

# SBE grijpt duurzaam ondernemen aan om mobiliteit te tackelen





Jan Thomas

SBE, het studiebureau dat in 1988 in Sint-Niklaas kleinschalig van start ging, is na bijna dertig jaar uitgegroeid tot een toonaangevende onderneming in ontwerp- en uitvoeringsstudies van grote infrastructuurwerken. De Wase sterkhouders zag zijn personeelsbestand de laatste jaren flink toenemen tot 110 medewerkers. En de limiet is nog niet bereikt. SBE besloot te investeren in duurzaam ondernemen. Dat leidde tot een gerichte aanpak van de mobiliteit van de eigen medewerkers. Een gesprek met bestuurder Jan Thomas geeft inzicht in de wijze waarop het studiebureau de mobiliteitskwesitie tackelt

door Steven Roeland | fotografie Stefaan Van Hul

Het verhaal van SBE is er een van doorzettingsvermogen en gestage groei. Het familiebedrijf timmerde hard aan de weg. Dat leverde alsmat grotere opdrachten op in de waterbouw. Eerst in België, Frankrijk en Nederland, later ook buiten Europa. Het internationale trackrecord van SBE spreekt nu al tot de verbeelding: studiewerk voor een waterkrachtinstallatie in Myanmar, voor de aanleg van havens in Nigeria en Ghana en het Nicaraguakanaal en voor een nieuw sluiscomplex in India. Ook in de burgerlijke bouwkunde verdient SBE haar sporen. De oostelijke tangent in Sint-Niklaas en de westelijke en oostelijke delen van de R4 in Gent lagen op de teken- en studietafel van SBE. Voeling met de impact van infrastructuurwerken op mobiliteit heeft SBE dus al lange tijd.

#### **DUURZAAM ONDERNEMERSCHAP ALS OPSTAP**

De dynamiek leverde SBE in 2014 de bekroning van 'Bedrijf van het jaar' op in Sint-Niklaas. 'Deze erkenning gaf onze organisatie een boost. Toen de stad Sint-Niklaas in april 2015 haar Klimaatplan uitrolde, vonden we dat we niet langs de zijlijn konden blijven staan', licht Jan Thomas toe. SBE ging prompt aan de slag in een zoektocht naar 20 % CO<sub>2</sub>-reductie. Een energicoachingtraject bracht inzichten, maar de winst bleek vooral te halen in de verplaatsingen van het personeel. De CO<sub>2</sub>-voetafdruk van het wagenpark bleek erg groot. Een bijkomende mobiliteitsanalyse van het Provinciaal Mobiliteitspunt Oost-Vlaanderen bracht verheldering in het verplaatsingsgedrag en de potentiële alternatieven. En zo gaf de ecologische bekommernis de mobiliteitsoplossingen een zetje.

'We zijn gestart met een aanpassing van de brandstofkeuze in de autopolicy', legt Jan Thomas uit. Omwille van de restwaarde van leasingvoertuigen, was diesel een verplichting. 'Die hebben we meteen geschrappt zodat benzine en elektrische aandrijving meer kansen krijgen.' Autokilometers worden zo meer ecologisch maar verminderen daarmee niet besepte SBE. Dus ging het bedrijf nog enkele stappen verder.



**‘We bouwen aan een ambitieus woon-werkfietsplan dat tegen 2019 zo’n 20 % van de medewerkers regelmatig de fiets op moet krijgen.’**

### TREINGEBRUIK VERDUBBELD

SBE beschikt over een ruime parking, maar ligt ook vlak bij het treinstation. De medewerkers komen van Gent, Antwerpen of van verder. Nu de mobiliteit op de snelwegen sterk onder druk staat, dringen alternatieven zich op. ‘Twee maatregelen hebben aangezet tot meer treingebruik: het invoeren van Railease en het toepassen van de derde-betalersregeling,’ getuigt Jan Thomas. Railease combineert een bedrijfswagen met de trein en bij uitbreiding met ander openbaar vervoer. Het is een vervoersbewijs voor een beperkt aantal reisdagen met de trein, zonder dat de dagen vooraf bepaald zijn. ‘Railease geeft werknemers de keuze om zonder het inleveren van hun wagen toch regelmatig een filevrije verplaatsing naar kantoor te maken.’ De derde-betalersregeling (*meer informatie hierover leest u op pagina 71, n.v.d.r.*) is dan weer belangrijk om sollicitanten te overtuigen. Voor SBE, dat jonge ingenieurs een eerste werkervaring biedt en hen intern klaarstoomt voor het grotere werk, is die doelgroep belangrijk. Kosteloos trainen zonder voorfinanciering geeft pas afgestudeerde, beginnende medewerkers een financieel zetje. ‘Die maatregelen verdubbelden op twee jaar tijd het aantal treingebruikers in onze organisatie. Tegen 2019 hoop ik dat een op de vijf medewerkers naar het kantoor spoort,’ zegt Jan Thomas.

Hoewel 20 % van het personeel van SBE binnen een straal van 5 km woont en nog eens 20 % tussen de 5 en de 15 km, legt momenteel slechts 8 % van de medewerkers de woon-werkverplaatsing af met de fiets. ‘Dat kan beter’, beseft ook Jan Thomas. ‘In onze sector behoort een bedrijfswagen vaak bij het verloningspakket van ingenieursprofielen. Maar dat neemt niet weg dat fietsen een aantrekkelijke optie kan zijn.’ En zo bouwt SBE nu aan een ambitieus woon-werkfietsplan dat tegen 2019 zo’n 20 % van de medewerkers regelmatig de fiets op moet krijgen. Een fietsvergoeding is al van toepassing en de organisatie stapte al met succes mee in sensibiliseringsacties zoals de Car Free Day. Maar er volgt meer.

### STEUN VAN HET PENDELFONDS

‘We gaan investeren in een mobiliteitscoördinator. Een personeelslid dat deels wordt vrijgesteld om een groeitraject de komende twee tot drie jaar waar te maken. Die zal personeel stimuleren, maar ook de

praktische aspecten begeleiden. We willen onze fietsenstallingen opsmukken en uitbreiden, een fietsonderhoudhoekje ontwikkelen, douches installeren en fietsuitrusting aankopen’, kijkt Jan Thomas vooruit. Een investering die een ernstige financiële inspanning vraagt. SBE diende een dossier in bij het Pendelfonds, een subsidiëeringsinitiatief dat projecten ondersteunt die een duurzaam woon-werkverkeer bevorderen en hoopt dat het dossier positief wordt geëvalueerd.

Maar Jan Thomas kijkt verder dan de fiets en trein. ‘Dit is een gelegenheid om ook parkeerplaatsen voor carpoolers te realiseren en ook in dat deelsysteem te investeren.’ Ook de switch van leasebudget naar een mobiliteitsbudget staat op het verlanglijstje. SBE wacht nog even af of de federale overheid met een duidelijke regelgeving komt. ‘Het zou het een flink pak eenvoudiger maken. Maar als de overheid blijft talmen, gaan wij niet op hen wachten om zelf een oplossing uit te werken.’

Bedrijven kunnen zelf veel doen, maar ondersteuning van de overheden blijft belangrijk. ‘Voor kmo’s zijn initiatieven zoals het aanbod van het Provinciaal Mobiliteitspunt en het Pendelfonds van groot belang. Het geeft dat duwtje in de rug dat vaak wat ontbreekt om vaart te maken of snel te beslissen. Dergelijke initiatieven kunnen niet genoeg onder de aandacht gebracht worden’, vindt Jan Thomas. Al is de versnippering van initiatieven over diverse overheden niet evident om snel te weten te komen waar je precies moet aankloppen.

### BLIJVEN INSPIREREN

Het blijft een opgave om werknemers aan te zetten om op een andere manier de woon-werkverplaatsing te doen. Waar ligt de sleutel? Jan Thomas moet daar niet over nadenken. ‘Faciliteren en inspireren’, weet hij. ‘Alleen op die manier combineer je keuzevrijheid met duurzame verandering en geef je medewerkers de beste kans om hun eigen mobiliteit in vraag te stellen.’ En volhouden. Maar dat laatste is een eigenschap waar ondernemers wel vaker beroep moeten op doen. ♦

[www.sbe.be](http://www.sbe.be)

# DERDE-BETALERSREGELING: AANTREKKELIJK VOOR WERKNEMER, VEREENVOUDIGING VOOR WERKGEVER

**Het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren kan ook door financiële en administratieve optimalisatie. De derde-betalersregeling van de openbare vervoersmaatschappijen helpt daarbij. De werknemer hoeft de abonnementskosten niet langer voor te schieten en ook voor ondernemers wordt het administratief eenvoudiger. Een toelichting van deze mogelijke win-winsituatie.**

Gewoonlijk betaalt een werknemer het volledige bedrag van zijn of haar abonnement bij de aankoop. Dat is meteen een flinke hap uit het budget. Als werkgever betaalt u dan maandelijks de werkgeversbijdrage terug. Die terugbetaling vereist een grote administratieve opvolging. Een derde-betalersovereenkomst van de NMBS of De Lijn doet deze administratie nagenoeg verdwijnen en vermijdt dat uw werknemer het abonnement moet voorschieten. Kiezen en digitaal opvolgen

**‘Trein-, tram- en busabonnementen aangekocht met derde-betalerssysteem zijn 100 % fiscaal aftrekbaar en vrij van RSZ.’**

Hoe gaat het concreet in zijn werk? Uw onderneming sluit een derde-betalersovereenkomst af met de NMBS en/of De Lijn. In die overeenkomst geeft u aan of u zich beperkt tot de terugbetaling van de wettelijke minimale bijdrage aan de werknemer of dat u voor een hoger bedrag kiest. Er wordt ook bepaald of u maandelijks, driemaandelijks of jaarlijks de validering van abonnementen wil toepassen. Maandelijks ontvangt u een overzichtsfactuur die u administratief eenvoudig kan afwikkelen. Met een digitale tool kunt u alles opvolgen en aanpassen. En uw werknemer? Die betaalt bij de validatie enkel zijn deel. Bij volledige tegemoetkoming betaalt uw werknemer zelfs helemaal niets aan het loket. De patronale bijdrage wordt door de openbaar vervoersmaatschappij rechtstreeks aan u gefactureerd.

## **OOK VOOR SMS-TICKETS EN KLASSEBEPALING**

Sinds kort is het ook mogelijk om sms-tickets van De Lijn via het derde-betalerssysteem te factureren. Uw onderneming koopt een saldo aan sms-tickets. U kiest via de overeenkomst welke medewerkers sms-tickets kunnen gebruiken voor dienst- of woon-werkverplaatsingen, hoeveel sms-tickets u ter beschikking stelt en of medewerkers zelf mogen bestellen of u zelf de controle houdt. In het geval van de NMBS kan u per medewerker in de overeenkomst



bepalen of u het vervoer in 2de of 1ste klasse (deels) terugbetaalt. De derde-betalersregeling van de NMBS maakt het ook mogelijk om gecombineerde abonnementen voor de NMBS en De Lijn in één beweging te beheren en te verrekenen. Indien u ook werknemers tewerkstelt die enkel een abonnement voor De Lijn nodig hebben, moet u zowel met de NMBS als met De Lijn apart een overeenkomst afsluiten.

## **MEESTAL KOSTELOOS**

Het afsluiten van een derde-betalersovereenkomst is vaak kosteloos, maar niet altijd. De NMBS rekent geen kosten aan voor bedrijven die een werkgeversbijdrage van 80 %, gecombineerd met 20 % federale overheidstussenkomst, toepassen. In andere gevallen betaalt een onderneming een administratiekosten tussen 4 % en 6 % (afhankelijk van de werkgeversbijdrage). Voor de trajecten van De Lijn moet u wettelijk minimum 72 % van het netabonnement van uw werknemers terugbetalen. Meer mag ook, maar er is geen tegemoetkoming voorzien door de staat. De derde-betalersovereenkomst met De Lijn is echter in alle gevallen gratis. Trein-, tram- en busabonnementen aangekocht met derde-betalerssysteem zijn 100 % fiscaal aftrekbaar en vrij van RSZ<sup>1</sup>. Bovendien kan 6 % btw worden gerecupereerd.

<sup>1</sup> enkel van toepassing voor werknemers die voor forfaitaire beroepskosten kiezen

U zoekt een overzicht van de verschillende derde-betalerstoepassingen? Of bent u op zoek naar andere mobiliteitsoplossingen voor woon-werkverkeer? Neem een kijkje op [www.bereikbaarwerk.be](http://www.bereikbaarwerk.be)

Contacteer bereikbaarheidsmanager [steven.roeland@voka.be](mailto:steven.roeland@voka.be) voor meer informatie over mobiliteit.