



INITIATIEFADVIES UITGEBRACHT
DOOR DE ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
TIJDENS ZIJN ZITTING VAN 26 JUNI 2003

inzake

**het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
betreffende de toepassing van een vervoersplan op sommige bedrijven**

INITIATIEFADVIES INZAKE HET ONTWERPBESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING BETREFFENDE DE TOEPASSING VAN EEN VERVOERSPLAN OP SOMMIGE BEDRIJVEN.

Initiatiefadvies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 26 juni 2003

Aanhangigmaking

Overeenkomstig artikel 6, §1, 1° van de ordonnantie van 8 september 1994 houdende oprichting van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, formuleert de Raad uit eigen beweging een advies inzake het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de toepassing van een vervoersplan op sommige bedrijven.

In aansluiting op de werkzaamheden van zijn uitgebreid Bureau die op 6 en 12 juni 2003 bijeenkwamen, formuleert de Raad het volgend initiatiefadvies.

Inleidende beschouwingen

De Economische en Sociale Raad spreekt zich uit over de tekst die ter advies aan de Brusselse Gewestelijke Mobiliteitscommissie en de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd voorgelegd. Beide adviezen vereisten, gezien de toepassing van dit besluit belangrijke economische en sociale aspecten inhoudt voor de Brusselse ondernemingen, dat eveneens de Economische en Sociale Raad om advies terzake zou worden gevraagd.

De Raad betreurt het dan ook dat tot op heden nog niet om zijn advies werd gevraagd.

De Raad heeft kennis genomen van het schrijven dat hem door de Minister voor Leefmilieu werd overgemaakt en waarin stond dat, op basis van de bemerkingen die door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en de Raad voor het Leefmilieu werden uitgebracht, bepaalde wijzigingen aan het oorspronkelijk ontwerp van de Regering werden aangebracht en dat dit als dusdanig verbeterd hem zo vlug mogelijk ter advies zal worden toegestuurd. Het uitbrengen van voorliggend initiatiefadvies zal de Raad niet weerhouden om een advies uit te brengen over het verbeterde ontwerp van zodra dit hem zal worden overgemaakt.

Algemene beschouwingen

De Raad neemt er akte van dat het artikel 19 van de ordonnantie betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit van 25 maart 1999 bepaalt dat het vastleggen van een vervoersplan voor eenzelfde plaats, enkel de privaat- of publiekrechtelijke instellingen betreft die meer dan 200 werknemers tewerkstellen op desbetreffende plaats.

De Raad stelt vast dat inzake de procedure ter verwezenlijking van de vervoersplannen, de voorziene termijnen te lang zijn. Hij is dan ook van mening dat deze merkelijk moeten worden ingekort.

Het VOB en de middenstandsorganisaties stellen meer in het bijzonder vast dat de vooropgestelde procedure erg zwaar blijkt, zowel op het vlak van de inzameling van de gegevens als op het vlak van de toepassing van de bedrijfsvervoersplannen. Ze betreuren dat het ontwerpbesluit geen rekening houdt met het specifiek karakter van de verschillende gebieden van het GewOP en het GBP, op welk niveau specifieke benaderingen een grotere efficiëntie zouden toelaten.

Gezien artikel 19 van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit niet voorziet in bepalingen van bindende aard, kunnen het VOB en de middenstandsorganisaties de bekendmaking in de nota aan de Regering die de aanwending van de milieuvergunning toelaat om het besluit een beperkend karakter te verlenen, niet aanvaarden.

Het VOB en de middenstandsorganisaties kunnen er zich in vinden dat de uitwerking van een bedrijfsvervoersplan één van de elementen zal zijn waarmee rekening wordt gehouden voor de aanpassing van de parkeernormen in het kader van de vernieuwing van milieuvergunningen. Niettemin herhalen ze hun vrees dat de toepassing van de beperking op het autoparkeren, uitgevoerd in het kader van de vernieuwing van milieuvergunningen van bestaande ondernemingen, een rem kan betekenen voor het economische behoud en ontwikkeling van bepaalde ondernemingen maar bovendien een toename van het bovengronds parkeren in de omliggende verkeersaders, dit ten nadele van de omwonenden en andere handelaars.

Het VOB en de middenstandsorganisaties merken op dat een bedrijfsvervoersplan a priori soepel moet zijn, moet beantwoorden aan de noden van de ondernemingen en als doel de verbetering en de valorisatie van de verbindingen moet hebben. Ze vinden het dan ook inopportuun dat de milieuvergunning wordt herleid tot een beperkend uitvoerend instrument van het mobiliteitsbeleid.

De syndicale organisaties zijn van mening dat daar waar bepaalde ondernemingen moedwillig niet wensen mee te werken aan het realiseren van een vervoersplan, er naast de zalvende eveneens dwingende maatregelen dienen te worden voorzien.

De syndicale organisaties zijn eveneens van mening dat, in navolging van de wet van 20 september 1948 die de ondernemingsraden instelde en de wet van 19 december 1974 inzake de sociale relaties binnen de overheidsdiensten, het ontwerpbesluit moet voorzien in een raadpleging van de werknemers binnen de hiertoe opgerichte sociale overlegorganen in de ondernemingen en de openbare administraties.

Het VOB en de middenstandsorganisaties zijn van mening dat het betrekken van de werknemersorganisaties bij de besprekingen onontbeerlijk is voor de goede werking van een bedrijfsvervoersplan, evenwel zonder dat dit overleg dient te worden gehouden in één of ander officieel sociaal overlegorgaan binnen de onderneming, in de wetenschap dat de hier te behandelen thema's op federaal niveau worden bepaald.

Ten slotte vinden de syndicale organisaties het belangrijk dat, qua concept van bedrijfsvervoersplannen, het ontwerpbesluit moet voorzien in het sensibiliseren van de ondernemingen, het opleiden van de sociale partners alsook in een begeleidingsbeleid voor het vervoersplan namens het Gewest.

De Raad is van mening dat er bij de uitwerking van de gemeentelijke mobiliteitsplannen een lokaal overleg moet worden voorzien met de sociale gesprekspartners van de betrokken ondernemingen.

In wat volgt formuleert de Raad artikelsgewijs enige bijzondere beschouwingen.

Bijzondere beschouwingen

Artikel 1

De Raad is van mening dat verschillende bepalingen uit dit artikel dienen te worden verduidelijkt. Zo zijn er :

- de definitie van het begrip "werknemers"

De Raad vraagt, gezien er meerdere concepten mogelijk zijn om tot het aantal van 200 "werknemers" te komen, dat wordt aangestipt welke courante definitie hier zal worden toegepast zodat er uitsluitel komt of het hier gaat om ieder die werkt binnen een arbeidscontract, leercontract of ook prestaties levert zonder arbeidscontract. De Raad stelt hier voor om de definitie zoals vermeld in hoofdstuk XI van de programmawet van 8 april 2003 met betrekking tot de gegeveninzameling betreffende werknemersverplaatsingen tussen hun woon- en werkplaats en welke als werknemer beschouwt: elke persoon die via een arbeidscontract of een leercontract is tewerkgesteld of die anders dan via een arbeidscontract, arbeidsprestaties levert zij het onder de bevoegdheid van een ander persoon, te gebruiken.

Het VOB en de middenstandsorganisaties vragen hier meer specifiek dat er rekening gehouden met de beïnvloeding van de werkuren op de mobiliteit wetende dat nachtwerk niet dezelfde invloed heeft dan dagwerk.

- de begrippen publieke- en privaatrechtelijke instellingen

De Raad vraagt eveneens verduidelijking inzake de begrippen "publiek- en privaatrechtelijke" instellingen teneinde klaarheid te bekomen of enerzijds publiekrechtelijk slaat op zowel federaal, gewestelijk, gemeenschaps- of gemeentelijk niveau en of anderzijds privaatrechtelijk slaat op alle juridische ondernemingsvormen. De Raad beveelt hier aan te verwijzen naar het federaal besluit inzake mobiliteitsdiagnoses.

- het begrip plaats

De Raad is eveneens van mening dat het begrip "plaats" dient te worden verfijnd. Zo is het momenteel niet duidelijk of men het heeft over bijvoorbeeld een industriële zoning of een gebouw waarin meerdere ondernemingen zijn ondergebracht en waarvan het gezamenlijk aantal "werknemers" de 200 overschrijdt.

Het VOB en de middenstandsorganisaties onderlijnen hier meer specifiek dat wanneer op een plaats meerdere ondernemingen aanwezig zijn, enkel de **vrijwillige toetreding** van een onderneming met minder dan 200 werknemers tot een gezamenlijk vervoersplan overeenstemt met de bepalingen van artikel 19 van de ordonnantie betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit.

De syndicale organisaties zijn van mening dat eens het aantal aanwezige werknemers de kaap van 200 overschrijdt, onderaanneming inbegrepen, op éénzelfde nog nader te definiëren plaats, het vervoersplan moet worden vastgelegd ongeacht de grootte van bepaalde aanwezige ondernemingen op deze plaats.

Artikel 2

De Raad is van mening dat de sociale partners op interprofessioneel vlak moeten kunnen deel uitmaken van de voorziene opvolgingscel.

Artikel 3

De syndicale organisaties vragen dat het in de eerste fase voorziene document, dat door de werkgever aan de opvolgingscel moet worden bezorgd, het advies van een binnen de onderneming opgericht overlegorgaan inhoudt.

Het VOB en de organisaties van de middenstand herhalen hun verzet tegen het inschakelen van een sociaal overlegorgaan bij de uitwerking van een bedrijfsvervoersplan.

De Raad is van mening dat bij Fase 1, 1°, b), de vraag naar het privé-adres van de werknemers mogelijk een inbreuk kan betekenen op het respect van het privé-leven van de werknemers. Derhalve vraagt de Raad om het woord "straat" te schrappen uit de tekst van het ontwerpbesluit. Om dezelfde reden vraagt de Raad om bij Fase 1, 1°, de onderverdeling f) te schrappen.

De Raad stelt voor om de 3 voorziene fases terug te brengen naar 2.

De **eerste fase** moet dan de "diagnose van de mobiliteit" uitmaken. Deze omvat met name:

- 1) de inventaris van de verplaatsingen van personen en materiaal in het kader van de werking;
- 2) een analyse van de bereikbaarheid op basis van een vervoersnetwerkmodel;
- 3) een analyse van de effectieve keuzes die het personeel maakt tussen de verschillende vervoermiddelen.

De **tweede fase** omvat het "vervoersplan". Deze omvat met name een actieplan dat alle maatregelen omvat die moeten worden genomen om de verplaatsingen en de luchtkwaliteit te verbeteren, bijvoorbeeld :

- a) door het gebruik van het openbaar vervoer en van milieu- en energievriendelijke vervoermiddelen aan te moedigen;
- b) door in parkeergelegenheid te voorzien buiten de openbare weg;
- c) de verbetering van de middelen voor het vracht- en goederenvervoer.

In tweede instantie stelt de Raad voor om de drie voorziene raadplegingprocedures terug te schroeven naar één raadpleging waarbij het bedrijfsvervoersplan, enkel voor advies, aan de opvolgingscel wordt voorgelegd. Hun taak zal erin bestaan om na te gaan of de onderneming zich voegde naar de wettelijke voorschriften en om elk voorstel te formuleren dat zijn vervoersplan zou kunnen perfectioneren.

In de veronderstelling dat de initiële tekst wordt behouden, stellen het VOB en de middenstandsorganisaties voor om bij Fase 1, 4, tussen de woorden "waarmee" en "een" de woorden "op vrijwillige basis" toe te voegen en stellen eveneens voor om bij Fase 2, 2°, de woorden "buiten de openbare weg" op het einde toe te voegen.

Het VOB en de middenstandsorganisaties zijn van mening dat elke verplichting tegenover de kleine ondernemingen administratieve en financiële kosten met zich mee zal brengen die zij niet kunnen dragen.

Artikel 4

Naast de reeds onder artikel 2 geformuleerde vraag van de sociale partners om deel uit te maken van de opvolgingscel, vreest de Raad dat de vooropgestelde samenstelling van de cel niet zal voldoen om in de eerste fase tegemoet te komen aan elke adviesvraag binnen de vooropgestelde termijnen.

Wat de tweede alinea betreft is de Raad van mening dat de mogelijkheid voor de cel om unilateraal "afschrijven" op te vragen, wederom het gevaar van inbreuk op de privacy inhoudt. Een duidelijker definiëring van de op te vragen inhoud van de gegevenbanken kan hier uitsluitel geven.

Artikel 5

De Raad herhaalt zijn opmerking dat klachtenbehandeling in de basisordonnantie niet was voorzien en is dus van mening dat dit punt 4 niet als dusdanig in het uitvoeringsbesluit kan worden opgenomen, temeer daar het onduidelijk is van wie de klachten kunnen uitgaan.

De Raad is van mening dat, zoals aangestipt in de algemene beschouwingen, er bij de uitwerking van de gemeentelijke mobiliteitsplannen een lokaal overleg moet worden voorzien met de sociale gesprekspartners van de betrokken ondernemingen.

Hiernaast raden het VOB en de middenstandsorganisaties het schrappen van punt 2 aan omdat ze van mening zijn dat een onderneming zijn zeggenschap over zijn communicatie moet bewaren, elke tussenkomst van buitenaf uitsluitend, met deze over de opportuniteit om al dan niet verbetering aan te brengen, inbegrepen.

De Raad is van mening dat met betrekking tot de laatste alinea, het verslag van de cel naar de Minister toe er één van algemene aard moet zijn en niet geïndividualiseerd per vervoersplan.

*
* *