

VOORONTWERP VAN BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING BETREFFENDE DE BEDRIJFSVERVOERPLANNEN

Advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest. 21 september 2010

Aanhangigmaking

Op 26 augustus 2010 heeft de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanwege de Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd voor Leefmilieu en Energie een adviesaanvraag ontvangen inzake het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bedrijfsvervoerplannen.

Na onderzoek door zijn Commissie Ruimtelijke Ordening tijdens haar zitting van 10 september 2010 formuleert de Economische en Sociale Raad het volgend advies.

Advies

Bij de bespreking van de tekst van het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ging **de Raad** na in hoeverre zijn adviezen uit het verleden¹ inzake deze thematiek al dan niet in dit voorontwerp werden vertaald. Naast de bemerkingen, die hij herhaalt, formuleert hij hieronder ook nog enkele bemerkingen over de nieuwe elementen die het voorontwerp bevat.

Zo ervaart **de Raad** het als positief dat aan zijn vraag naar administratieve vereenvoudiging in dit voorontwerp wordt tegemoetgekomen. Hij stelt met genoegen vast dat deze vereenvoudiging enerzijds wordt beoogd met de terbeschikkingstelling van een elektronische versie van het invulformulier en anderzijds met de afstemming van dit formulier op het reeds bestaande formulier met betrekking tot de federale verplichting inzake de inzameling van gegevens over de verplaatsingen van werknemers. **De Raad** is bovendien van oordeel dat de verlenging tot drie jaar van de termijn van de actualisatie van de gegevens hiertoe eveneens bijdraagt.

De Raad stelt met voldoening vast dat aan de ondernemingen de mogelijkheid wordt geboden van een gratis audit. Deze zullen de invoering van op maat afgestelde maatregelen toelaten. Hij pleit er hier bijkomend voor om de mogelijkheid van deze audits toe te staan aan ondernemingen met minder dan 100 werknemers die hiertoe de wens zouden uiten. Dit zou hen in de mogelijkheid stellen om hun verplaatsingen te optimaliseren die zij verrichten in het kader van hun bedrijfsactiviteiten.

De Raad schaart zich achter de voorziene mechanismen van ondersteuning voor de bedrijven, met name via de terbeschikkingstelling van een cartografische analyse van de verplaatsingen van de werknemers en van een analyse van de middelen die moeten worden ingezet bij vervuilingsspieken. Hij pleit er ook voor om de mogelijkheid te onderzoeken om deze instrumenten ter beschikking te stellen van ondernemingen met minder dan 100 werknemers.

¹ Adviezen van 19 november 1998 inzake de verbetering van de luchtkwaliteit en van 20 november 2008 inzake de nieuwe ordonnantie betreffende de vervoerplannen. Initiatiefadviezen van 26 juni 2003 inzake de uitvoeringsbesluiten van de geldende wetgeving rond vervoerplannen en van 15 februari 2007 inzake de eerste resultaten van de Brusselse bedrijfsvervoerplannen.

In dit opzicht herhalen de **representatieve werknemersorganisaties** hun eisen ten gunste van de tenuitvoerlegging van de vervoersplannen voor de bedrijven met meer dan 50 werknemers.

Wat betreft de maatregelen, die door het voorontwerp worden voorzien met betrekking tot het telewerk, onderstreept de **Raad** dat deze irrelevant zijn voor bepaalde ondernemingen omwille van de aard van hun productieproces, en bijgevolg moeilijk kunnen worden toegepast. Deze wijze om zijn werk te verrichten moet bovendien de goedkeuring krijgen van de werknemer. Hij stelt daarom voor om voor dit initiatief geen verplichting te voorzien.

De **Raad** merkt verder op dat het voor veel ondernemingen moeilijk zal zijn om een peiling te organiseren omtrent hun aantal bezoekers, alsmede naar hun herkomst en belangrijkste vervoerswijze. Hij oordeelt dat de vragenlijst in dit verband problemen stelt wat betreft de privacywetgeving. De **Raad** vestigt de aandacht van de Regering op het reëel gevaar van deze nieuwe maatregel mochten de ondernemingen zich ertoe beperken, een ruwe schatting van de cijfers mee te delen. Elke toekomstige actie op basis van zulke gegevens zou namelijk bij voorbaat vertekend zijn.

De **Raad** vraagt tevens om de sociale gesprekspartners op te nemen in het vooropgestelde opvolgingscomité daar zij het best geplaatst zijn om in naam van de gebruikers formulierwijzigingen of hulpmiddelen voor te stellen.

De **representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** hebben het evenwel moeilijk met de verplichtingsfilosofie die in het voorontwerp wordt gehanteerd. Zo formuleren zij beschouwingen bij de hiernavolgende verplichte acties :

- Openbaar vervoer : de **representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** merken op dat het zeer moeilijk zal zijn voor ondernemingen, vooral deze die moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, om zich ertoe te verbinden becijferde doelstellingen voorop te stellen en te halen wat betreft de modale overstap van de auto op het openbaar vervoer. Immers, zij beheersen niet alle parameters van de problematiek : het ontoereikend aanbod inzake openbaar vervoer, de verplichtingen en persoonlijke keuzes van hun werknemers, met name inzake de verplaatsingen woonplaats-school en woonplaats-crèche van hun kinderen vooraleer dezen zich naar het werk begeven, de motivatie van het kaderpersoneel, enz.
⇒ Ze stellen dan ook voor om dit initiatief als niet-verplichte actie te voorzien.
- Fietsenstalling : de **representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** merken op dat deze verplichte investering een nutteloze kost zal betekenen voor ondernemingen die zich op een locatie bevinden die heel moeilijk met de fiets te bereiken is.
⇒ Ze stellen dan ook voor om dit initiatief als niet-verplichte actie te voorzien.

De **representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** betreuren evenwel dat door de verplichte acties een bijkomende administratieve last wordt gegenereerd die zou kunnen worden beperkt door meer uit te gaan van een ondersteunings- en sensibiliseringsfilosofie.

De **representatieve werkgeversorganisaties** benadrukken dat de verplichte handelingen voor sommige bedrijven een bijkomende factor kunnen vormen die kan leiden tot een verhuizing buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar deze verplichtingen niet bestaan.

De **representatieve werknemersorganisaties** oordelen van hun kant dat er dwingende maatregelen moeten worden voorzien voor het geval dat de ondernemingen bewust weigeren om mee te werken aan de opstelling van een vervoersplan en hun verplichtingen niet nakomen.

Wat betreft de communicatie van het vervoersplan, zijn **de representatieve werknemersorganisaties** van oordeel dat de organen van sociaal overleg, die zijn opgericht in de onderneming, in de mogelijkheid verkeren om nuttige opmerkingen te maken over het vervoersplan. Ze stellen daarom voor om deze in te lichten over het volledige vervoersplan, en dit vooraleer het wordt overgemaakt aan het BIM.

*
* *