



**RAAD VOOR HET LEEFMILIEU  
VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

---

# ADVIES

## **Ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 juni 2017 betreffende de bedrijfsvervoerplannen**

---

Aanvrager	Minister Alain Maron
Aanvraag ontvangen op	5 maart 2021
Advies aangenomen door de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op	1 april 2021

## Vooraf

De Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (hierna « de Raad ») heeft op 05/03/2021 een adviesaanvraag ontvangen met betrekking tot het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1/06/2017 betreffende de bedrijfsvervoerplannen.

Deze wijziging moet toelaten om rekening te houden met de nieuwe trends, met name wat betreft de definitie van de werknemers, teneinde te vermijden dat het aantal ondernemingen, die een bedrijfsvervoerplan (hierna “BVP”) moeten opstellen, aanzienlijk vermindert.

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

#### 1.1 Administratieve vereenvoudiging

**De Raad** wijst erop dat men dient te waken over een zekere doeltreffendheid bij het invullen van de tabellen met het oog op de verwerking van de gegevens van de ondernemingen. Is het werkelijk nodig om al deze gegevens over te maken? **De Raad** pleit voor een administratieve vereenvoudiging ten gunste van de ondernemingen die soms veel tijd moeten besteden aan het verstrekken van gegevens die uiteindelijk niet altijd worden verwerkt.

#### 1.2 Bedrijfsoverleg

**De Raad** vraagt dat de BVP het voorwerp zouden uitmaken van overleg in de betrokken bedrijfsraden. Dit moet toelaten om de aandachtspunten in aanmerking te nemen die door de vertegenwoordigers van de werknemers zijn geformuleerd in verband met de uitvoerbaarheid van de acties die inzake mobiliteit moeten worden gevoerd of aangepast. Dit zal eveneens bijdragen tot de begeleiding van de werknemers wat betreft de wijziging van hun mobiliteitsgewoonten.

### 2. Artikelsgewijze beschouwingen

#### Artikel 1

Wat betreft punt 1°, merkt **de Raad** op dat het aan de nieuwe formulering « *in normale tijden, ten minste twee dagen per week op de site komt* » aan duidelijkheid ontbreekt. Betreft het twee volledige dagen, twee halve dagen of twee verplaatsingen heen en terug?

**De Raad** merkt op dat de nota aan de Regering de opname in het artikel met de definities van een punt 18° met betrekking tot de definitie van de elektrische wagen verklaart. Dit punt komt niet voor in het wijzigingsbesluit. **De Raad** vraagt zich af of het om een vergetelheid in het besluit of om een fout in de nota aan de Regering gaat?

## Artikel 2

Wat betreft punt 3° D), stelt **de Raad** voor om de volgende zin toe te voegen: « *Het toegestane cartografisch online-instrument kan samen met een plan voor fysieke en/of online toegang met tekst-/beeldinformatie van de toegangen, fietsstallingen, autoparkeerplaatsen, enz. worden gebruikt. Dit toegangsplan wordt door de onderneming bijgehouden.* »

Wat betreft het punt 4° E), is **de Raad** de mening toegedaan dat de wijziging van het punt over de « Combinatie of vervanging van de bedrijfswagen » weinig duidelijk is. **De Raad** stelt voor dat dit punt betreffende de verplichting van de onderneming om – op haar kosten – de combinatie aan te bieden (en niet voor te stellen) door de betaling van het abonnement op het openbaar vervoer of van de fietsvergoeding/-abonnement wordt geherformuleerd.

**De Raad** vraagt hiertoe dat de trajecten, die door de werknemer met het openbaar vervoer worden afgelegd, door de onderneming zouden worden terugbetaald onder de vorm van een abonnement of een individueel ticket, al naargelang de frequentie. Deze bepaling heeft des te meer zin daar het telewerk – gelet op de huidige omstandigheden ingevolge de gezondheidscrisis – een nog steeds breed verspreide norm is en slechts een minderheid van de werknemers nog regelmatig de verplaatsing naar hun werkpost verricht.

## Artikel 3

**De Raad** stelt zich vragen bij de schrapping van het punt 2° K) (bijlage I) door dit wijzigingsbesluit. Indien het om de opgave van mogelijkheden tot collectieve acties van ondernemingen van een zelfde zone gaat, dan betreft **de Raad** deze beslissing. Deze acties zouden immers buslijnen naar hun zone kunnen co-financieren.

## Artikel 4

**De Raad** merkt op dat de tussenkomst voor de bijkomende verplaatsingen stroomop- en stroomafwaarts, zoals voorzien in bijlage II bij het besluit van 01/06/2017, in de feiten te vaak beperkt blijft tot het ten laste nemen van één enkel vervoermiddel, zodat het multimodaal karakter van de verplaatsing meer zou moeten worden aangemoedigd op sectoraal vlak.

Het besluit schrapt in dit opzicht het artikel 5 en zijn verplichtingen tot acties, waartoe ook de tussenkomst in de vervoerskosten stroomop- en stroomafwaarts behoorde (als mogelijke actie). Het schrapt zelfs de hele lijst van de acties die in aanmerking komen (bijlage II).

De vervanging van artikel 5 lijkt zich meer dan voorheen te richten op de vervanging van de bedrijfswagens. **De Raad** vraagt zich af of men ook geen rekening zou moeten houden met de personen die hun eigen gemotoriseerd vervoermiddel gebruiken om zich naar het werk te begeven.

**De Raad** vraagt bijgevolg een lijst van acties, die in aanmerking komen, die in het besluit (bijlage II) moet worden behouden (desgevallend afgesloten door “elke andere actie die leidt tot de modale shift ” opdat deze lijst niet meer limitatief zou zijn) en om hierin de tussenkomst stroomop- en stroomafwaarts in de vervoerskosten voor alle werknemers op te nemen. Ook de mogelijkheid om het openbaar vervoer te co-financieren zou moeten worden behouden, ook al wordt deze momenteel niet meer gebruikt. **De Raad** wijst erop dat deze lijst zou worden opgesteld als inspiratiebron voor de ondernemingen.