



INITIATIEFADVIES UITGEBRACHT
DOOR DE ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
TIJDENS ZIJN ZITTING VAN 18 DECEMBER 2003

inzake

**het ontwerpbesluit van 11 september 2003 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
betreffende de toepassing van een vervoersplan op privaat- of publiekrechtelijke
instellingen die op dezelfde plaats meer dan tweehonderd werknemers tewerkstellen**

INITIATIEFADVIES INZAKE HET ONTWERPBESLUIT VAN 11 SEPTEMBER 2003 VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING BETREFFENDE DE TOEPASSING VAN EEN VERVOERSPLAN OP PRIVAAT- OF PUBLIEKRECHTELIJKE INSTELLINGEN DIE OP DEZELFDE PLAATS MEER DAN TWEEHONDERD WERKNEMERS TEWERKSTELLEN.

Advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 18 december 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, heeft de Raad uit eigen beweging op 26 juni 2003 een advies geformuleerd inzake het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de toepassing van een vervoersplan op sommige bedrijven.

Op 11 september 2003 heeft de Regering een nieuw ontwerpbesluit goedgekeurd. Dit verwijst in zijn beschouwingen naar het hierboven vermelde initiatiefadvies van de Raad, dit terwijl deze nooit de tweede versie ter advies kreeg toegestuurd, ondanks de belofte van de Minister voor Leefmilieu.

Stoelend op dezelfde overwegingen als bij zijn eerste initiatiefadvies terzake houdt de Raad er dan ook aan overnieuw een initiatiefadvies te formuleren, dit inzake het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 11 september 2003 betreffende de toepassing van een vervoersplan op privaat- of publiekrechtelijke instellingen die op dezelfde plaats meer dan tweehonderd werknemers tewerkstellen.

In aansluiting op de werkzaamheden van zijn uitgebreid Bureau dat op 27 november 2003 bijeenkwam, formuleert de Raad het volgend initiatiefadvies.

Inleidende beschouwingen

Teneinde dit initiatiefadvies geactualiseerd te kunnen formuleren, heeft de Economische en Sociale Raad zijn initiatiefadvies van 26 juni 2003 getoetst aan het gewijzigde ontwerpbesluit van 11 september 2003. In wat volgt zal de Raad vooreerst zijn beoordeling weergeven in hoeverre de vastgestelde aanpassingen stroken met zijn advies, in tweede instantie zijn onverminderd geldende beschouwingen te herhalen waaraan het ontwerp voorbijging om dan tenslotte zijn mening te vertolken inzake een nieuw gegeven.

Beoordeling van de aanpassingen

- Daar waar de Raad er akte van nam 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, stelt hij met goedkeuring vast dat de titel van het ontwerpbesluit overeenkomstig werd aangepast.

- Daar waar de Raad van mening is dat het begrip "plaats" (éénzelfde plaats) en het begrip "bedrijf" dienden te worden verfijnd, merkt hij op dat voortaan onder "bedrijf" wordt verstaan : "publiek- of privaatrechtelijke instelling die minstens tweehonderd personen in dienst heeft binnen een geheel van activiteitenzetels waarvan de hoofdingangen rechtstreeks te voet, minder dan 500 meter van elkaar verwijderd zijn" (art. 2, 4°).

De Raad vestigt de aandacht van de Regering op de noodzaak om de coherentie te bewaren tussen de definitie van het begrip bedrijf op het gewestelijk vlak met deze die van toepassing is op het federale vlak.

- Daar waar de Raad vaststelde dat inzake de procedures ter verwezenlijking van de vervoersplannen, de voorzien termijnen te lang zijn en hij van mening is dat deze merkelijk moeten worden ingekort, stelt hij vast dat deze termijnen in hun totaliteit van 20 naar 18 maanden worden teruggebracht, hetgeen hij niet als een "merkelijke" inkorting kan beschouwen (art. 3, Fase 1 en 2).
- Daar waar de Raad vroeg om het woord "straat" te schrappen uit de tekst van het ontwerpbesluit alsook de onderverdeling f) teneinde de mogelijkheid van inbreuk op de privacy uit te sluiten, stelt hij met goedkeuring vast dat in de koepel van deze zes punten "dit zonder persoonlijke herkenning van de werknemer", werd toegevoegd (art. 3, Fase 1, 1°).
- Daar waar de Raad voorstelt om de drie voorziene fases terug te brengen naar 2, stelt hij vast dat dit wordt gevolgd via het implementeren van de vroegere 2° fase in de eerste. Hij neemt er dan ook acte van dat het ontwerpbesluit zodoende gedeeltelijk tegemoet komt (3 => 2) aan het voorstel van de Raad om de drie voorziene raadplegingprocedures terug te schreeven van drie naar één.

Niet opgenomen beschouwingen

In dit deel van het initiatiefadvies herinnert de Raad aan een groot aantal algemene en bijzondere beschouwingen uit zijn initiatiefadvies van 26 juni 2003 aan dewelke het gewijzigde ontwerpbesluit van 11 september 2003 voorbijging maar die de Raad onverminderd als haar stellingname wenst te behouden.

Algemene beschouwingen

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 zelvende eveneens dwingende maatregelen dienen te worden voorzien.

De syndicale organisaties vinden het noodzakelijk 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.

Wat betreft het concept van bedrijfsvervoersplannen vinden de syndicale organisaties het belangrijk dat het ontwerpbesluit voorziet 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.

Bijzondere beschouwingen

Artikel 1

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

- De definitie van het begrip "werknemers"

Het VOB en de middenstandsorganisaties vragen dat er hier rekening wordt 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 onderlijnt hier 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.

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 stelt voor om bij Fase 1, 4, tussen de woorden "waarmee" en "een" de woorden "op vrijwillige basis" toe te voegen.

Het VOB en de middenstandsorganisaties stellen voor om bij Fase 1, 5°, b), 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 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.

Bijkomende beschouwing

De Raad vraagt om in artikel 3, 5°, a), het woord "bedrijfsbussen" te vervangen door "elk collectief vervoermiddel dat door de werkgever ter beschikking wordt gesteld van zijn werknemers die op dezelfde plaats zijn tewerkgesteld".

*
* *