

NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 1.986

CRB 2016-1680 DEF
CCR 10

Gemeenschappelijke Raadszitting van 19 juli 2016

Advies met het oog op de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017

x x x

2.773-1

Inbehandelingneming

Bij brief van 19 november 2015 heeft mevrouw Jacqueline Galant, de toenmalige Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hierna Raden genoemd) om advies gevraagd over een document met mogelijke aanpassingen aan de volgende diagnostiek woon-werkverplaatsingen die de fod Mobiliteit en Vervoer voorstelt op basis van de ervaringen die hij heeft opgedaan tijdens het verzamelen van de gegevens in 2014 en de besprekingen die hij met alle belanghebbenden heeft gevoerd. Met de voorgestelde aanpassingen die een wijziging van het regelgevend kader vereisen, streeft de fod Mobiliteit en Vervoer ernaar om enerzijds de toegevoegde waarde van de bevraging te verhogen en anderzijds de administratieve last voor de bedrijven en de overheid te beperken.

De gemengde subcommissie die met dit dossier werd belast, is daartoe bijeengekomen op 24 september 2015 en 26 februari 2016. Ze heeft daarbij een beroep kunnen doen op de deskundige hulp van vertegenwoordigers van de fod Mobiliteit en Vervoer.

Op basis van deze beraadslagingen heeft deze gemengde subcommissie het onderstaande advies opgesteld, dat op 19 juli 2016 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd. Dit advies bestaat uit twee delen. In het eerste deel formuleren de Raden een aantal algemene aandachtspunten waarmee volgens hen rekening zou moeten worden gehouden in het vooruitzicht van de federale diagnostiek 2017. In het tweede deel spreken ze zich uit over een aantal door de fod Mobiliteit en Vervoer voorgestelde aanpassingen aan de federale diagnostiek die juridische implicaties hebben.

Advies

1 Gemeenschappelijke aandachtspunten

De Raden onderstrepen dat het van fundamenteel belang is om alles in het werk te blijven stellen voor de realisatie van de twee doelstellingen die met de federale diagnostiek worden nagestreefd en die volgens hen geenszins op de helling mogen worden gezet. Het betreft meer bepaald de volgende twee doelstellingen : 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 dringen erop aan om met het oog op de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017 geen aanpassingen door te voeren die een wijziging van de programmawet van 8 april 2003 impliceren.

Alvorens over te gaan tot een wijziging van deze programmawet, is het volgens de Raden immers essentieel om de federale diagnostiek te bestuderen.

In dit verband is het vermeldenswaard dat de Raden zich hebben voorgenomen om zo spoedig mogelijk een onderzoek te wijden aan de federale diagnostiek. Dit onderzoek heeft tot doel na te gaan in welke mate de doelstellingen van de diagnostiek worden gehaald en te kijken of de resultaten van de enquête optimaal worden benut en door wie. De Raden zijn in het bijzonder overeengekomen de navolgende punten te onderzoeken:

- de quick wins die door de fod Mobiliteit en Vervoer aan de betrokken ondernemingen zullen worden bezorgd n.a.v. de resultaten van de enquête 2014;
- het gebruik dat de verschillende beleidsniveaus en openbaarvervoermaatschappijen maken van de resultaten van de diagnostiek;
- de andere informatiebronnen m.b.t. het woon-werkverkeer die een bijdrage zouden kunnen leveren aan de twee doelstellingen die met de diagnostiek worden nagestreefd.

Dit onderzoek zal deel uitmaken van een bredere benadering van de mobiliteit en rekening houden met de resultaten van andere werkzaamheden inzake mobiliteit binnen de Raden. Daartoe zullen hoorzittingen worden georganiseerd met onder meer universitaire deskundigen en experts van de openbaarvervoermaatschappijen, deskundigen en sociale gesprekspartners op ondernemingsniveau, en vertegenwoordigers van de overheid. Deze zullen de Raden toelichting verschaffen in het kader van hun onderzoek van de diagnostiek.

Daarnaast stellen de Raden vast dat de enquêteformulieren momenteel verstuurd worden naar het e-mailadres van de onderneming, dat bij de RSZ en Smals bekend is, en dat de resultaten van de enquête verstuurd worden naar het e-mailadres van de contactpersoon Mobiliteit, zoals bekend bij de fod Mobiliteit en Vervoer. Ook een verzending per post gebeurt nog steeds. Hierbij bestaat het risico dat deze persoon ondertussen niet meer werkzaam is bij de onderneming en de documenten uiteindelijk verloren raken of niet bij de juiste persoon terechtkomen.

Om aan dit probleem te verhelpen, roepen de Raden de fod Mobiliteit en Vervoer op om de communicatie met betrekking tot de federale diagnostiek zo veel mogelijk via de e-box te laten verlopen. De e-box is een beveiligde elektronische brievenbus die de instellingen van de sociale zekerheid toelaat documenten en meldingen aan ondernemingen door te geven. De e-box heeft verschillende voordelen : hij is geschikt voor de verspreiding van zowel gepersonaliseerde informatie op maat als algemene informatie ; de informatie is beveiligd ; de contactpersonen voor de federale diagnostiek blijven up-to-date waardoor de fod Mobiliteit en Vervoer minder tijd en geld moet steken in het zoeken naar de juiste contactpersonen; het vermijdt de portkosten van de verzending van enquêteformulieren die ook via de e-box zouden kunnen worden verstuurd. Daarenboven heeft de e-box ook als voordeel dat meerdere contactpersonen binnen de onderneming kunnen worden geconnecteerd met de e-box en dat deze contactpersonen naargelang hun specialisatie (bv. mobiliteitsexpert) enkel die informatie in hun mailbox ontvangen die hen aanbelangt.

2 Gemeenschappelijke standpunten m.b.t. een aantal voorstellen van de fod Mobiliteit en Vervoer

Niettegenstaande het feit dat de Raden met het oog op de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017 pleiten voor het ongewijzigd laten van de programmawet van 8 april 2003, zetten ze hieronder hun gezamenlijke standpunten uiteen over een aantal door de fod Mobiliteit en Vervoer voorgestelde aanpassingen aan de federale diagnostiek woon-werkverkeer die juridische implicaties hebben.

2.1 Voorstel m.b.t. de timing van de enquête

Op dit moment staan in de programmawet van 8 april 2003 twee datums beschreven, nl. 30 juni en 31 januari. 30 juni is de datum die als basis wordt genomen voor de situatie van de ondernemingen en openbare instellingen en vanaf wanneer de ondernemingen en openbare instellingen de enquête online kunnen beginnen invullen. 31 januari is de datum waartegen de enquête ingevuld moet zijn en het advies van de overlegorganen¹ ingewonnen. Volgens de fod Mobiliteit en Vervoer zou het ideaal zijn om, naar analogie met wat in het Brussels gewest gebeurt, in de wet ook een uiterste datum (vóór 31 januari) voor het verzamelen van de gegevens in te schrijven.

De Raden vragen om geen nieuwe datum in te schrijven in de wet omwille van twee redenen. Ten eerste is er een positieve ontwikkeling merkbaar; het aantal ondernemingen/openbare instellingen dat de enquête tijdig invult, neemt toe. Ten tweede zou het inschrijven van een extra datum in de wet neerkomen op het inlassen van een extra controle, die in de praktijk moeilijk of onmogelijk te realiseren is.

2.2 Voorstel m.b.t. de verplichting voor scholen

De fod Mobiliteit en Vervoer vindt dat de federale diagnostiek niet aangepast is voor scholen omdat de mobiliteit van scholen voor een groot deel de leerlingen betreft die niet meegerekend worden in de vragenlijst. Voor een groot aantal scholen levert het invullen van de vragenlijst dan ook een administratieve werklast op die weinig toegevoegde waarde oplevert. De fod Mobiliteit en Vervoer stelt voor om, ofwel voor scholen de verplichting van de federale diagnostiek af te schaffen, ofwel de verplichting te beperken tot scholen met meer dan 100 werknemers, wat de werklast voor het groot aantal kleine scholen vermijdt en de werklast voor de administratie reduceert (minder papieren enquêtes verwerken).

De Raden wensen dat de scholen verplicht blijven om de federale diagnostiek in te vullen. Ze wijzen erop dat de hierboven beschreven redenering van de fod Mobiliteit en Vervoer ook opgaat voor andere ondernemingen/openbare instellingen die thans verplicht zijn om de federale diagnostiek in te vullen en dat deze dus geen valabel argument vormt om de scholen vrij te stellen van hun verplichting om deze diagnostiek in te vullen. De Raden denken hierbij bv aan ziekenhuizen die de diagnostiek moeten invullen en waarbij de bezoekers/patiënten niet meegerekend worden in de diagnostiek.

¹ In de ondernemingen betreft het hetzij de ondernemingsraad, hetzij de vakbondsafvaardiging bij afwezigheid van een ondernemingsraad, hetzij de werknemers bij ontstentenis van een vakbondsafvaardiging. In de openbare instellingen betreft het het overlegcomité (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) en het bevoegde orgaan van vakbondsoverleg (in het geval van administraties, diensten en instellingen waarop de genoemde wet niet van toepassing is).

2.3 Voorstel m.b.t. de modale verdeling naargelang de postcode van de woonplaats

De fod Mobiliteit en Vervoer beschouwt de regel die erin bestaat dat tabel 3.2. van de vragenlijst moet worden ingevuld voor ten minste 40% van de werknemers voor elke vestigingseenheid (onafhankelijk van de verplaatsingswijze) als een goed compromis : de werklast blijft voor alle ondernemingen binnen de perken en de hoeveelheid ontvangen gegevens is belangrijk (n.a.v. de diagnostiek woonwerkverkeer 2014 werden gegevens ontvangen voor 77% van het totaal aantal werknemers). Het enige probleem bij deze methode blijft volgens de fod Mobiliteit en Vervoer de onzekerheid over de representativiteit van de gegevens, maar de mogelijkheden tot verbetering zijn volgens hem beperkt: aan de ondernemingen vragen om de tabel voor 100% in te vullen of de ondernemingen zelf laten verzekeren dat hun gegevens representatief zijn, lijkt hem te complex.

De Raden wensen dat de regel die thans van toepassing is en waarover ze tijdens de besprekingen ter voorbereiding van hun eensluidend advies van 25 februari 2014 overeenstemming hebben bereikt, behouden blijft.

3 Slotbeschouwing

De Raden durven erop te rekenen dat gevolg zal worden gegeven aan al de opmerkingen die zij in het voorliggende advies unaniem hebben geformuleerd.

Ze vragen om, van zodra een ontwerp van enquêteformulier 2017 beschikbaar is, hieromtrent een nieuwe adviesvraag te ontvangen.

Tot slot geven de Raden, in afwachting van deze adviesvraag, nu reeds hun advies over de vraag die het BIVV tot de fod Mobiliteit en Vervoer heeft gericht om aan de enquête een vraag toe te voegen over het aantal ongevallen op de weg van en naar het werk per verplaatsingswijze. Wat dit betreft, wijzen de Raden erop dat in het kader van de arbeidsongevallenaangifte al heel wat gegevens via de verzekeraars aan het Fonds voor Arbeidsongevallen (FAO) worden bezorgd. Indien volgens het BIVV bijkomende gegevens nodig zijn, dan dienen deze volgens de Raden niet in het kader van de federale diagnostiek te worden verzameld, maar te worden verkregen via het technisch comité voor de preventie van het FAO.
