



**CENTRALE RAAD VOOR HET  
BEDRIJFSLEVEN**

**NATIONALE ARBEIDSRAAD**

CRB 2001/241 DEF  
CCR 10

ADVIES Nr. 1.340

Gemeenschappelijke Raadszitting van donderdag 15 maart 2001  
-----

Mobiliteit – Ontwerp van koninklijk besluit betreffende de verzameling van gegevens over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woonplaats en hun werkplaats

x

x

x

## **A D V I E S**

-----

Onderwerp : Mobiliteit – Ontwerp van koninklijk besluit betreffende de verzameling van gegevens over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woonplaats en hun werkplaats

---

Mevrouw I. Durant, minister van Mobiliteit en Vervoer, heeft op 20 december 2000 het advies van de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven ingewonnen over een ontwerp van koninklijk besluit betreffende de verzameling van gegevens over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woonplaats en hun werkplaats.

De adviesaanvraag is gebaseerd op artikel 27 van het koninklijk besluit van 4 augustus 1996 betreffende de sociale balans waarin voorzien wordt dat de Centrale Raad voor het bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad, handelend in gezamenlijk overleg, bevoegd zijn om, op verzoek van de federale Regering of de federale Kamers of uit eigen beweging, adviezen uit te brengen over de toepassing en de eventuele wijzigingen van de gegevens vervat in de sociale balans.

De bespreking van dit ontwerp van koninklijk besluit werd toevertrouwd aan de Gemengde Commissie Mobiliteitsbeleid.

Op verslag van die Commissie hebben de Raden op 15 maart 2001 het volgende eenparig advies uitgebracht.

x

x

x

**ADVIES VAN DE NATIONALE ARBEIDSRAAD EN DE CENTRALE RAAD  
VOOR HET BEDRIJFSLEVEN**

-----

**I. ONDERWERP EN DRAAGWIJDTE VAN DE ADVIESAANVRAAG**

A. Situering van het ter advies voorgelegd ontwerp van koninklijk besluit

De Raden stellen vast dat volgens het Verslag aan de Koning het ter advies voorgelegd ontwerp van koninklijk besluit kadert in het mobiliteitsbeleid van de Regering dat erop gericht een gedragswijziging te bevorderen teneinde het privé-gebruik van de auto te beperken en om te buigen naar het gebruik van andere transportmiddelen die minder overlast en vervuiling met zich meebrengen.

De methode van “mobiliteitsbeheersplannen”, die de regering wil aanmoedigen gaat uit van de vaststelling dat individuele verplaatsingen een complex gegeven zijn.

Rekening houdend met deze complexiteit en met het specifieke karakter van elke verkeersschepper is het volgens de regering noodzakelijk de voorkeur te geven aan een partnerschaprelatie waarbij uitgegaan wordt van de bestaande situatie en waarbij de nodige soepelheid wordt ingebouwd veeleer dan aan een “top-down” benadering die op dwang berust.

De regering wil deze samenwerking in de eerste plaats concreet uitwerken op vlak van de woon-werk verplaatsingen in de private sector. Volgens het Verslag aan de Koning zullen de mobiliteitsbeheersplannen voor dit type van verplaatsingen in twee fases gerealiseerd worden : een regelmatig geactualiseerde diagnose van de verplaatsingen in kwestie en vervolgens het plan zelf.

Om een reële impact te krijgen op de woon-werk verplaatsingen is een coördinatie noodzakelijk tussen de verschillende bedrijven, de overheden en de operatoren van het openbaar vervoer.

Daartoe zullen alle gegevens van de diagnostieken over de verplaatsingen van werknemers op federaal niveau verzameld worden in een nog op te richten gegevensbank waardoor het mogelijk zal worden transregionale gegevens te analyseren en initiatieven op andere niveaus zoals het bedrijf, de gemeente, het verplaatsingsgebied, de subregio en het gewest te coördineren.

B. Inhoud van het ter advies voorgelegd ontwerp van koninklijk besluit

Het ontwerp van koninklijk besluit heeft binnen de in punt A. geschetste context meer specifiek tot doel de ondernemingen in de private sector met 100 en meer werknemers te verplichten een diagnostiek over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woonplaats en hun werkplaats op te stellen en de gegevens van deze diagnostiek over te maken aan een federale gegevensbank en aan de ondernemingsraad.

Om dit doel te bereiken maakt het ontwerp van koninklijk besluit als instrument gebruik van de sociale balans. Zo wordt in afdeling IV van hoofdstuk I van de bijlage bij het koninklijk besluit van 8 oktober 1976 betreffende de jaarrekening van de onderneming, die betrekking heeft op de sociale balans, een nieuwe vijfde rubriek toegevoegd waarin een lijst is opgenomen van inlichtingen die de werkgever omtrent de verplaatsingen van de werknemers tussen hun woonplaats en hun werkplaats dient te verstrekken. Bovendien worden in het koninklijk besluit van 4 augustus 1996 betreffende de sociale balans de nodige wijzigingen aangebracht met het oog op de gegevenstoevoer, het beheer en het gebruik van een gegevensbank, die de inlichtingen bevat omtrent de verplaatsingen van de werknemers die in de sociale balans zijn opgenomen.

## II STANDPUNT VAN DE RADEN

A. Met betrekking tot de doelstellingen van het ter advies voorgelegd ontwerp van koninklijk besluit

De Raden nemen een positieve houding aan ten aanzien van de doelstellingen die aan de grondslag liggen van het ter advies voorgelegd ontwerp van koninklijk besluit.

Zij herinneren er trouwens aan dat de sociale partners in punt 5 van het interprofessioneel akkoord van 20 december 2000 zich hebben aangesloten bij de regeringsdoelstelling om de mobiliteit te verbeteren en dit zowel in het belang van het concurrentievermogen van de ondernemingen als van de kwaliteit van het leven van de werknemers en de bevolking in het algemeen.

De Raden ondersteunen ook de aanpak van de regering om geen lineaire maatregelen op te leggen en om pragmatisch tewerk te gaan en te vertrekken van de reële problemen die naargelang de lokale situatie een verschillende dimensie kunnen aannemen.

In dit verband wensen de Raden te herinneren aan het unaniem advies van 21 september 2000 dat zij over het mobiliteitsbeleid hebben uitgebracht en waarin zij zich vragen hebben gesteld omtrent het belang van een grootscheepse exhaustieve enquête op federaal niveau. In dat advies waren de Raden eerder voorstander van pragmatische oplossingen en waren zij van oordeel dat de beschikbare middelen beter gebruikt kunnen worden voor het reeds op stapel zetten van concrete mobiliteitsbevorderende initiatieven.

De Raden wijzen er voorts op dat het woon-werkverkeer maar één aspect is van het mobiliteitsprobleem en dat het verzamelen van de gegevens bij de bedrijven over de woon-werk verplaatsingen van de werknemers slechts een beperkte invalshoek op de mobiliteitsproblematiek kan opleveren.

Om een realiteitsgetrouw beeld te krijgen en op basis daarvan werkbare oplossingen te kunnen uitwerken moeten de gegevens afkomstig van de bedrijven in elk geval aangevuld worden met gegevens afkomstig uit andere informatiekanalen.

De Raden vestigen er de aandacht op dat een totaalaanpak van het woon-werkverkeer inzicht vergt in het geheel van de verplaatsingen die worden gegenereerd niet enkel door de bedrijven maar ook door andere entiteiten zoals de openbare overheden, de scholen, de winkelcentra, de culturele, sportieve en commerciële organisaties enz.

Een efficiënt mobiliteitsbeleid vergt ook een geïntegreerde aanpak op diverse niveaus zoals de gemeente, de bedrijvenzone, de subregio, het gewest en met diverse actoren zoals de verschillende overheden op de diverse niveaus, de vervoermaatschappijen, de bedrijven enz.

Om tot een samenhangend beleid inzake mobiliteit te komen zijn de Raden van mening dat het de taak is van de federale overheid om de initiatieven die op de verschillende beleidsniveaus (federaal, gewestelijk, gemeentelijk, ...) worden genomen te coördineren.

De Raden achten het ook wenselijk dat het geheel van de verplaatsingen op diverse niveaus in kaart wordt gebracht. Ieder van de betrokken partijen is immers eigenaar van een deel van het probleem en kan constructief bijdragen tot de oplossing ervan.

Op federaal niveau zouden de gegevens inzake het woon-werkverkeer kunnen aangevuld worden via NIS-enquête bij de gezinnen.

B. Met betrekking tot de inhoud van het ter advies voorgelegd ontwerp van koninklijk besluit

De Raden stellen vast dat het ter advies voorgelegd ontwerp van koninklijk besluit twee aspecten bevat :

- enerzijds het opstellen van een diagnostiek op ondernemingsniveau over de woon-werkverplaatsingen van de werknemers en het verzamelen van deze gegevens in een federale gegevensbank met het oog op het voeren van een mobiliteitsbeleid;
- anderzijds het geven van impulsen aan de bedrijven om de ondernemingsraad te informeren over de binnen de onderneming gerealiseerde diagnostiek en hierover van gedachten te wisselen.

De Raden wensen achtereenvolgens op beide aspecten in te gaan.

1. Met betrekking tot het verzamelen van de gegevens inzake de woon-werkverplaatsingen van de werknemers op bedrijfsniveau

a. Juridisch instrument

De Raden zijn van oordeel dat het gebruik van de sociale balans niet het meest aangewezen instrument is om de diagnostiek van de woon-werk verplaatsingen van de werknemers in de ondernemingen te organiseren.

Zij vestigen er de aandacht op dat de sociale balans een onderdeel uitmaakt van de jaarrekening van de onderneming die een instrument is om een duidelijk en getrouw beeld weer te geven van de financiële structuur van de onderneming en haar bedrijfsresultaten alsook van de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de onderneming.

In de sociale balans en bijgevolg in de jaarrekening een rubriek toevoegen met gegevens inzake de woon-werk verplaatsingen die niets te maken hebben met de overige gegevens in de jaarrekening, kan volgens de Raden tot gevolg hebben dat de betrouwbaarheid van de jaarrekening als instrument van financiële rapportering en van rapportering inzake tewerkstelling in het gedrang wordt gebracht.

Bovendien wijzen de Raden erop dat in het kader van de sociale balans de informatie jaarlijks dient te worden overgemaakt.

De Raden achten een dergelijke frequentie ten aanzien van de gegevens inzake de verplaatsingen van de werknemers niet noodzakelijk aangezien deze gegevens niet in die mate evolueren dat op macro-economisch niveau jaarlijks een actualisering wenselijk is.

Teneinde een overbodige administratieve belasting te vermijden stellen de Raden een driejaarlijkse bevraging voor.

Om voormelde redenen zijn de Raden van oordeel dat de gegevensverzameling beter via een autonome regelgeving georganiseerd wordt in plaats van de sociale balans als instrument te gebruiken. Een regelgeving is in elk geval noodzakelijk om te komen tot een gestandaardiseerde bevraging van de ondernemingen en tot vergelijkbare resultaten.

b. Toepassingsgebied van de nieuwe regelgeving

1) Naar de ondernemingen toe

De Raden stellen voor om de verplichting tot het opstellen van een diagnostiek van de woon-werk verplaatsingen op te leggen aan de ondernemingen die als juridische entiteit tenminste 100 werknemers tewerkstellen.

In geval de onderneming als juridische entiteit met tenminste 100 werknemers meerdere vestigingsplaatsen bevat en het niveau van die juridische entiteit niet het adequate niveau is om de problemen inzake woon-werkverkeer op te lossen, wordt als bijkomend niveau de vestigingsplaats in aanmerking genomen voor zover er evenwel in die vestigingsplaats tenminste 30 werknemers zijn tewerkgesteld.

Voor de berekening van het aantal werknemers stellen de Raden voor te verwijzen naar de methode die gehanteerd wordt voor de sociale verkiezingen (artikel 4, § 1 en 2 van het KB van 25 mei 1999 betreffende de ondernemingsraden en de comités voor preventie en bescherming op het werk). Als referentieperiode wordt voorgesteld de vier trimesters te nemen voorafgaand aan de datum waarop de diagnostiek moet worden opgesteld.

2) Naar de werknemers toe

De Raden zijn van oordeel dat de inzameling van de gegevens moet betrekking hebben op alle werknemers die met de onderneming door een arbeidsovereenkomst zijn verbonden.

c. Lijst van de inlichtingen over de verplaatsingen van de werknemers

1) Voorafgaande opmerkingen

De Raden drukken hun bezorgdheid uit over het aantal en de complexiteit van de inlichtingen die aan de werkgevers gevraagd worden in het ter advies voorgelegd ontwerp van koninklijk besluit. De kwantiteit en de ingewikkeldheid van de gevraagde gegevens kunnen immers aanleiding geven tot problemen bij het invullen ervan en bijgevolg tot inconsistente cijfergegevens.

De Raden zijn van oordeel dat de opgevraagde gegevens duidelijk en eenvoudig moeten omschreven zijn en dat enkel over deze aspecten gegevens mogen worden opgevraagd die nodig en relevant zijn voor een kwalitatief mobiliteitsbeleid.

In ieder geval moet volgens de Raden bij het opstellen van de lijst van inlichtingen vermeden worden dat de werkgevers verplicht worden gegevens mee te delen die reeds bij andere overheidsdiensten beschikbaar zijn, uiteraard op voorwaarde dat deze overheidsdiensten dezelfde kwaliteit, dezelfde termijnen en dezelfde toegankelijkheid zowel extern (voor de federale gegevensbank) als intern (voor de werknemersvertegenwoordigers) van de gegevens kunnen waarborgen.



2) Lijst van inlichtingen opgenomen in de ter advies voorgelegd ontwerp van koninklijk besluit

De Raden hebben een onderzoek gewijd aan de lijst van de gegevens die in het ter advies voorgelegd ontwerp van koninklijk besluit zijn opgenomen.

De Raden hebben hierbij puntsgewijze navolgende opmerkingen geformuleerd en vragen dat in de nieuwe regelgeving hiermede rekening zou gehouden worden :

a) een tabel betreffende de organisatie van de werktijd in de onderneming

De Raden achten het in praktijk niet mogelijk om per arbeidsregime gegevens op te vragen.

De Raden zijn van oordeel dat met betrekking tot de arbeidsorganisatie enkel algemene gegevens die pertinent zijn voor de mobiliteitsproblematiek dienen opgevraagd zoals inzake vaste of variabele uurroosters, glijdende arbeidstijden, ploegenarbeid, continuarbeid, flexibele arbeidssystemen enz.

De Raden achten het bovendien belangrijk te weten hoeveel werknemers erbij betrokken zijn, dit met het oog op het uitwerken van eventuele maatregelen zoals bijvoorbeeld het organiseren van collectief vervoer.

b) een tabel met het aantal werknemers per postcode van hun woonplaats

De Raden hebben vragen gesteld omtrent de pertinentie van de resultaten die deze tabel zal opleveren ( de woonplaats is niet steeds de reële vertrekplaats van de werknemer naar het werk en de werknemer kan tussen zijn woonplaats en zijn werkplaats nog andere verplaatsingen doen o.a. om familiale redenen).

De Raden stippen voorts aan dat een postcode een instrument is voor het beheer van de post en niet uitgaat van een geografische logica.

Zij vragen dan ook of er geen andere meer adequate formule kan worden gevonden dan met een postcode te werken.

- c) een tabel, met, in aantal en in percentage, het aantal werknemers per belangrijkste vervoermiddel

De Raden zien het nut niet in van de uitsplitsing tussen een privé-wagen en een bedrijfswagen. In het kader van de mobiliteit is het immers enkel belangrijk te weten of de verplaatsing per wagen gebeurt.

Bovendien achten de Raden het niet opportuun om aan de werkgever de uitsplitsing per vervoermaatschappij te vragen.

- d) een tabel met de verplaatsingsvergoeding toegekend aan de werknemers voor hun verplaatsing tussen hun woonplaats en hun werkplaats

De Raden zijn van oordeel dat deze informatie die voor de ganse onderneming wordt opgevraagd, kan teruggevonden worden in de collectieve arbeidsovereenkomsten die daarover handelen.

De Raden stellen dan ook voor dit punt te schrappen.

- e) een tabel met een profiel van de toegankelijkheid van de onderneming

De Raden zien het nut niet in van de uitsplitsing tussen parkeerplaatsen voor werknemers en voor bezoekers, tussen de parkeerplaatsen voor privé-wagens en voor bedrijfswagens en tussen parkeerplaatsen in eigendom en gehuurde parkeerplaatsen.

De Raden achten enkel de opvraging nuttig van het aantal voor de werknemers ter beschikking staande parkeerplaatsen voor wagens en stallingen voor andere vervoermiddelen en stellen daarom voor dit punt daartoe te beperken.

- f) een tabel met de vermelding, per postcode van de werkplaats, en voor iedere openbare vervoermaatschappij van de aan- of afwezigheid van een halte

De Raden achten het in praktijk niet doenbaar om gegevens nopens de aanwezigheid of afwezigheid van een halte op minder dan "400 meter" afstand van "elke werkplaats" op te vragen, zeker niet voor grote ondernemingen die een grote bedrijfsoppervlakte opnemen.

Bovendien formuleren zij dezelfde opmerkingen als hierboven omtrent de postcode en de opsplitsing per vervoermaatschappij.

De Raden stellen voor de opvraging te beperken tot de aan- of afwezigheid van openbaar vervoer in de nabijheid van de werkplaats en het soort van aanbod.

g) een tabel met de voornaamste maatregelen overwogen door de werkgever inzake beheer van mobiliteit

De Raden merken op dat deze maatregelen opgevraagd worden voor de ganse onderneming op niveau van de juridische entiteit. Zoals reeds hoger vermeld onder punt II. B, 1, b. 1) kan het zijn dat de juridische entiteit weliswaar het adequate niveau is om gegevens in te zamelen maar niet om maatregelen inzake mobiliteit uit te werken. In dit laatste geval dienen ook de maatregelen op niveau van de vestigingsplaats in de bevraging opgenomen te worden.

De Raden wijzen er voorts op dat de bevraging omtrent “overwogen” maatregelen wellicht geen objectieve resultaten zal opleveren.

De Raden stellen daarom voor gegevens op te vragen omtrent “genomen” maatregelen.

De Raden vragen zich ook af of de notie thuiswerk voldoende ruim is. Arbeid die niet in de onderneming wordt verricht kan ook op een andere plaats dan thuis worden verricht. De Raden stellen daarom voor de notie “arbeid op afstand” te gebruiken.

De Raden stellen tenslotte vast dat de tabellen nog concreet dienen uitgewerkt te worden. Zij merken op dat behalve voor de tabel betreffende de organisatie van de werktijd in de onderneming het ter advies voorgelegd ontwerp van koninklijk besluit niet regelt wie bevoegd is voor de concrete uitwerking van de tabellen. In elk geval vragen zij dat de Raden over de concreet uitgewerkte tabellen zouden geraadpleegd worden.

d. Rol van de federale gegevensbank

De Raden merken op dat de gegevensverzameling op niveau van de ondernemingen omtrent de verplaatsingen van de werknemers tussen hun woonplaats en hun werkplaats er in hoofdzaak op gericht is om een gegevensbank te voeden die op federaal niveau zal worden opgericht met het oog op het uitwerken op macro-economisch niveau van een efficiënt mobiliteitsbeleid.

De Raden zijn dan ook van oordeel dat zoals in het ter advies voorgelegd ontwerp van koninklijk besluit de nieuwe regelgeving in elk geval de rol van de federale gegevensbank (te volgen procedure voor de gegevenstoevoer, beheer en toegankelijkheid van de gegevensbank) nader zal moeten omschrijven.

Met betrekking tot de toegankelijkheid van de gegevensbank wensen de Raden dat deze in elk geval ook toegankelijk zou zijn voor de ondernemingen en voor de werknemersvertegenwoordigers.

2. Met betrekking tot de rol van de ondernemingsraad

De Raden achten het wenselijk in de nieuwe regelgeving op te nemen dat de ondernemingsraad of bij ontstentenis de vakbondsafvaardiging moet geïnformeerd worden over de inhoud van de driejaarlijks binnen de onderneming gerealiseerde diagnostiek van de woon-werk verplaatsingen van de werknemers en dat hierover van gedachten moet kunnen gewisseld worden.

Zij wijzen in dit verband naar het interprofessioneel akkoord van 22 december 2000 waarbij "de sociale gesprekpartners aan de onderhandelaars op het sectorale en het ondernemingsniveau vragen om, rekening houdend, met het nieuwe kader van de fiscale stimuli en de eventuele gewestelijke incitanten :

- in de sectoren een evaluatie te maken van de bestaande initiatieven inzake bedrijfsvervoerplannen en de succesfactoren en hinderpalen in kaart te brengen;
- bedrijfsvervoerplannen uit te werken;
- collectief vervoer op het niveau van de onderneming te organiseren incl. desgevallend de ophaling van de werknemers bij het dichtstbijzijnde station;

- alternatieve vormen van vervoer aan te moedigen incl. het gebruik van de fiets en carpooling.”

Voorts menen de Raden dat in het kader van de mobiliteitsproblematiek op micro-economisch niveau korter op de bal moet kunnen gespeeld worden dan op macro-economisch niveau zodat er ook sneller kan gezocht worden naar doeltreffende oplossingen.

Daarom stellen de Raden voor om in de regelgeving op te nemen dat de werkgever telkens er zich belangrijke wijzigingen in de onderneming hebben voorgedaan die de gerealiseerde diagnostiek van de woon-werk verplaatsingen ernstig kunnen beïnvloeden, de ondernemingsraad hierover moet informeren.

#### C. Met betrekking tot opzetten van aanvullende structuren

De Raden achten het voorts belangrijk om op lokaal niveau strategieën te ontwikkelen waarbij alle betrokken actoren worden aangemoedigd om op vrijwillige basis samen te werken en alle mogelijkheden op lokaal niveau te benutten met het oog op het uitwerken van mobiliteitsbevorderende initiatieven.

Zij wijzen erop dat dit vooral van belang kan zijn voor kleine ondernemingen, die het moeilijker kunnen hebben om op hun niveau gepaste oplossingen inzake mobiliteit te vinden.

Zij refereren hierbij naar de ervaring in Nederland met de vervoercoördinatiecentra als instrument voor het opzetten van een samenwerking tussen verschillende (eventueel kleinere) bedrijven. Deze vervoerscoördinatiecentra functioneren als intermediair en coördinerend orgaan tussen de bedrijven en instellingen van een bepaalde regio, de (lokale) overheid en de vervoersbedrijven voor de ontwikkeling en de uitwerking van oplossingen op lokaal niveau voor het woonwerkverkeer. Een vervoerscoördinator stelt in samenwerking met de betrokken actoren een vervoersplan voor het gebied op.

De Raden vragen zich af of in België de subregionale tewerkstellingscomités deze rol zouden kunnen op zich nemen. In elk geval zou het om structuren moeten gaan waarin alle sociale partners vertegenwoordigd zijn.

x x x

De Raden nemen zich voor om één jaar na de inwerkingtreding van de nieuwe regeling betreffende de verzameling van de gegevens over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woonplaats en hun werkplaats de doeltreffendheid ervan te evalueren.

Zij vragen dan ook dat de minister alle elementen die tot deze evaluatie zouden kunnen bijdragen ter beschikking zou stellen.

CENTRALE RAAD VOOR HET  
BEDRIJFSLEVEN

NATIONALE ARBEIDSRAAD

R. TOLLET  
Voorzitter

P. WINDEY  
Voorzitter