

---

# ADVIES

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

---

Aanvrager	Minister Alain Maron
Aanvraag ontvangen op	5 maart 2021
Aanvraag behandeld door	Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit
Advies uitgebracht door de Raad van bestuur op	29 maart 2021
Advies bekrachtigd door de Plenaire vergadering op	22 april 2021

## Vooraf

Titel 3 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) van 2 mei 2013 en het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 juni 2017 voorzien een bedrijfsvervoerplan (BVP) voor alle publieke en private ondernemingen die meer dan 100 werknemers tellen en die op een zelfde site in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest actief zijn. Dit driejaarlijks plan moet aan twee hoofddoelstellingen voldoen. Enerzijds gaat het erom, de impact op het leefmilieu van de verplaatsingen van het personeel, dat in een onderneming gevestigd op het gewestelijk grondgebied actief is, te beperken, en anderzijds om de verkeerscongestie te bestrijden.

De volgende referentiedatum voor de opstelling van het BVP is 30 juni 2021. Het zal ten laatste tegen 31 januari 2022 aan Leefmilieu Brussel moeten worden bezorgd.

Dit ontwerpbesluit moet toelaten om rekening te houden met de nieuwe trends die zich met name aftekenen inzake telewerk - vandaar de herziening van de definitie van « werknemer » - om bepaalde verplichte maatregelen aan te passen, enz.

In het kader van de gedeelde prioriteiten van de Strategie Go4Brussels 2030 heeft Brupartners op 12 februari 2021 een bijdrage uitgebracht met betrekking tot deze wijziging van het besluit over de bedrijfsvervoerplannen.

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

#### 1.1 Definities

Wat betreft de definitie van « werknemer daadwerkelijk tewerkgesteld op de site », verwelkomt **Brupartners** de aanpassing van deze definitie die toelaat om rekening te houden met de trends in verband met de steeds vakere invoering van het telewerk, met name in de context van de COVID-19-crisis.

**Brupartners** vindt het eveneens van coherentie getuigen dat de definitie van « bedrijfswagen » naar de federale definitie verwijst.

**Brupartners** stelt vast dat de nota aan de Regering voorziet dat er in artikel 1 betreffende de definities een punt 18 wordt toegevoegd om de definitie van elektrische wagen te behouden. Welnu, **Brupartners** vindt deze definitie niet terug in de tekst die hem is voorgelegd. Hij vraagt zich dan ook af of het om een vergetelheid in het ontwerpbesluit of om een fout in de nota aan de Regering gaat.

#### 1.2 Overleg over de bedrijfsvervoerplannen

**Brupartners** herhaalt zijn vraag uit de Bijdrage, waarbij hij aanbeveelt dat de BVP het voorwerp van overleg in de betrokken ondernemingsraden zouden uitmaken. Dit moet toelaten om de aandachtspunten in aanmerking te nemen die door de vertegenwoordigers van de werknemers over de uitvoerbaarheid van de te voeren of aan te passen acties inzake mobiliteit zijn geformuleerd. Dit zal er tevens toe bijdragen dat de werknemers kunnen worden begeleid bij de wijziging van hun mobiliteitsgewoonten.

### 1.3 Verplichte acties betreffende de combinatie of vervanging van de bedrijfswagen

**Brupartners** stelt vast dat de schrapping van artikel 5 E) van het besluit van 2017 en de vervanging ervan door een artikel dat gericht is op de combinatie of vervanging van het bedrijfsvoertuig de ondernemingen lijkt vrij te stellen van de noodzaak om acties inzake *modal shift* te voeren ten behoeve van het publiek dat van zijn eigen voertuig gebruik maakt. **Brupartners** vraagt dat ook acties betreffende de particuliere voertuigen uitdrukkelijk zouden worden aangemoedigd.

Volgens **Brupartners** ontbreekt het de wijziging van artikel 5 E) over de “combinatie of vervanging van de bedrijfswagen” bovendien aan duidelijkheid wat betreft de verplichting voor de onderneming om op haar kosten de combinatie aan te bieden (en niet voor te stellen) door het abonnement op het openbaar vervoer of de fietsvergoeding of het fietsabonnement te betalen. **Brupartners** vraagt dat dit artikel zou worden herzien en dat men zich hierbij door de formulering van de bijlage II 5) (die geschrapt is) van het besluit van 2017 zou laten leiden. Deze formulering is een stuk duidelijker: ofwel wordt over het mobiliteitsbudget in de onderneming onderhandeld, ofwel biedt deze laatste het fietsabonnement of het abonnement op het openbaar vervoer automatisch aan. Deze laatste oplossing biedt het voordeel dat men tegelijkertijd de veroorzakers van files tot de financiering van het openbaar vervoer laat bijdragen en dat men aan de werknemer een alternatief verplaatsingsmiddel aanbiedt zonder meerprijs voor de werknemer.

### 1.4 Verplichte acties betreffende minder verontreinigende voertuigen

**Brupartners** verwelkomt het feit dat men voor de ondernemingen, die over een vloot van meer dan vijf bedrijfs- of dienstvoertuigen beschikken, de verplichting heeft geschrapt om met de Ecoscore rekening te houden. Deze wijziging moet toelaten om te voldoen aan de vraag, die Brupartners in zijn Bijdrage heeft geformuleerd, om de indicatoren/normen van de verschillende reglementeringen inzake mobiliteit en leefmilieu (LEZ, SmartMove) beter op elkaar af te stemmen.

### 1.5 Deelname van de KMO aan de maatregel

**Brupartners** herinnert aan de beschouwing in zijn Bijdrage dat de deelname van de KMO aan de BVP dan wel facultatief moet blijven maar dat de toegang van deze ondernemingen tot deze maatregel moet worden aangemoedigd teneinde deze toe te laten om de door Leefmilieu Brussel aangeboden begeleiding te genieten. **Brupartners** moedigt daarom het Bestuur aan om het aantal info- en opleidingssessies op dit vlak te vermenigvuldigen teneinde KMO in de mogelijkheid te stellen om hieraan makkelijker deel te nemen.

### 1.6 Schrapping van bijlage 2

**Brupartners** vraagt dat men een lijst van de acties, die in aanmerking komen, in het besluit (bijlage II) zou opnemen teneinde de ondernemingen te inspireren bij de opstelling van hun BVP (deze lijst zou desgevallend kunnen worden afgesloten met de vermelding « alle andere acties die leiden tot de modal shift die door het Bestuur zijn goedgekeurd » om deze open te laten) en 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 bewaard, ook al wordt deze momenteel niet meer gebruikt (zie punt 2.1 over de collectieve acties).

## 2. Bijzondere beschouwingen

### 2.1 Collectieve acties

**Brupartners** stelt zich vragen bij de schrapping door dit ontwerpbesluit van het punt k) in bijlage I, 2°. Indien deze wijziging betekent dat men de mogelijkheden tot collectieve acties van ondernemingen in een zelfde zone opgeeft, dan is dit volgens **Brupartners** te betreuren. Deze zouden bijvoorbeeld buslijnen naar hun zone kunnen co-financieren.

\*

\*      \*