies van thuishulp en -zorg) op een comfortabele wijze uit te oefenen met een nulemissiewagen wegens onvoldoende autonomie, onvoldoende laadpalen enz.

³ Vandaag geldt voor deelauto's en huurauto's met chauffeur, in tegenstelling tot taxi's en huurauto's zonder chauffeur, een nulemissiecriteria. Op dit moment is het aanbod van elektrische deelauto's beperkt (tot 29%). Aangezien het in de praktijk onmogelijk is om te controleren of te bewijzen dat gebruikte deelauto's CO₂ uitstoten, wordt autodelen de facto uitgesloten als bestedingsmogelijkheid van het mobiliteitsbudget, terwijl het nochtans een duurzame vorm van mobiliteit is.

U kunt het advies raadplegen op de websites van de [CRB](#) en de [NAR](#).