



# ADVIES

## Voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bedrijfsvervoerplannen

22 december 2016

<b>Aanvrager</b>	Minister Céline Fremault
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	4 november 2016
<b>Aanvraag behandeld door</b>	Commissie Ruimtelijke ordening-Mobiliteit en Commissie Leefmilieu
<b>Aanvraag behandeld op</b>	7 december 2016
<b>Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op</b>	22 december 2016

## Vooraf

Leefmilieu Brussel heeft de voorziening van de bedrijfsvervoerplannen (BVP) geanalyseerd met het oog op de volgende gegevensinzameling, die in 2017 is gepland. Op basis van deze evaluatie schaft dit voorontwerp van besluit het momenteel geldende besluit van 7 april 2011 af en vervangt het. Op 21 september 2010 had de Raad een advies over deze wetgevende tekst geformuleerd<sup>1</sup>.

De wijzigingen die dit voorontwerp van besluit beoogt, streven naar een administratieve vereenvoudiging, een samenhang met de diagnose die op het federaal niveau werd gesteld en een zo groot mogelijke doeltreffendheid van de verplichte maatregelen. Bovendien moeten ze het toelaten om de leesbaarheid van de huidige wetgevende teksten te verbeteren.

Het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheer (BWLKE), en meer in het bijzonder boek 2, titel 3 ervan, ligt ten grondslag van de wetgeving inzake de bedrijfsvervoerplannen.

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

#### 1.1. Doelstellingen van het voorontwerp van besluit

**De Raad** benadrukt op een positieve wijze het streven naar administratieve vereenvoudiging, die zich meer bepaald uit in de vervanging van « de beveiligde verzending<sup>2</sup> » door « elektronische post », en in het feit dat het formulier voortaan enkel op elektronische wijze moet worden ingevuld.

Niettemin vestigt **de Raad** de aandacht op verschillen tussen de Franse en de Nederlandse versie van het voorontwerp van besluit. Zo verduidelijkt de nota aan de Regering dat het begrip « beveiligde verzending » werd afgeschaft, terwijl het in de Nederlandse versie van het voorontwerp van besluit in de artikelen 3, 5 en 6 nog altijd voorkomt. Tevens benadrukt **de Raad** dat in bijlage 1, 3° betreffende de actieplannen in de Franse versie nog passages in het Nederlands staan. **De Raad** vraagt dus om deze fouten te verbeteren en om een aandachtige herlezing te verrichten, teneinde elke rechtsonzekerheid te voorkomen.

De aansluiting van de diagnose op deze die op het federaal niveau werd gesteld, is voor **de Raad** een positief punt, gezien dit het ook toelaat om naar een administratieve vereenvoudiging te streven.

#### 1.2. Maatregel 2 – informatie, communicatie aangaande de BVP

**De Raad** vraagt dat er naast het ter beschikking stellen van informatie betreffende de BVP aan de werknemers, ook zou worden voorzien om de Ondernemingsraden over de bedrijfsvervoerplannen te informeren.

Wat de afschaffing van de bewustmakingsacties naar de bezoekers toe betreft, vraagt **de Raad** zich af of men geen alternatief voor de loutere afschaffing ervan zou kunnen overwegen, waarbij hij zich er wel degelijk van bewust is dat het moeilijk kan zijn om hen rechtstreeks aan te spreken.

<sup>1</sup> Het advies kan op onze website worden geraadpleegd: [http://esr.irisnet.be/adviezen/adviezen-van-de-raad/par-matiere/transport/Advies\\_bedrijfsvervoerplannen.pdf/view](http://esr.irisnet.be/adviezen/adviezen-van-de-raad/par-matiere/transport/Advies_bedrijfsvervoerplannen.pdf/view)

<sup>2</sup> De beveiligde verzending wordt in het besluit van 7 april 2011 gedefinieerd als de *verzending per aangetekende brief of per elektronisch aangetekende zending zoals bedoeld in het artikel 2, 14° van de wet van 9 juli 2001 houdende vaststelling van bepaalde regels in verband met het juridisch kader voor elektronische handtekeningen en certificatediensten.*

### 1.3. Maatregel 5 – Het openbaar vervoer aanmoedigen

**De Raad** herhaalt dat de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) voorziet dat de parkeernormen buiten de openbare weg variëren naargelang de locatie van elk project, in functie van de nabijheid van een openbaar vervoersmiddel. Het gewestelijk grondgebied is onderverdeeld in drie zones inzake toegankelijkheid met het openbaar vervoer :

- 1° zone A, met een zeer goede bediening door het openbaar vervoer ;
- 2° zone B, met een goede bediening door het openbaar vervoer ;
- 3° zone C, met een matige bediening door het openbaar vervoer.

Gelet op deze zonering en de realiteit waarvoor bepaalde bedrijven worden geplaatst die bijzonder moeilijk bereikbaar blijven met het openbaar vervoer (zone C), vraagt **de Raad** zich af in welke mate deze bedrijven maatregelen zullen kunnen instellen om, zowel voor woon-werkverplaatsingen als voor beroepsverplaatsingen, het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen. Niet alle bedrijven staan wat dat betreft op gelijke voet.

Dus is **de Raad** zo vrij om erop aan te dringen dat het mobiliteitsaanbod moet worden verbeterd, meer bepaald aan de hand van de collectieve vervoersmiddelen. Zoals hij in zijn initiatiefadvies betreffende de mobiliteit heeft aangegeven<sup>3</sup>, vraagt **de Raad** met aandrang dat er aan de beperkende maatregelen die worden genomen om het overwicht van de auto op onze wegen te verkleinen, terzelfder tijd ernstige en geldige alternatieven worden gekoppeld, waarbij met name het aanbod van de MIVB zowel in termen van capaciteit als van uitbreiding van het net wordt vergroot.

Anderzijds stelt **de Raad** in datzelfde initiatiefadvies voor dat men in de gevallen waarin het openbaar vervoersaanbod ontoereikend en zelfs onbestaande is, een Brussels pendelfonds zou kunnen oprichten om de initiatieven van bedrijven inzake duurzame mobiliteit te betoelagen. Sommige bedrijven zijn immers soms verplicht om het pendelverkeer van hun werknemers naar het bedrijf zelf te organiseren, omdat het bestaande openbaar vervoersaanbod het niet toelaat om deze trajecten te verzorgen. In dergelijke gevallen zou men bijvoorbeeld een toelage kunnen verlenen op basis van nauwkeurig te bepalen criteria. Deze toelage moet passen in het kader van een globaal denkproces van het bedrijf over haar noden inzake mobiliteit, met name het bedrijfsvervoerplan.

Bovendien meent **de Raad** dat men, voor zover mogelijk, deze toelage in de eerste plaats aan bedrijven in eenzelfde industriezone of in eenzelfde activiteitenzone zou moeten verlenen, die tot een overeenstemming komen om gezamenlijke oplossingen te vinden.

**De Raad** wenst dus dat een dergelijke mogelijke oplossing in dit voorontwerp van besluit zou kunnen worden opgenomen.

Bovendien vraagt **de Raad** zich af in welke mate dit voorontwerp van besluit, om het gebruik van het openbaar vervoer in de plaats van de auto te bevorderen, eveneens ertoe kan aanzetten om de verplaatsingskosten (volledig of gedeeltelijk) terug te betalen voor het woon-werktraject via het openbaar vervoer voor trajecten waarvan de afstand minder dan 5km bedraagt.

\*  
\*            \*

---

<sup>3</sup> Zie Initiatiefadvies betreffende de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest [A-2014-018-ESR](#)