



NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 1.894

CRB 2014-0317 DEF
CCR 10

Gemeenschappelijke Raadszitting van 25 februari 2014

Advies m.b.t. de evaluatie van de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011 en de voorgestelde verbeteringen voor 2014

2.588/1-1

Advies m.b.t. de evaluatie van de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011 en de voorgestelde verbeteringen voor 2014

Inbehandelingneming

Bij brief van 19 november 2013 heeft de heer M. ROMAN, directeur-generaal a.i. van het directoraat-generaal Duurzame mobiliteit en Spoorbeleid van de fod Mobiliteit en Vervoer, de Raden om advies gevraagd over het document "Evaluatie van de federale diagnostiek inzake de woon-werkverplaatsingen 2011 en voorgestelde verbeteringen voor 2014" en over het voorlopig enquêteformulier voor de diagnostiek woon-werkverkeer 2014.

De gemengde subcommissie Woon-werkverplaatsingen - federale diagnostiek, die met dit dossier werd belast, is daartoe bijeengekomen op 17 december 2013, 24 januari, 6 en 20 februari 2014. Ze heeft daarbij een beroep kunnen doen op de deskundige hulp van vertegenwoordigers van de fod Mobiliteit en Vervoer, van het studie bureau Traject en van het webbureau Marlon.

Het op basis van deze beraadslagingen opgestelde ontwerpadvies werd vervolgens voorgelegd aan de gemengde plenaire vergadering van de Raden van 25 februari 2014, die bijgevolg het onderstaande advies heeft uitgebracht.

ADVIES

1 Algemene beschouwingen

De Raden zijn tevreden met de door de fod Mobiliteit en Vervoer voorgestelde verbeteringen in het kader van de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2014, waardoor de focus meer wordt gelegd op de gegevens die het meest nuttig zijn voor zowel het sociaal overleg op microniveau binnen de ondernemingen en openbare instellingen als het gebruik op macroniveau door overheden en onderzoekers. Ze verheugen zich er eveneens over dat deze voorstellen van verbeteringen zullen zorgen voor een beter evenwicht tussen de doelstellingen van de diagnostiek en de inspanningen die van de werkgevers (ondernemingen en openbare instellingen) worden gevraagd. Ze denken hierbij o.m. aan de voorstellen om bepaalde rubrieken van het vorige enquêteformulier te vereenvoudigen of weg te laten en om de werkgevers te ondersteunen bij het verzamelen en invullen van de gegevens.

In dat opzicht zijn de Raden voorstander van de twee ondersteunende informatica-instrumenten waarmee de fod Mobiliteit en Vervoer de werklast voor de ondernemingen tracht te beperken, met name een internetapplicatie om het enquêteformulier zelf in te vullen, die reeds bestond, en een nieuwe interne enquêtetool om de gegevens voor tabel 3.2. te verzamelen. Gelet op het feit dat met de toepassing van de internetapplicatie bij de vorige enquête problemen zijn gerezen (onvoldoende servercapaciteit, bugs,...), vragen zij om vóór de ingebruikname van beide informatica-instrumenten in het kader van de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2014 een testfase in te plannen. Zodoende kunnen desgevallend maatregelen worden getroffen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat ze in de praktijk optimaal functioneren. Ook kunnen hierdoor de financiële middelen en het personeel waarover de fod Mobiliteit en Vervoer beschikt, zo efficiënt mogelijk worden ingezet.

De Raden vestigen de aandacht op onderstaand uittreksel uit artikel 15 van de wet van 20 september 1948 houdende organisatie van de bedrijfsleven, dat de bevoegdheden van de ondernemingsraden in het kader van de federale diagnostiek woon-werkverkeer vastlegt:

“1) 1° om van de bedrijfsleider om de drie jaar het verslag over het woon-werkverkeer van de werknemers te krijgen, opgesteld overeenkomstig artikel 162 van de programmawet van 8 april 2003 . De bedrijfsleider verstrekt deze inlichtingen volgens de door de Koning bepaalde regels, hetzij aan de vakbondsafvaardiging bij ontstentenis van een ondernemingsraad, hetzij aan de werknemers bij ontstentenis van een vakbondsafvaardiging;

2° om van de bedrijfsleider de inlichtingen te krijgen betreffende iedere belangrijke wijziging in het bedrijf die de inhoud van voornoemd verslag aanzienlijk zou kunnen wijzigen. De bedrijfsleider verschafft deze inlichtingen aan de vakbondsafvaardiging bij ontstentenis van een ondernemingsraad, aan de werknemers bij ontstentenis van een vakbondsafvaardiging;

3° een advies te geven over dit verslag binnen de twee maanden na de ontvangst ervan, voordat het naar de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer wordt gezonden.

Bij ontstentenis van een ondernemingsraad, wordt het advies van de vakbondsafvaardiging ingewonnen en meegedeeld aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Als er noch een ondernemingsraad, noch een vakbondsafvaardiging bestaat, worden de werknemers rechtstreeks op de hoogte gebracht van het verslag, zonder dat ze nog een advies moeten uitbrengen.”

Wat betreft de openbare instellingen, waar geen ondernemingsraad werd opgericht, wijzen de Raden op artikel 167 van de programmawet van 8 april 2003:

“§1. Wat de openbare diensten betreft, wordt het in artikel 162 genoemde verslag, in het geval van diensten waarop de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel van toepassing is, bezorgd aan het bevoegde overlegcomité, en in het geval van administraties, diensten en instellingen waarop die wet niet van toepassing is, aan het bevoegde orgaan van vakbondsoverleg; dit comité of orgaan brengt binnen de twee maanden na ontvangst van het verslag, voordat het naar de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer wordt gestuurd, een advies uit over dit verslag.

§ 2. Telkens als er in één van de in § 1 bedoelde openbare diensten belangrijke wijzigingen plaatsvinden die de inhoud van het in artikel 162 bedoelde verslag gevoelig zouden kunnen wijzigen, wordt het bevoegde overlegcomité of -orgaan hiervan op de hoogte gebracht.”

De Raden vinden het belangrijk dat de bovenstaande wettelijke bepalingen in de praktijk daadwerkelijk worden nageleefd, zodat de overlegorganen ten volle kunnen bijdragen aan oplossingen voor de mobiliteitsproblemen waarmee de ondernemingen en openbare instellingen geconfronteerd worden. Aldus is het volgens de Raden belangrijk dat deze organen onder meer geïnformeerd worden over de bovenvermelde informatica-instrumenten (internetapplicatie en interne enquêtetool) en over het gebruik waarvoor ze bestemd zijn.

Voor de Raden is het belangrijk dat de inspanningen die van de werkgevers en de werknemers worden gevraagd volledig in balans zijn met de middelen waarover de fod Mobiliteit en Vervoer beschikt om de resultaten van de federale diagnostiek te verwerken en te verspreiden. Het zou volgens hen onaanvaardbaar zijn om (zoals ter gelegenheid van de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011) aan de werkgevers en de werknemers aanzienlijke inspanningen te vragen, om daarna te moeten vaststellen dat de fod Mobiliteit en Vervoer zelf onvoldoende middelen heeft om de resultaten te verwerken en te verspreiden. Onder "verwerken van de resultaten" verstaan de Raden niet alleen het opstellen van statistieken en het publiceren van een verslag op de website van de fod Mobiliteit en Vervoer, maar eveneens het formuleren van aanbevelingen ter attentie van de ondernemingen, de openbaarvervoermaatschappijen en de overheden.

De Raden vinden dat de diagnostiek een nuttig instrument moet zijn voor zowel studie door onderzoekers als voor gebruik door de ondernemingen, de openbaarvervoermaatschappijen en overheden: daarom vragen ze dat alles in het werk wordt gesteld om de bruikbaarheid van de verzamelde informatie voor de bovenvermelde partijen te maximaliseren. De Raden zijn van mening dat de openbaarvervoermaatschappijen rekening moeten houden met de resultaten van de federale diagnostiek woon-werkverkeer om bv. hun dienstregelingen op elkaar af te stemmen. Met de resultaten van de diagnostiek kan een dialoog tussen de aanbieders van openbaar vervoer onderling en met de stakeholders op gang worden gebracht.

De Raden herinneren eraan dat het doel van de federale diagnostiek tweeledig is : enerzijds indicatoren en statistieken aanreiken ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid op verschillende niveaus en, anderzijds, het debat inzake mobiliteit binnen de ondernemingen en openbare instellingen via sociaal overleg aanmoedigen.

De Raden onderstrepen dat het van fundamenteel belang is om alles in het werk te blijven stellen opdat deze twee doelstellingen in de praktijk daadwerkelijk worden gerealiseerd. Ze drukken hun tevredenheid uit over het verbetertraject dat met die twee doelen voor ogen reeds werd doorlopen, bv. met de gepersonaliseerde verslagen t.a.v. de deelnemende ondernemingen en openbare instellingen en met de studie van de best practices inzake duurzame mobiliteit die gericht is aan de ondernemingen en de politieke besluitvormers. Nog steeds in dit verband onderlijnen de Raden het belang van een nauwkeurige, objectieve studie over de evaluatie van de betrokkenheid van de geëigende overlegorganen in het kader van de federale diagnostiek. Ze stellen echter vast dat de fod Mobiliteit en Vervoer zijn voornemen om naar aanleiding van de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011 een studie ter zake te realiseren, wegens budgettaire redenen niet heeft kunnen waarmaken. Ze vragen dat deze keer wel voldoende middelen vrijgemaakt kunnen worden voor een dergelijke objectieve studie en wensen vóór aanvang van deze studie betrokken te worden bij het opstellen van het projectvoorstel. De Raden wensen erover te waken dat deze studie geen bijkomende administratieve lasten voor de ondernemingen met zich meebrengt.

De Raden vragen dat gevolg wordt gegeven aan het verzoek dat ze in hun advies van 21 december 2010 over vier ontwerp teksten betreffende de verzameling van gegevens over de woon-werkverplaatsingen van werknemers (CRB 2010-1730 DEF, NAR Advies n° 1754) hebben geuit om vóór punt 1 "Identificatie van de vestigingseenheid en globale indeling van de werknemers" van het enquêteformulier een kader in te voegen waarin:

- de betrokken bedrijven en instellingen van de private sector melding dienen te maken van het nummer (3 cijfers) van het paritair comité waartoe ze behoren. Wanneer deze bedrijven en instellingen onder verschillende paritaire comités vallen, dan dienen ze zowel melding te maken van het nummer (3 cijfers) van het paritair comité waaronder ze hoofdzakelijk vallen voor hun arbeiders als van het nummer (3 cijfers) van het paritair comité waaronder ze hoofdzakelijk vallen voor hun bedienden;
- de betrokken bedrijven en instellingen van de publieke sector melding dienen te maken van de letter van het voornaamste overlegcomité waartoe ze behoren.

Hoewel artikel 3 van het ministerieel besluit van 29 oktober 2004 houdende vaststelling van de wijze waarop de gegevens ten behoeve van de databank inzake woon-werkverkeer worden opgevraagd wel werd aangepast om rekening te houden met bovenvermeld verzoek, is dat niet het geval voor het enquêteformulier. Aangezien de informatie over het paritair comité of het overlegcomité waartoe bedrijven en instellingen behoren beschikbaar is bij de RSZ, kan dit volgens de Raden vooraf worden ingevuld in het enquêteformulier.

De Raden vragen zich af of in tabel 3.2. van het enquêteformulier ook de werknemers vervat zitten die werken op tijdelijke bouwterreinen buiten de vestigingsplaats van de onderneming die hen tewerkstelt, bv. de arbeiders van de bouwsector die tijdelijk geconcentreerd zijn op de bouwsite van een gebouw en voor wie hun respectieve werkgevers soms particulier collectief vervoer organiseren. Bovendien willen de Raden zich er voor alle zekerheid van vergewissen dat uitzendkrachten onder de definitie vallen van 'externe werknemers', waarvan het aantal dient te worden vermeld onder punt 1 van het enquêteformulier.

De Raden stellen vast dat het dankzij de samenwerking tussen het Brussels hoofdstedelijk gewest en de fod Mobiliteit en Vervoer mogelijk is om slechts één enquêteformulier per vestigingseenheid in te vullen en toch te voldoen aan beide verplichtingen (invullen enquête op federaal niveau en opstellen bedrijfsvervoerplan op Brussels niveau).

Net zoals in hun advies dd. 21 december 2010 (CRB 2010-1730 DEF, NAR Advies n° 1754) vragen de Raden meer duidelijkheid over de rol van de overlegorganen van de bedrijven en openbare instellingen die in het Brussels hoofdstedelijk gewest op eenzelfde site meer dan 100 werknemers tewerkstellen. De ondernemingen die onder de verplichting op federaal niveau vallen, moeten immers het advies vragen van de ondernemingsraad (of van de vakbondsafvaardiging bij ontstentenis van een ondernemingsraad, of van de werknemers bij ontstentenis van een vakbondsafvaardiging) over de gegevens betreffende de woon-werkverplaatsingen van hun werknemers voordat ze deze toesturen aan de bevoegde administratie (de fod Mobiliteit en Vervoer), terwijl de ondernemingen die onder de verplichting op het niveau van het Brussels hoofdstedelijk gewest vallen deze gegevens rechtstreeks aan de bevoegde administratie (de opvolgingscel van het BIM/BUV inzake de bedrijfsvervoerplannen) mogen zenden.

2 Wettelijk kader

De Raden stellen vast dat ze (in tegenstelling tot vorige keer) niet verzocht worden om zich uit te spreken over wijzigingen in de regelgeving met betrekking tot de verzameling van gegevens over de woon-werkverplaatsingen van werknemers omdat de voorgestelde verbeteringen voor de diagnostiek woon-werkverkeer 2014 volgens de vertegenwoordigers van de fod Mobiliteit en Vervoer geen wijziging van de programmawet van 8 april 2003 of van de uitvoeringsbesluiten vereisen.

Mocht, met uitzondering van het opnemen van het nieuwe enquêteformulier als bijlage bij een ministerieel besluit, een aanpassing van het regelgevend kader toch noodzakelijk blijken om rekening te kunnen houden met de opmerkingen die ze in het voorliggende advies formuleren, dan vragen de Raden om geraadpleegd te worden over de regelgevende maatregelen die daartoe zouden worden overwogen.

De Raden merken op dat de diagnostiek woon-werkverkeer 2014 zal peilen naar de mobiliteitssituatie van de betrokken ondernemingen en openbare instellingen op 30 juni 2014. Ze vragen met aandrang om ervoor te zorgen dat het enquêteformulier 2014 vóór 30 juni 2014 in het Belgisch Staatsblad wordt gepubliceerd opdat de betrokken werkgevers tegen 30 juni 2014 exact weten wat van hen wordt verwacht.

3 Het voorlopig enquêteformulier voor de diagnostiek woon-werkverkeer 2014

De Raden verheugen zich over de voorstellen van de fod Mobiliteit en Vervoer voor:

- de vereenvoudiging en verduidelijking van de begrippen A, B en C bovenaan op pagina 2 van het voorlopig enquêteformulier voor de diagnostiek woon-werkverkeer 2014;
- de vereenvoudigingen in punt 2. Organisatie van de arbeidstijd. De oude tabel 2bis met glijdende uurroosters kwartier per kwartier komt niet meer voor in het voorlopig enquêteformulier omdat ze nauwelijks toegevoegde waarde had.

Deze voorstellen dragen immers zowel bij tot een beter evenwicht tussen de doelstellingen van de diagnostiek en de van de werkgevers en werknemers gevraagde inspanningen als tot een betere focus op de gegevens die het meest nuttig zijn voor zowel het sociaal overleg op microniveau binnen de ondernemingen en openbare instellingen als het gebruik op macroniveau door overheden en onderzoekers (cf. supra).

De Raden nemen akte van het voorstel van de fod Mobiliteit en Vervoer tot wijziging van de regel die bepaalt dat de gegevens over de hoofdverplaatsingswijze van de werknemers in het woon-werkverkeer volgens postcode van woonplaats ingevuld moeten worden voor 90% van de werknemers die de fiets of het openbaar vervoer gebruiken. Voortaan zouden die gegevens voor minstens 40% van de werknemers (alle modi samen) moeten worden ingevuld.

Aldus is het volgens de Raden niet meer nodig om de rubrieken in tabel 3.2 "Trein", "Bus, tram of metro De Lijn", "Bus, tram of metro TEC", "Bus, tram of metro MIVB" en "Fiets" in het vet te zetten.

Om ervoor te zorgen dat de aan de diagnostiek deelnemende ondernemingen en openbare instellingen het minimuminvulpercentage (40%) kunnen respecteren, heeft de fod Mobiliteit en Vervoer een interne enquêtetool ontwikkeld waarmee de werknemers tabel 3.2. van het enquêteformulier zelf kunnen invullen en die het voor de werkgevers bijgevolg gemakkelijker maakt om de gegevens voor die tabel te verzamelen. De Raden vinden dat, gelet op deze interne enquêtetool, het minimumpercentage van 40% de werkgevers er niet van zou mogen weerhouden een hoger invulpercentage na te streven. Ze vragen evenwel dat ermee rekening wordt gehouden dat deze geïnformaliseerde enquête tool om gegevens over de persoonlijke situatie te verzamelen niet in alle ondernemingen een administratieve vereenvoudiging inhoudt. Sommige werknemers hebben bij de uitvoering van hun werk immers geen enkel informatica-instrument ter beschikking wgens de soort van activiteit die ze uitoefenen.

De Raden zijn zich ervan bewust dat de gegevens die in tabel 3.2. moeten worden ingevuld in bepaalde gevallen problemen zouden kunnen doen rijzen op het vlak van de bescherming van het privéleven, meer bepaald wanneer per postcode van woonplaats slechts één of een zeer beperkt aantal werknemers vermeld staan. Ze vragen dan ook met aandrang dat zowel de fod Mobiliteit en Vervoer als de aan de diagnostiek deelnemende ondernemingen en openbare instellingen bij de verwerking van de resultaten de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens naleven. Zo kunnen ze zonder bezwaren beschikken over statistische gegevens die nuttig zijn voor het mobiliteitsbeleid. In de geest van artikel 17, 3°, a) van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten en gelet op de sancties in verband met de wederrechtelijke mededeling en verspreiding van inlichtingen van individuele aard waarin artikel 192 van het Sociaal Strafwetboek van 6 juni 2010 voorziet, moet ook binnen de aan de diagnostiek deelnemende ondernemingen en openbare instellingen de nodige discretie aan de dag worden gelegd. De Raden roepen de leden van de bevoegde overlegorganen op om ervoor te zorgen dat geen problemen rijzen m.b.t. de bescherming van het privéleven.

De Raden stellen vast dat de verdeling volgens geslacht voor het totaal aantal werknemers, waarnaar in het enquêteformulier van 2011 werd gevraagd, volgens de fod Mobiliteit en Vervoer niet relevant was en aldus niet meer in het voorlopig enquêteformulier voor de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2014 werd opgenomen. De fod Mobiliteit en Vervoer wijst er echter op dat het onderscheid man/vrouw per vervoermiddel wel statistisch relevante informatie kan opleveren. In dat opzicht vragen de Raden om aan tabel 3.1 van het enquêteformulier een kolom "man/vrouw" toe te voegen, die de betrokken ondernemingen en openbare instellingen facultatief kunnen invullen. Met het oog op het enquêteformulier 2017 wensen de Raden, samen met de fod Mobiliteit en Vervoer, de bruikbaarheid en statistische relevantie van deze toevoeging te evalueren.

Om ervoor te zorgen dat de resultaten van de diagnostiek zo nuttig en bruikbaar mogelijk zijn voor een zo groot mogelijk aantal partijen, is het volgens de Raden belangrijk dat het enquêteformulier regelmatig wordt geüpdatet om rekening te houden met de nieuwe ontwikkelingen in het domein van de mobiliteit (gewijzigde mobiliteitsbehoeften, nieuwe mobiliteitsmaatregelen die getroffen worden enz.). Het voorstel van de fod Mobiliteit en Vervoer om over het mobiliteitsbudget een vraag toe te voegen en over telewerk een afzonderlijke vraag uit te werken, bewijst volgens de Raden dat de fod Mobiliteit en Vervoer er terecht rekening mee houdt dat steeds meer werkgevers een mobiliteitsbudget aanbieden aan hun personeelsleden en dat alsmaar meer werknemers de mogelijkheid krijgen om aan telewerk te doen.

De definitie van 'mobiliteitsbudget' in het voorlopige enquêteformulier voor de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2014 voldoet niet aan de verwachtingen van de Raden. Daarom stellen zij voor om de volgende definitie te gebruiken:

"Het mobiliteitsbudget is een budget dat de werknemer ter beschikking kan krijgen voor verschillende mogelijkheden van vervoer. Hij beslist mee over de invulling van dat budget, in functie van zijn persoonlijke behoeften, mogelijkheden en wensen op vlak van mobiliteit."

Teneinde het woordgebruik in het enquêteformulier zo eenvoudig en neutraal mogelijk te houden, stellen de Raden voor om in het kader "Mobiliteitsbudget" de woorden 'maar enkel' weg te laten. Verder stellen ze voor om in het enquêteformulier voor de diagnostiek woon-werkverkeer 2014 onder de vraag "Indien wel, wat wordt er aangeboden?" de optie "Bedrijfswagen" toe te voegen. De Raden kondigen aan dat het Federaal Planbureau door de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, hierin ondersteund door de regionale sociaal-economische raden, verzocht werd een studie te realiseren over de kostprijs van het woon-werkverkeer (per modus) in België voor werkgevers, werknemers, de overheid en de maatschappij in haar geheel. In dat kader achten de Raden het waarschijnlijk dat het Planbureau gegevens over het aantal bedrijfswagens in België nodig zal hebben.

In de tabel onder punt 6. Mobiliteitsproblematiek in de vestigingseenheid van het voorlopige enquêteformulier voor de diagnostiek woon-werkverkeer 2014 kunnen de betrokken ondernemingen en openbare instellingen een aantal vastgestelde problemen aanvinken. De Raden vestigen er de aandacht op dat het voor ondernemingen en openbare instellingen moeilijk kan zijn om over deze problemen een uitspraak te doen voor het personeelsbestand in zijn geheel. Zo kunnen ondernemingen en openbare instellingen bv. aanvinken dat de verplaatsingstijd met het openbaar vervoer te groot is: voor sommige van hun personeelsleden zal deze verplaatsingstijd misschien te groot zijn, maar voor anderen dan weer niet. Bijgevolg is de statistische waarde van de verzamelde info ter zake volgens hen dan ook te verwaarlozen.

4 Gepersonaliseerde mobiliteitsverslagen en 'quick wins'

De Raden stellen met tevredenheid vast dat de fod Mobiliteit en Vervoer per vestigingseenheid een gepersonaliseerd verslag zal opstellen dat niet alleen statistische informatie bevat (over het bedrijfsprofiel, over de evolutie van de maatregelen voor een duurzame mobiliteit die in voege zijn in het bedrijf, enz.), maar ook praktische info (aanbevolen mobiliteitsmaatregelen met voor elk van deze maatregelen de "quick wins"¹ voorop, fiscale mogelijkheden, nuttige links enz.). Bovendien vinden de Raden het positief dat een gepersonaliseerd verslag, gebaseerd op de resultaten van de edities 2005, 2008 en 2011, beschikbaar zal zijn vóór het invullen van de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2014. De Raden achten het belangrijk dat de fod Mobiliteit en Vervoer zijn intentie kan waarmaken om na afloop van de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2014 een gepersonaliseerd verslag op te stellen op basis van de resultaten ervan. De Raden zijn van oordeel dat deze gepersonaliseerde verslagen de toegevoegde waarde van de federale diagnostiek woon-werkverkeer kunnen verhogen en een goede basis kunnen vormen om het debat inzake mobiliteit in de ondernemingen en openbare instellingen op gang te brengen of te verrijken. Ook zijn ze van mening dat deze verslagen een goed instrument kunnen zijn om een antwoord te bieden op de behoefte aan feedback van de betrokken werkgevers, althans voor zover ze aan voldoende kwaliteitswaarborgen beantwoorden en voor zover voorzichtig wordt omgesprongen met de parameters van de tool die deze verslagen genereert. De Raden zijn vragende partij om via de fod Mobiliteit en Vervoer een evaluatie te krijgen omtrent deze verslagen (bevindingen van ondernemingen en geëigende overlegorganen, methodologie om de "quick wins" te genereren...).

¹ De « quick wins zijn de makkelijkst te realiseren maatregelen.

De Raden nemen er akte van dat de fod Mobiliteit en Vervoer de gepersonaliseerde verslagen enkel zal overmaken aan de personen van wie hij de e-mailgegevens heeft, de personen dus die de diagnostiek woon-werkverkeer 2011 invulden. Aan deze personen moet de fod Mobiliteit en Vervoer in een begeleidende nota toelichting geven bij de in het verslag gebruikte begrippen (bijvoorbeeld de "quick wins") en duidelijk maken dat dit verslag werd opgesteld om de sociale dialoog inzake mobiliteit binnen de ondernemingen en de openbare instellingen te bevorderen. In de geest van artikel 15, 1) van de wet van 20 september 1948 en van artikel 167 van de programmawet van 8 april 2003 vinden de Raden dan ook dat dit verslag in elk geval aan de overlegorganen moet worden bezorgd.

De Raden wijzen op het belang van een niet-normatief taalgebruik in de gepersonaliseerde verslagen: voor de bedrijfsleiders moet het duidelijk zijn dat deze mobiliteitsmaatregelen op maat (waaronder de "quick wins") niet verplicht moeten worden genomen, maar suggesties zijn die binnen de ondernemingen en hun geëigende overlegorganen kunnen worden besproken. De Raden zijn van oordeel dat die "quick wins" een verbetering van de mobiliteitssituatie als hoofddoel moeten hebben en in overeenstemming moeten zijn met de filosofie van de federale diagnostiek.

De Raden merken op dat de drie mobiliteitsmaatregelen op maat die de gepersonaliseerde verslagen per vestigingseenheid zullen bevatten, maatregelen met een sterk effect op de mobiliteit zijn die individuele bedrijven kunnen nemen. Omdat tal van bedrijven gelijkaardige bereikbaarheidsproblemen ervaren (velen onder hen zijn immers gelokaliseerd in bedrijvzones die slecht of moeilijk toegankelijk zijn voor het openbaar vervoer), is het volgens de Raden raadzaam om ook verslagen per bedrijvzone op te stellen met daarin mobiliteitsmaatregelen op maat die een collectieve aanpak vereisen. De Raden stellen vast dat daarin niet is voorzien, maar zijn tevreden dat de fod Mobiliteit en Vervoer op aanvraag wel dergelijke verslagen kan opstellen.

De Raden zijn zich ervan bewust dat het regelgevende kader m.b.t. de mobiliteit regelmatig wordt aangepast. Daarom vragen ze om voldoende middelen vrij te maken voor het up-to-date houden van de maatregelenfiches (met o.m. links naar wetgeving) die in de gepersonaliseerde verslagen per vestigingseenheid worden opgenomen. Deze opmerking geldt eveneens voor de maatregelen die in de maatregelenfiches kunnen worden aanbevolen. Zo stellen de Raden voor om aan de huidige lijst met maatregelen voor de auto "ecodriving" en "railease" toe te voegen.

Voorts nemen de Raden er akte van dat de vestigingseenheden in de gepersonaliseerde verslagen zullen worden vergeleken met andere vestigingseenheden. In dat verband vinden de Raden het belangrijk om er bij de benchmarking rekening mee te houden dat vestigingseenheden niet zomaar met elkaar te vergelijken zijn. Bij die benchmarking moet volgens hen rekening worden gehouden met externe factoren waarop de vestigingseenheden zelf geen invloed kunnen uitoefenen (bv. gevaarlijk verkeer, een hoge parkeerkost en veel verkeerscongestie in de buurt van de vestigingseenheid). Ook moeten de vergelijkingscriteria volgens hen met de nodige zorgvuldigheid worden gekozen opdat steeds een minimum aantal bedrijven met elkaar kunnen worden vergeleken.

5 Slotbeschouwing

Tot slot durven de Raden erop te rekenen dat gevolg zal worden gegeven aan al de opmerkingen die zij in het voorliggende advies unaniem hebben geformuleerd. Als de fod Mobiliteit en Vervoer daartoe niet in de mogelijkheid zou zijn, wensen de Raden zo spoedig mogelijk een met redenen omklede verantwoording.