

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

GEWONE ZITTING 2008-2009

22 APRIL 2009

---

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**betreffende de vervoerplannen**

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Infrastructuur,  
belast met Openbare Werken en  
Verkeerswezen

door de heer Philippe PIVIN (F) en  
mevrouw Carla DEJONGHE (N)

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heren Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Mahfoudh Romdhani, Willem Draps, mevr. Martine Payfa, mevr. Françoise Schepmans, de heren Hervé Doyen, Hamza Fassi-Fihri, mevr. Céline Delforge, de heer Johan Demol, mevr. Carla Dejonghe, mevr. Brigitte De Pauw.

*Plaatsvervangers* : de heren Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Serge de Patoul, Philippe Pivin, mevr. Viviane Teitelbaum, mevr. Els Ampe.

*Andere leden* : mevr. Julie de Groote, de heren Mustapha El Karouni, Frédéric Erens, mevr. Marie-Paule Quix, de heer Joël Riguelle.

---

*Zie :*

**Stuk van het Parlement :**  
A-572/1 – 2008/2009 : Ontwerp van ordonnantie.

**PARLEMENT DE LA REGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

SESSION ORDINAIRE 2008-2009

22 AVRIL 2009

---

**PROJET D'ORDONNANCE**

**relative aux plans de déplacements**

---

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de l'Infrastructure,  
chargée des Travaux publics et  
des Communications

par M. Philippe PIVIN (F) et  
Mme Carla DEJONGHE (N)

---

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : MM. Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Mahfoudh Romdhani, Willem Draps, Mmes Martine Payfa, Françoise Schepmans, MM. Hervé Doyen, Hamza Fassi-Fihri, Mme Céline Delforge, M. Johan Demol, Mmes Carla Dejonghe, Brigitte De Pauw.

*Membres suppléants* : MM. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Serge de Patoul, Philippe Pivin, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Els Ampe.

*Autres membres* : Mme Julie de Groote, MM. Mustapha El Karouni, Frédéric Erens, Mme Marie-Paule Quix, M. Joël Riguelle.

---

*Voir :*

**Document du Parlement :**  
A-572/1 – 2008/2009 : Projet d'ordonnance.



## I. Inleidende uiteenzettingen van ministers Evelyne Huytebroeck en Pascal Smet

Minister Evelyne Huytebroeck houdt volgende uiteenzetting voor de commissie :

« Elke dag ademen wij tussen 15.000 en 20.000 liter lucht in. De luchtkwaliteit vormt dan ook een zeer belangrijk werkterrein.

Het verkeer heeft een rechtstreekse invloed op de luchtkwaliteit.

Tot in de jaren '80 vond men in de lucht hoge concentraties aan lood en zwavel. Die stoffen zijn vandaag in veel lagere concentraties aanwezig. De industriële productieprocessen zijn immers veranderd en de samenstelling van de brandstoffen is gewijzigd : ze bevatten niet langer lood.

Echter, tegelijk met de explosie van het aantal dieselmotoren zijn de concentraties aan fijn stof in de lucht zijn zeer aanzienlijk gestegen. Fijn stof wordt immers hoofdzakelijk uitgestoten door dieselmotoren. In de jaren '80 maakten die zo'n 30 % van het park uit. In 2008 vertegenwoordigden dieselmotoren 80 % van het park. Dieselmotoren zijn verantwoordelijk voor 76 % van de uitstoot van fijn stof in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bovendien stijgt het aantal afgelegde kilometer elk jaar, ook in Brussel. Tussen 1996 en 2006 is het aantal afgelegde kilometer gestegen met 10 % in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met 30 % op de secundaire wegen (vanwege de verzadiging van de hoofdwegen).

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt fijn stof aan de basis van 1.100 vroegtijdige overlijdens per jaar (volgens de Europese Commissie) en aan die van de stijging van het aantal ziekenhuisopnames voor ademhalingsproblemen, allergieën en astma.

De structurele maatregelen voor de vermindering van de concentraties aan fijn stof en aan andere verontreinigende stoffen die door het wegverkeer uitgestoten worden, moeten dan ook versterkt worden.

De bedrijfsvervoerplannen passen in dat kader.

### Bedrijfsvervoerplannen

Sinds 2004 hebben 245 bedrijven met meer dan 200 werknemers de procedure opgestart. In totaal gaat het om 220.000 werknemers, hetzij een derde van alle personen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werken.

Bepaalde bedrijven zetten zich heel erg in en behalen verrassende resultaten.

## I. Exposé introductif des ministres Evelyne Huytebroeck et Pascal Smet

La ministre Evelyne Huytebroeck présente devant les commissaires l'exposé suivant :

« Nous respirons tous les jours entre 15 et 20.000 litres d'air. La qualité de l'air est évidemment un enjeu fondamental.

La circulation conditionne directement la qualité de cet air.

Jusque dans les années '80, on trouvait dans l'air des concentrations élevées de plomb et de soufre. Ces composants aujourd'hui sont présents en proportion infiniment plus basse. Les processus de production de l'industrie émettrice ont évolué certes, mais la composition des carburants a également évolué, le plomb a disparu.

Par ailleurs, les concentrations en micro-particules dans l'air ont augmenté très significativement simultanément à l'explosion du nombre de moteurs diesel. En effet, les micro-particules sont émises très majoritairement par les motorisations diesel. Celles-ci représentaient 30 % du parc dans les années 80, elles représentent 80 % du parc en 2008. Aujourd'hui, les moteurs diesel contribuent pour 76 % des émissions de micro-particules en Région de Bruxelles-Capitale.

En outre, le nombre de kilomètres parcourus augmente chaque année, y compris à Bruxelles. Entre 1996 et 2006 près de 10 % en Région de Bruxelles-Capitale, et 30 % sur les voiries secondaires (les axes principaux étant saturés).

Ces fameuses micro-particules sont à la source de 1.100 décès prématurés chaque année en Région de Bruxelles-Capitale (selon la Commission européenne), de l'augmentation du nombre d'hospitalisation pour problèmes respiratoires, du nombre d'allergies et de l'asthme.

Les mesures structurelles pour réduire les concentrations des micro-particules et autres polluants émis par la circulation automobile doivent être renforcées.

Les plans de déplacement des entreprises s'inscrivent dans ce cadre.

### Les plans de déplacements des entreprises

Depuis 2004, 245 entreprises de plus de deux cents employés ont entamé le processus, cela concerne 220.000 employés, soit un tiers des travailleurs employés en RBC.

Certaines entreprises particulièrement volontaristes enregistrent des résultats surprenants.

Graag haal ik het voorbeeld van ING Marnix aan, dat aan het Troonplein gelegen is. In 2004 gebruikte bijna 60 % van de werknemers van deze onderneming de auto voor het woon-werkverkeer. De mobiliteitscoördinator van de site heeft een aantal maatregelen ingesteld, waaronder :

- een fietsvergoeding betaald door de werkgever;
- een abonnement voor het openbaar vervoer verbonden aan de bedrijfswagen, maar tegen verminderde prijs;
- het voorbehouden van parkeerplaatsen voor carpoolers;
- bewustmakingsacties, waaronder Friday Bikeday.

In 2008 heeft meer dan 60 % van de werknemers een ander vervoermiddel gebruikt dan de wagen voor het woon-werkverkeer.

Dit voorbeeld toont aan dat een voluntaristische aanpak van een bedrijf op het vlak van de mobiliteit heel wat kan veranderen.

Het ontwerp van ordonnantie dat aan u voorgesteld wordt, beoogt een versterking van de draagwijdte en de participatie van de bedrijven bij de uitvoering ervan.

Dit ontwerp van ordonnantie brengt belangrijke verbeteringen aan aan het huidige besluit waarin de bedrijfsvervoerplannen geregeld worden. ».

Minister Pascal Smet houdt volgende uiteenzetting voor de commissie :

« GewOP, prioriteit 8 stelt dat BHG het rationele gebruik van de personenwagen moet promoten.

GewOP, Prioriteit 9 handelt over een actief beleid ter beperking van de overlast. Hierbij wordt prioritair het autoverkeer aangepakt.

Het regeerakkoord juli 2004, het Irisplan 1 en het bijgewerkte Irisplan 2 leiden tot een consensus over de vervoerplannen, niet alleen van de bedrijven, maar ook van de scholen en de organisatoren van evenementen in Brussel.

Ondanks het ontbreken van een wettelijk kader hebben negentig scholen zich vrijwillig aangesloten bij de schoolvervoerplannen. Zo hebben dertig scholen tijdens het schooljaar 2006-2007 en 2007-2008 een diagnose en een actieplan opgesteld. Diverse acties werden op stapel gezet zoals het begeleid wandelen en fietsen, de inrichting van een *kiss-and-ridezone* en educatieve acties rond duurzame mobiliteit. Dertig andere scholen hebben zich aangemeld voor het schooljaar 2008-2009.

Sinds 1 juli 2004 moeten alle privaat- of publiekrechtelijke instellingen in BHG die op dezelfde plaats meer dan

Laissez-moi vous citer l'exemple du site de ING Marnix, situé place du Trône. En 2004, ce site enregistre plus de 60 % d'employés gagnant leur lieu de travail en voiture. Le coordinateur mobilité a établi une série de mesures parmi lesquelles :

- les indemnités vélo remboursées par l'employeur;
- l'offre d'un abonnement aux transport en commun couplé à la voiture de société, mais de coût inférieur;
- la réservation des places de parking aux co-voitureurs;
- des actions de sensibilisation dont le Friday Bikeday.

En 2008, plus de 60 % des employés ont gagné le siège, sans recourir à la voiture.

Cet exemple démontre l'impact significatif d'une démarche volontariste en matière de mobilité dans une entreprise.

Le projet d'ordonnance qui vous est soumis, vise à renforcer la portée de ces plans et l'implication des entreprises dans l'application de ces plans.

Ce projet d'ordonnance apporte des améliorations majeures à l'actuel arrêté qui organise les plans d'entreprises. ».

Le ministre Pascal Smet présente, devant les commissaires, l'exposé suivant :

« Selon la priorité 8 du PRD, la Région doit promouvoir l'utilisation rationnelle de la voiture particulière.

La priorité 9 du PRD porte sur une politique active de réduction des nuisances en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile.

L'accord gouvernemental de juillet 2004, le plan Iris 1, ainsi que le plan Iris 2 actualisé, induisent un consensus sur les plans de déplacements, non seulement d'entreprises, mais également pour les écoles et les organisateurs d'événements à Bruxelles.

En dépit de l'absence d'un cadre légal, nonante écoles se sont lancées dans la démarche volontaire des plans de déplacements scolaires. Trente écoles ont ainsi réalisé, durant les années scolaires 2006-2007 et 2007-2008, leur diagnostic et leur plan d'actions. Des actions aussi diverses que des rangs à pied, à vélo, l'organisation d'une zone de *kiss and ride* et des mesures d'éducation à la mobilité durable ont été initiées. Trente nouvelles écoles s'y sont inscrites pour l'année scolaire 2008-2009.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004, tous les organismes de droit privé ou public de la RBC comptant plus de deux cents

tweehonderd werknemers tewerkstellen een bedrijfsvervoerplan opstellen.

De ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en dan met name artikel 20, betekende een eerste aanzet voor een gewestelijk reglementair kader met betrekking tot vervoerplannen voor evenementen. Artikel 20 viseert enkel exploitanten en betalende evenementen, zonder nader te bepalen van welke aard deze zijn. Dit artikel werd echter niet omgezet in een uitvoeringsbesluit.

Leefmilieu Brussel – BIM, in samenwerking met Mobiel Brussel, heeft wel een inventaris van de sites, bedoeld in artikel 20, opgesteld alsook een methodologische gids voor de opmaak van een mobiliteitsplan voor grote evenementen. In het kader van de milieuvergunningen kunnen maatregelen aan sitebeheerders worden opgelegd met het oog op een meer duurzaam beheer van de mobiliteit. Eventueel worden ze bestudeerd naar aanleiding van de effectenstudie met betrekking tot de site. Milieuvergunningen hebben daarentegen geen rechtstreekse invloed op de organisatie van evenementen.

Sommige organisatoren en exploitanten van evenementen hebben in het verleden al zeer interessante en succesvolle initiatieven op touw gezet, zoals Couleur Café waarbij pendelbussen ingezet worden in samenwerking met de MIVB. BIM en Mobiel Brussel hebben, via het studie bureau Traject, ook 2 proefplannen (diagnose en ontwerpplan) voor de Bozar en RSCA opgesteld.

Onder bepaalde voorwaarden kent het Gewest reeds subsidies toe aan organisatoren en exploitanten van activiteiten om in samenwerking met de MIVB maatregelen te nemen ter verbetering van de mobiliteit tijdens de betrokken activiteiten. Voorbeelden van bestaande maatregelen in die zin zijn speciale busdiensten, versterkingen van het reguliere MIVB-vervoersaanbod of de terbeschikkingstelling van publicitaire ruimte voor sensibilisering voor een duurzame mobiliteit tijdens de betrokken activiteit.

### **Ontwerp van ordonnantie betreffende de vervoerplannen**

Dit ontwerp van ordonnantie heeft als voornaamste doelstellingen :

- een versoepeling van de huidige procedure en betere afstemming op de federale verplichting door een uitbreiding van het toepassingsveld van de bedrijfsvervoerplannen naar bedrijven met honderd werknemers;
- de uitbreiding van het toepassingsveld van « evenementen »-vervoerplannen naar andere soorten activiteiten;

employés sur un même site, doivent rédiger un plan de déplacements d'entreprise.

L'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant en Région bruxelloise, et en particulier l'article 20, constituait l'ébauche d'un cadre réglementaire à l'échelle régionale pour les plans de déplacements d'événements. L'article 20 vise uniquement des exploitants et des événements payants, sans en spécifier davantage la nature. Cet article n'a toutefois pas été transposé dans un arrêté d'exécution.

Bruxelles Environnement – IBGE en association avec Bruxelles Mobilité, a cependant réalisé un inventaire des sites visés à l'article 20, ainsi qu'un guide méthodologique pour l'élaboration d'un plan de mobilité pour les grands événements. Dans le cadre des permis d'environnement, des mesures peuvent être imposées aux gestionnaires de site, permettant ainsi une gestion plus durable de la mobilité. Le cas échéant, elles sont étudiées lors de l'étude d'incidence du site. Les permis d'environnement n'ont par contre pas d'emprise directe sur les organisateurs d'événements.

Certains organisateurs et exploitants d'événements ont déjà mis en place des initiatives très intéressantes et couronnées de succès, comme Couleur Café qui propose un service de navettes en collaboration avec la STIB. L'IBGE et Bruxelles Mobilité ont également réalisé, via le bureau d'études Traject, deux plans pilotes (diagnostic et projet de plan) : pour le Bozar et le RSCA.

La Région accorde déjà, sous certaines conditions, des subsides aux organisateurs et exploitants d'activités afin de prendre des mesures, en collaboration avec la STIB, visant à améliorer la mobilité pendant les activités en question. Les services de bus spéciaux, le renforcement de l'offre régulière de la STIB ou la mise à disposition d'espaces publicitaires pour la sensibilisation en matière de mobilité pendant lesdites activités en sont des exemples.

### **Projet d'ordonnance relative aux plans de déplacements**

Ce projet d'ordonnance a pour objectifs essentiels :

- d'assouplir la procédure actuelle et de procéder à un meilleur alignement sur l'obligation fédérale en élargissant le champ d'application des plans de déplacements d'entreprises aux entreprises occupant cent personnes;
- d'étendre le champ d'application des plans de déplacements d'événements à d'autres types d'activités;

- de schoolvervoerplannen van een tot op heden onbestaand wettelijk kader voorzien;
- de school-, bedrijfs- en activiteitenvervoerplannen in eenzelfde wettekst samen bundelen;
- de invoering van een duidelijke en eenvoudige procedure voor de opmaak van plannen;
- de rol bepalen van het bestuur (Mobiël Brussel) en het instituut (Leefmilieu Brussel);
- de mogelijkheid van subsidies invoeren om scholen en activiteiten te steunen.

Er is bewust gekozen om de verschillende soorten vervoerplannen in één wettekst samen te bundelen. De hoofdreden is dat, ondanks de onderlinge verschillen, vooral wat de schoolvervoerplannen betreft, alle vervoerplannen eenzelfde hoofddoelstelling nastreven, namelijk een bijdrage leveren, hoe klein die ook moge zijn, aan de bevordering van duurzame mobiliteit, meer bepaald om een zeer groot divers aantal mensen aan te zetten duurzame vervoermiddelen te gebruiken.

### 1. Scholen

Het doel van een schoolvervoerplan is duidelijk; het sensibiliseren van het schoolpubliek voor duurzame mobiliteit door het promoten van alternatieve vervoersmodi, het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit van de schoolomgeving.

Elke ochtend en avond begeven 250.000 leerlingen uit de kleuter-, basis- en secundaire scholen in ons Gewest zich van hun woning naar school en terug. Vaak worden ze met de wagen gebracht terwijl het openbaar vervoer, het al dan niet begeleid wandelen, de fiets of carpooling in de meeste gevallen een geschikte oplossing zouden zijn. De hoofddoelgroep van de schoolvervoerplannen zijn dan ook kinderen en jongeren van 3 tot 18 jaar en hun ouders. De nadruk wordt gelegd op educatie en verkeersveiligheid.

Deze ordonnantie verplicht een school enkel een prediagnose op te stellen. Aan de hand van deze prediagnose wordt de bestaande beschikbare informatie waarover de school bezit, gebundeld en kunnen een aantal bedenkingen, problemen en suggesties gesignaleerd worden. De prediagnose is dus een niet-wetenschappelijke, waardevolle analyse van de bestaande gekende mobiliteitssituatie en heeft op geen enkel ogenblik enige invloed op het schoolprogramma.

Opdat goede gewoontes van jongs af aan aangenomen zouden worden, zal het Gewest alle Brusselse scholen vragen de stap te zetten naar een schoolvervoerplan. Het zijn de scholen zelf dus die op vrijwillige basis de analyse van de prediagnose verder uitdiepen en concrete acties ondernemen. Het gewestelijke bestuur zal de instelling bijstaan

- de créer, pour les plans de déplacements scolaires, un cadre légal inexistant à ce jour;
- de regrouper les plans de déplacements scolaires, d'entreprises et d'activités dans un seul texte législatif;
- d'instaurer une procédure claire et simple pour l'établissement des plans;
- de déterminer le rôle de l'administration (Bruxelles Mobilité) et de l'Institut (Bruxelles Environnement);
- de prévoir la possibilité de soutenir les écoles et les activités au moyen de subsides.

Il a été décidé de regrouper les différents types de plans en un seul texte législatif. La raison principale en est que, en dépit de leurs différences, surtout sensibles pour les plans de déplacements scolaires, tous les plans de déplacements poursuivent, en définitive, un même objectif principal : apporter leur contribution, si modeste soit-elle, à la promotion de la mobilité durable; plus précisément, à l'encouragement d'un très grand nombre d'utilisateurs variés à se tourner vers les modes de transport durables.

### 1. Ecoles

L'objectif d'un plan de déplacements scolaires est clair : sensibiliser le public scolaire à la mobilité durable par la promotion de modes de transport alternatifs et l'amélioration de la sécurité routière et du cadre de vie des abords d'écoles.

Chaque matin et chaque soir, 250.000 élèves de maternelle, primaire et secondaire se déplacent entre leur domicile et leur école au sein de la Région. Ils sont souvent conduits en voiture, alors que les transports en commun, la marche et le vélo seraient dans la plupart des cas des solutions de déplacement adaptées. Les plans de déplacements scolaires visent donc principalement les enfants et les adolescents âgés de 3 à 18 ans et leurs parents, d'où l'accent mis sur l'éducation et la sécurité routière.

Seul un prédiagnostic est obligatoire pour les écoles. Il permet de rassembler les informations existantes dont dispose l'école et de signaler une série d'observations, de problèmes et de suggestions. Le prédiagnostic est donc une analyse non scientifique et utile de la situation existante connue en matière de mobilité. Il n'a à aucun moment le moindre impact sur le programme scolaire.

Pour que de bonnes habitudes se prennent dès le plus jeune âge, la Région demandera à toutes les écoles bruxelloises d'entamer la démarche du plan de déplacements scolaires. Ce sont donc les écoles mêmes qui approfondissent l'analyse du prédiagnostic sur base volontaire et qui entreprennent des actions concrètes. L'administration régionale

bij de uitvoering van oplossingen voor een efficiëntere en veiligere mobiliteit.

## 2. Bedrijven

Het bedrijfsvervoerplan heeft tot doel een langetermijnstrategie te creëren binnen de bedrijven door een reeks concrete maatregelen geleidelijk in te voeren om een juist evenwicht te garanderen tussen het algemene mobiliteitsbelang, de kwaliteit van het leefmilieu waaronder de luchtkwaliteit en de sociaaleconomische belangen van de bedrijven.

Een bedrijfsvervoerplan is een document met twee luiken, namelijk een diagnose van het mobiliteitsprofiel van het bedrijf en een actieplan. Beide luiken zijn belangrijk en onderling gelinkt. De diagnose wordt opgesteld op basis van een specifiek formulier waarvan de doelstellingen verenigbaar zijn met de federale aanvragen en omvat o.a. een inventaris van het aantal werknemers en hun verplaatsingswijze, een analyse van de bereikbaarheid met alle mogelijke vervoersmodi, analyse van het wagenpark en het parkeeraanbod in de omgeving, etc.

Na analyse van de diagnose kan een actieplan worden opgesteld waarin een bedrijf wordt gevraagd zijn doelstellingen inzake verdeling van vervoerswijzen te bepalen, een contactpersoon mbt het vervoerplan aan te duiden, de werknemers te informeren over het plan, een toegankelijkheidsfiche op te stellen en een fietsstalling voor de werknemers te voorzien.

Die verplichte maatregelen dwingen de terughoudende bedrijven om toch stappen te ondernemen voor een betere mobiliteit in Brussel.

De andere maatregelen die het bestuur en het Instituut via de antwoordformulieren naar voren zullen schuiven, zijn extra ideeën die de bedrijven vrijwillig kunnen uitvoeren zoals acties rond sensibilisering, informatie, promotie en samenwerking om het verplaatsingsgedrag te wijzigen. Doel is ook om op een meer rationale wijze het goederenvervoer van en naar het bedrijf te organiseren.

Verder wordt aan het bedrijf gevraagd om zijn bedrijfsvervoerplan te updaten volgens een door de regering vast te stellen regelmaat en timing. Deze fase bevat interessante informatie omdat, na evaluatie, het bedrijf zijn nieuwe situatie en de succesvolle en niet-succesvolle maatregelen kan bekijken, de leemtes van een maatregel invullen en nieuwe maatregelen voorstellen.

Door de uitbreiding van het toepassingsveld van de bedrijfsvervoerplannen naar bedrijven met honderd tot twee-

conseillera l'établissement dans la mise en œuvre de solutions en vue d'une mobilité plus efficace et plus sûre.

## 2. Entreprises

Le plan de déplacements d'entreprise a pour objectif de créer une stratégie à long terme au sein de l'entreprise en instaurant progressivement une série de mesures concrètes afin de garantir un juste équilibre entre l'intérêt général en matière de mobilité, la qualité de l'environnement – notamment la qualité de l'air –, et les intérêts socio-économiques des entreprises.

Le plan de déplacements d'entreprise est un document en deux parties qui reprend un diagnostic du profil de mobilité de l'entreprise et un plan d'actions. Ces deux parties sont essentielles et interdépendantes. Le diagnostic est établi sur la base d'un formulaire spécifique dont les visées sont compatibles avec les demandes fédérales. Il comprend notamment un inventaire du nombre de travailleurs et de leurs modes de déplacements, une analyse de l'accessibilité du site avec tous les modes de déplacements, une analyse du parc automobile, de l'offre de parking aux abords de l'entreprise, etc.

Le diagnostic, après analyse, permet d'établir un plan d'actions dans lequel il est demandé à l'entreprise de déterminer ses objectifs quant à la répartition des modes de déplacements, de désigner une personne de contact pour le plan de déplacements, d'informer les travailleurs sur le plan, d'établir une fiche d'accessibilité et d'installer un parking vélos pour les travailleurs.

Avec ces mesures obligatoires, les entreprises frileuses en la matière sont tenues d'avancer tout de même dans le sens d'une plus grande mobilité à Bruxelles.

Les autres mesures qui seront mises en avant par l'administration et l'Institut au travers des formulaires de réponse sont des idées supplémentaires que les entreprises peuvent mettre en pratique de manière volontaire. Les mesures qui sont proposées sont des actions de sensibilisation, d'information, de promotion et de collaboration principalement, visant à modifier les comportements de déplacements, mais aussi à organiser de manière plus rationnelle le transport de marchandises au départ ou à destination de l'entreprise.

Par ailleurs, selon une périodicité et un timing qui seront déterminés par le gouvernement, il est demandé à l'entreprise d'actualiser son plan de déplacements d'entreprise. Cette étape est riche d'enseignements, car après évaluation, l'entreprise vérifiera sa nouvelle situation et les mesures qui sont une réussite ou un échec et pourra innover afin de combler les failles d'une mesure défectueuse et présenter de nouvelles mesures.

En élargissant le champ d'application des plans de déplacements aux entreprises comptant entre cent et deux

honderd werknemers wordt enerzijds gevolg gegeven aan een aanbeveling van de Economische en Sociale Raad en anderzijds wordt de Brusselse verplichting afgestemd op de federale verplichting. Dit zorgt voor een vereenvoudiging voor de bedrijven en geeft de administraties de mogelijkheid bedrijven intensiever te motiveren en bij te staan, zoals via de vorming van « mobility managers » en syndicale afgevaardigden, deelname aan mobiliteitsforums met de MIVB, NMBS, Pro Velo, Taxistop, Cambio, ...

Het uitbreiden van de « doelgroep » (100 ipv 200) zal ook de positieve impact van de bedrijfsvervoerplannen verhogen. Die uitbreiding zou moeten zorgen voor een toename van het aantal sites met 100 % en met ruim 50.000 extra werknemers.

### 3. Activiteiten

Het aantal activiteiten en evenementen die iedere dag in Brussel plaatsvinden, is nauwelijks bij te houden. Al die evenementen vormen niet alleen een bewijs van de dynamiek van de stad. Ook brengen ze een grotere verkeersstroom op gang. Het doel is dan ook om de impact op de mobiliteit, de impact op de wijk waarin activiteiten plaatsvinden en het leefmilieu te beperken door het promoten van alternatieve vervoermiddelen.

Deze ordonnantie verplicht de organisatoren van activiteiten en exploitanten van sites op het grondgebied van het Gewest om een activiteitenvervoerplan op te stellen. Mobiliteit moet een verkoopargument zijn en geen last voor de activiteit, die anders zou kunnen worden verplaatst.

De uitbreiding van het toepassingsveld van de « evenementen »-vervoerplannen naar elke culturele, commerciële of sportieve activiteit, tijdelijk, occasioneel, periodiek of permanent, betalend of gratis, op een site en met meer dan 1.000 deelnemers, is een van de voornaamste doelstellingen van het ontwerp.

De verplichtingen variëren in functie van de omvang van de activiteit.

Voor een activiteit met meer dan duizend deelnemers wordt gevraagd een fietsenstalling te voorzien en een toegankelijkheidsfiche op de website van de activiteit te vermelden. Op de toegangskaarten en het promotiemateriaal voor de activiteit moeten de meest nabije haltes van het openbaar vervoer en de fietsenstalling vermeld staan.

Zijn er meer dan drieduizend deelnemers, dan geldt er een strikter systeem. Allereerst wordt er een diagnose opgesteld. In samenwerking met het bestuur en/of het Instituut moet vervolgens een actieplan worden opgesteld om de gevolgen van de activiteit op de mobiliteit op de site en in de omgeving te beperken, mensen aan te zetten alternatieve vervoermiddelen te gebruiken en rond mobiliteit te communiceren.

cents travailleurs, il est fait droit à une recommandation exprimée par le Conseil économique et social d'une part, et l'obligation bruxelloise s'aligne ainsi sur l'obligation fédérale d'autre part. Cette mesure facilite la tâche des entreprises et donne aux administrations la possibilité de motiver davantage les entreprises et de les assister, notamment par la formation de « mobility managers » et de délégués syndicaux et par la participation à des forums sur la mobilité avec la STIB, la SNCB, Pro Velo, Taxistop, Cambio, etc.

L'élargissement du groupe cible (cent au lieu de deux cents) permettra aussi d'accroître l'impact positif des plans de déplacements d'entreprise. Cette extension devrait augmenter de 100 % le nombre de sites, avec plus de 50.000 travailleurs supplémentaires.

### 3. Activités

On ne compte plus le nombre d'activités et d'événements qui se déroulent chaque jour à Bruxelles. Témoins de la vitalité de Bruxelles, ces événements engendrent pourtant une importante circulation automobile supplémentaire. L'objectif est dès lors de limiter leur impact sur la mobilité, sur le quartier où se déroulent les activités et sur l'environnement, par la promotion de moyens de transport alternatifs à la voiture.

La présente ordonnance oblige les organisateurs d'activités et exploitants de sites sur le territoire de la Région d'élaborer un plan de déplacements d'activités. La mobilité doit être un argument de vente de l'activité et non une charge qui pourrait mener à sa délocalisation.

L'un des objectifs essentiels du projet d'ordonnance est d'élargir le champ d'application des plans de déplacements d'« événement », de telle sorte que soit visée toute activité culturelle, commerciale ou sportive, momentanée, occasionnelle, périodique ou permanente, payante ou gratuite, exercée sur un site et accueillant plus de 1.000 participants.

Les obligations varient selon la taille de l'activité.

Pour une activité de plus de mille personnes, il est demandé de prévoir un emplacement pour vélos et une fiche d'accessibilité publiée sur le site Internet de l'activité. Tickets d'entrée et matériel de promotion de l'activité doivent préciser les transports en commun les plus proches et le parking vélos.

Le dispositif est plus contraignant pour les sites de plus de trois mille personnes. Un diagnostic doit d'abord être rédigé. Ensuite, il s'agit de définir avec l'administration et/ou l'Institut un plan d'actions pour réduire les incidences de l'activité en matière de mobilité sur le site et ses abords, afin d'inciter à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture et de communiquer sur la mobilité.



Onder bepaalde voorwaarden kan een subsidie van het gewestelijke bestuur verkregen worden voor de uitvoering van dit plan.

Voor sites met meer dan drieduizend mensen en die onderworpen zijn aan een milieuvergunning, wordt de procedure die van toepassing is op de bedrijven uitgevoerd.».

De minister besluit dat het ontwerp van ordonnantie van gezond verstand getuigt en de evenwichten tussen de gezagsniveaus van het Gewest respecteert.

## II. Algemene bespreking

De heer Rachid Madrane meent dat men in het algemeen de doelstelling van de strijd tegen de milieuhinder kan begrijpen. Daarom moet de modal shift aangemoedigd worden. Die doelstelling staat in het GewOP, in het plan Bruxell'air en in andere regeringsplannen. De doelstelling staat natuurlijk ook in de ordonnantie van 2004 over de vervoersplannen. De regering heeft begrepen dat het toepassingsgebied van deze ordonnantie van 2004 uitgebreid moet worden tot de bedrijven met minder dan 200 werknemers. De PS-fractie blijft het ontwerp echter wantrouwen. Er rijzen drie vragen.

Is het niet wijzer te wachten op de uitvoering van het parkeerplan om te kijken wat daarvan terechtkomt ?

Hoe kan men de gewestelijke steun voor de uitvoering van deze nieuwe maatregelen garanderen, gelet op het huidige moratorium op de aanwerving van nieuwe ambtenaren ?

Het voorgestelde budget lijkt tot slot niet realistisch. Het verbaast de volksvertegenwoordiger dat er geen sanctie is in geval van niet-naleving van de ordonnantie.

Mevrouw Céline Delforge meent dat het ontwerp in de goede richting gaat. Als men een slagvaardig beleid voert, is er geen probleem om het uit te voeren. Het is perfect mogelijk om een modal shift van de werknemers naar hun bedrijf te bewerkstelligen. Het is goed dat de overlegprocedure met het bestuur vereenvoudigd is. Het is ook zeer positief om audits achter de hand te houden voor de meest weerbarstige bedrijven.

Wat de scholen betreft, is het goed dat men start met de basisscholen, waar de basisopvoeding van de kinderen gegeven wordt. De spreker betreurt wel dat het hoger onderwijs geen deel uitmaakt van het plan. Wanneer er bijvoorbeeld avondschool georganiseerd wordt in deze scholen, rijzen er conflicten tussen de studenten die met de wagen naar de les komen en de omwonenden over de parkeerplaatsen : het gaat hier echter niet om een geval van een bedrijf van meer dan 100 werknemers noch van een school uit het verplichte onderwijs.

L'obtention d'une subvention auprès de l'administration régionale pour mettre en œuvre ce plan est possible sous certaines conditions.

Pour les sites accueillant plus de trois mille participants et qui sont soumis à un permis d'environnement, la procédure applicable aux entreprises sera exécutée.

Le ministre affirme en conclusion que c'est un projet d'ordonnance de bon sens, qui respecte les équilibres entre les pouvoirs de la Région. ».

## II. Discussion générale

M. Rachid Madrane estime que, de manière générale, on peut comprendre l'objectif de lutte contre les nuisances environnementales. Pour cela, il faut encourager le report modal. Cet objectif se retrouve dans le PRD, ainsi que dans le plan Bruxell'Air, et dans d'autres plans du gouvernement. Bien sûr, on retrouve cet objectif dans l'ordonnance de 2004 sur les plans de déplacements. Mais le gouvernement a compris qu'il fallait élargir le champ d'application de cette ordonnance de 2004 aux entreprises de moins de deux cents employés. Le groupe PS reste malgré tout circonspect vis-à-vis de ce projet. A ce stade, trois questions se posent.

D'une part, ne serait-il pas sage d'attendre la mise en œuvre du plan de stationnement, afin de voir comment celui-ci se met en place ?

D'autre part, comment peut-on garantir l'aide régionale à la mise en place de ces nouveaux dispositifs, compte tenu du moratoire qui existe aujourd'hui sur l'engagement de nouveaux agents publics ?

Enfin, le budget proposé paraît irréaliste. Le député s'étonne qu'il n'y ait pas de sanction prévue en cas de non-respect de l'ordonnance.

Mme Céline Delforge estime que le projet va dans le bon sens. Quand on mène une politique volontariste, il ne doit y avoir aucune difficulté pour la mettre en œuvre. Il est tout à fait possible d'agir en vue d'un report modal des travailleurs vers leur entreprise. Il est bien d'avoir allégé la procédure de concertation avec l'administration. Il est également très positif de garder des audits pour les entreprises plus récalcitrantes.

En ce qui concerne les écoles, il convient de commencer par l'école primaire, où se fait l'éducation de base des enfants. Mais l'oratrice regrette que les écoles de l'enseignement supérieur ne soient pas reprises dans le plan. Par exemple, lorsque des cours du soir sont organisés dans ces écoles, les étudiants qui viennent en voiture entrent en conflit avec les riverains pour stationner : or, on ne se trouve là ni dans l'hypothèse d'une entreprise de plus de cent travailleurs, ni dans l'hypothèse d'une école de l'enseignement obligatoire.

Wat de evenementen betreft, is de volksvertegenwoordiger de mening toegedaan dat het ontwerp in de goede richting gaat. Wanneer evenementen georganiseerd worden, zelfs de kleinste, is het nodig dat informatie gegeven wordt over de openbaarvervoerlijnen eerder dan over de parkeerplaatsen.

De Ecolo-fractie betreurt tot slot dat er geen sanctie is in geval van niet-naleving van de ordonnantie, want een verplichting zonder sanctie is ongeloofwaardig.

De heer Serge de Patoul meent dat het ontwerp van ordonnantie zeer interessante bedoelingen heeft. Er is de intentie om de mobiliteit te verzekeren, zonder dat men telkens een beroep moet doen op zijn wagen. De tekst doet op het eerste gezicht een aantal vragen rijzen. Het ingewikkelde advies van de Raad van State brengt zeer duidelijk het probleem van de bevoegdheidsverdeling te berde.

De volksvertegenwoordiger stelt een voorafgaande vraag : is het advies van de Economische en Sociale Raad gevraagd aangezien het om bedrijven gaat ? Zo ja, kan men dit advies krijgen ?

De minister antwoordt dat, als het advies van de Raad van State gevraagd wordt, ook eerst het advies van de Economische en Sociale Raad gevraagd moet worden. De minister verbindt zich ertoe het document aan de commissie te bezorgen.

Mevrouw Brigitte De Pauw vindt het een goede ordonnantie. Er rijzen enkele vragen zoals het verplichte karakter van de vervoersplannen : hoe zal de regering het toezicht op de vervoersplannen organiseren ? Zijn er voldoende ambtenaren om dit orgaan te laten werken ?

Hoe denkt de regering bijvoorbeeld de begrotingsveristen en de noodzaak van controle met elkaar te verzoenen voor de toekenning van subsidies aan de scholen en evenementenorganisatoren bedoeld in de artikelen 54 en volgende ?

In verband met de privaatrechtelijke en publiekrechtelijke bedrijven, vraagt de volksvertegenwoordiger of de ziekenhuizen in het toepassingsgebied van deze ordonnantie zullen vallen, net zoals de rusthuizen en verzorgingstehuizen. Vallen die ook in het toepassingsgebied van deze ordonnantie ?

De heer Johan Demol meent dat dit plan een van de vele irrealistische plannen van de minister is. Hoe kan men met een kind van 6, 7 of 8 jaar met het openbaar vervoer naar school ? Dat is niet vanzelfsprekend. Ook al staat de wagen in file, de kinderen zijn ten minste rustig achteraan in de wagen. Er zijn ouders die met de wagen moeten gaan werken nadat ze de kinderen aan school afgezet hebben. Er is ook een probleem met de tieners die het openbaar vervoer moeten nemen en moeten overstappen in metrostations

En ce qui concerne les événements, la députée estime que le projet va dans le bon sens. Lorsqu'on organise des événements, même les plus petits, il est nécessaire de renseigner les lignes de transport en commun plutôt que les parkings pour voiture.

Enfin, le groupe Ecolo déplore qu'il n'y ait pas de sanction prévue en cas de non-respect de l'ordonnance, car une obligation sans sanction n'est pas crédible.

M. Serge de Patoul estime que le projet d'ordonnance est tout à fait intéressant dans ses intentions. On y retrouve une volonté d'assurer la mobilité, tout en veillant à ne pas utiliser son véhicule à tout bout de champ. Mais le texte, à première vue, suscite une série de questions. L'avis du Conseil d'Etat, qui est complexe, pose très clairement le problème de répartition des compétences.

Le député pose une question préalable : étant donné que ce sont des entreprises qui sont impliquées, l'avis du Conseil économique et social a-t-il été demandé ? Si oui, est-il possible d'en avoir une communication ?

Le ministre répond qu'il est évident que, si un avis du Conseil d'Etat est demandé, il doit y avoir au préalable un avis du Conseil économique et social. Le ministre s'engage à fournir ce document à la commission.

Mme Brigitte De Pauw estime qu'il s'agit d'une bonne ordonnance. Quelques questions se posent, comme notamment le caractère obligatoire des plans de déplacements : comment le gouvernement va-t-il organiser le contrôle de ces plans de déplacements ? Y a-t-il assez de fonctionnaires prévus pour faire fonctionner cet organisme ?

Par exemple, pour ce qui concerne l'octroi de subsides aux écoles et organisateurs d'événements, aux articles 54 et suivants, comment le gouvernement compte-t-il concilier l'impératif budgétaire et la nécessité de contrôle ?

Par rapport aux entreprises de droit privé et de droit public, la députée demande si les hôpitaux tomberont sous le champ d'application de cette ordonnance, de même que les maisons de repos et de soins. Celles-ci tombent-elles aussi sous le champ d'application de cette ordonnance ?

M. Johan Demol estime que ce plan est un des nombreux plans irréalistes du ministre. Comment peut-on, avec un enfant de 6, 7 ou 8 ans, aller en transports en commun à l'école ? Ce n'est pas évident. En voiture, même si le trajet est embouteillé, au moins les enfants sont tranquilles à l'arrière du véhicule. Il y a des parents qui doivent travailler en voiture après avoir conduit les enfants à l'école, etc. Il y a également un problème qui se pose avec les adolescents qui doivent prendre les transports en commun et effectuer des

waar de veiligheid niet gegarandeerd is. Daarom verkiezen sommige ouders hun kinderen met de wagen te brengen en te gaan halen. Er zijn natuurlijk verkeersproblemen. Maar waarom zouden de bedrijven of de scholen oplossingen moeten vinden ? Het is de taak van de overheid om dit soort problemen te regelen.

De heer Hervé Doyen is het namens de cdH-fractie helemaal eens met de doelstelling van de regering, om redenen van wederzijds respect. Het is een beleid dat de kloof tussen rechts en links overstijgt.

In het advies van de Raad van State wordt gezegd dat een ordonnantie geen macht kan toekennen aan een dienst van een ministerie : waarom is daar geen rekening mee gehouden ?

Hoe staat het met alle artikelen over de scholen ? In de artikelen 7 tot 23, legt de ordonnantie verplichtingen op aan de scholen : de Raad van State zegt dat het Gewest niet bevoegd is om hier wetgevend op te treden.

Bij de procedures voor het opstellen van de bedrijfsplannen, wijst de spreker erop dat er geen termijn opgelegd is om de flexibiliteit van de bedrijven te vrijwaren. Welke stimuli heeft de regering voorgesteld om hen daartoe aan te moedigen ?

De volksvertegenwoordiger is het eens met andere opmerkingen over het niet verplichtende karakter van de ordonnantie, hoewel de artikelen op een gebiedende wijze opgesteld zijn.

De volksvertegenwoordiger vraagt het Zwitsers voorbeeld van de schoolvervoersplannen van naderbij te bekijken waar de « pedobus » algemeen verspreid is. Het gaat om schoolrijen onder begeleiding die de kinderen vanaf vertrekpunten naar school brengen : dat werkt volgens een bepaalde uurregeling en vanuit bepaalde stopplaatsen. De volksvertegenwoordiger wil zoiets in zijn gemeente organiseren, maar dat vereist geld. Is dat subsidieerbaar ?

De heer Willem Draps wijst erop dat de problematiek van de hotels niet in de ordonnantie opgenomen is. In bepaalde steden zoals Hamburg, ook een stadsgewest, kan geen hotelkamer verhuurd worden als de klant geen vrijkaart krijgt voor het openbaar vervoer. Dat zou ook voor Brussel zeer interessant zijn.

Mevrouw Françoise Schepmans is het namens de MR ook eens met het doel van de tekst. Het zou om 250.000 leerlingen gaan. Negentig scholen hebben zich reeds met veel enthousiasme op deze projecten gestort. Hoe denkt de minister de Gemeenschappen te betrekken bij dit project ? De bedrijven van meer dan honderd personen zullen zich moeten schikken naar deze doelstelling. Wat heeft de Economische en Sociale Raad daarover gezegd ?

correspondances dans des stations de métro non sécurisées. C'est pourquoi certains parents préfèrent aller chercher et conduire leurs enfants en voiture. C'est vrai qu'il y a des problèmes de circulation. Mais pourquoi serait-ce aux entreprises, aux écoles, de trouver des solutions ? C'est le rôle des pouvoirs publics de régler ce genre de problèmes.

M. Hervé Doyen, au nom du groupe cdH, souscrit entièrement à l'objectif visé par le gouvernement, et ceci pour des raisons de convivialité. Il s'agit d'une politique qui transcende le clivage gauche/droite.

Il est dit, dans l'avis du Conseil d'Etat, qu'une ordonnance ne peut accorder de pouvoir à un service du ministère : pourquoi ne pas en avoir tenu compte ?

Qu'en est-il de l'ensemble des articles concernant les écoles ? Aux articles 7 à 23, l'ordonnance établit des obligations à charge des écoles : le Conseil d'Etat dit que la Région n'a pas les compétences pour légiférer dans ce domaine.

Dans les procédures d'élaboration des plans pour les entreprises, l'orateur fait remarquer qu'il n'y a pas de délai fixé, et ceci afin de préserver la flexibilité des entreprises. Mais quels moyens incitatifs le gouvernement a-t-il proposés pour les y encourager ?

Le député rejoint d'autres interventions concernant le caractère non contraignant de l'ordonnance, alors que les articles sont écrits sur le mode obligatoire.

Le député invite à étudier l'exemple suisse des plans de déplacements scolaires, où on généralise le « pédobus ». Il s'agit de rangs scolaires encadrés, amenant les enfants depuis des points de départ vers l'école : cela fonctionne avec des horaires, et des arrêts bien définis. Le député souhaiterait organiser cela dans sa commune, mais cela nécessiterait de l'argent. Est-ce subsidiable ?

M. Willem Draps fait remarquer que ce qui ne se trouve pas dans l'ordonnance, c'est la problématique des hôtels. Dans certaines villes comme Hamburg, qui est également une ville-région, on ne peut pas donner en location une chambre d'hôtel sans remettre au client une carte de libre parcours sur le réseau de transport en commun. Cela serait très intéressant à pratiquer à Bruxelles également.

Mme Françoise Schepmans souscrit également, au nom du MR, à l'objectif du texte. Cela concernerait 250.000 élèves. Nonante écoles se sont déjà lancées de manière volontaire dans ces projets. Comment le ministre compte-t-il associer les Communautés à ce projet ? Les entreprises de plus de cent personnes devront également se plier à cet objectif. Qu'a dit le Conseil économique et social à ce sujet ?

Wat betreft de schoolvervoersplannen en bedrijfsvervoerplannen, is er voorzien in een telling in de artikelen 27 en 28. Dat doet het probleem rijzen van de gegevens van de lokalisatie. Heeft men eraan gedacht de commissie voor de bescherming van de privacy daarover te horen ?

Minister Pascal Smet antwoordt op de verschillende vragen die hem gesteld zijn. Op de vragen van de heer Rachid Madrane antwoordt de minister dat men niet moet wachten op de evaluatie van het parkeerplan, omdat de doelstellingen helemaal verschillend zijn. Hier gaat het om het beheer van de enorme toeloop van personen, zoals bijvoorbeeld gebeurt voor het festival Couleur Café : in 2002 en 2003 was er een grote chaos rond Thurn en Tassis; sinds men de festivalgangers met bussen naar het festival brengt, gaat het veel beter.

Wat betreft de aanwerving van personeel, bestaat er reeds binnen het ministerie een interdisciplinair team met personeelsleden van de MIVB, het BIM, Brussel Mobiliteit enzovoort.

De ziekenhuizen en de hogescholen en universiteiten worden als bedrijven van meer dan 100 personen beschouwd en vallen reeds in het toepassingsgebied van de ordonnantie.

Om te antwoorden op het bezwaar van de heer Demol, herinnert de minister eraan dat het openbaar vervoer verzadigd is. Ieder jaar stijgt het aantal reizigers op de metro met 6 %. Veel kinderen wonen op minder dan een kilometer van hun school. In de school Clair Vivre in Evere, gaan de kinderen met de fiets onder begeleiding naar school. Het Gewest wil dus scholen aanmoedigen die dergelijke maatregelen willen nemen, door hen aan te moedigen een vervoersplan op te stellen.

De opmerking dat de regering maar voor alles moet zorgen, is communistisch. De regering moet enkel de richting aangeven, maar de keuzes worden nog altijd door de mensen zelf gemaakt. Indien iedereen een rationeel vervoermiddel voor korte afstanden zou gebruiken, zou er veel minder hinder zijn.

In verband met de vraag van de heer Doyen over de Raad van State, heeft de regering haar oorspronkelijke formulering over de administratieve diensten van het Gewest die zich bezighouden met mobiliteit aangepast. Wat betreft de bevoegdheidsverdeling, is de opmerking van de Raad van State overdreven. Als men bijvoorbeeld een stedenbouwkundige norm voor een school oplegt, betekent zulks dan dat men zich bemoeit met de bevoegdheden van de Gemeenschappen ? De verplichting om een werkgroep op te richten binnen de school is afgeschaft om tegemoet te komen aan de bezwaren van de Raad van State, maar de regering meent dat deze opmerking echt wel overdreven is.

Wat de termijnen betreft, zou de regering termijnen kunnen opleggen via besluit.

En ce qui concerne les plans de déplacements scolaires et d'entreprises, un recensement est prévu aux articles 27 et 28. Cela pose le problème des données de localisation. A-t-on envisagé d'interroger la commission de protection de la vie privée à ce sujet ?

Le ministre Pascal Smet répond aux différentes questions qui lui ont été posées. Pour répondre aux questions de M. Rachid Madrane, le ministre ne pense pas qu'il faille attendre l'évaluation du plan de stationnement, car les objectifs sont tout à fait différents. Ici, il s'agit de gérer l'afflux énorme de personnes, comme ce qui se fait par exemple pour le festival Couleur Café : en 2002/2003, il y avait un grand chaos autour de Tour et Taxis ; depuis qu'on a organisé le transfert des gens se rendant au festival avec des bus, cela va beaucoup mieux.

En ce qui concerne l'engagement de personnel, il existe déjà au sein du ministère une équipe interdisciplinaire, regroupant des agents de la STIB, de l'IBGE, de Bruxelles Mobilité, etc.

En ce qui concerne les hôpitaux ainsi que les hautes écoles ou les universités, elles sont considérées comme des entreprises de plus de cent personnes, et tombent déjà dans le champ d'application de l'ordonnance.

Pour répondre à l'objection de M. Demol, le ministre rappelle que les transports en commun sont saturés. Chaque année, le métro à lui seul voit sa fréquentation augmenter de plus de 6 %. Beaucoup d'enfants vivent à moins d'un kilomètre de leur école. A l'école Clair Vivre à Evere, les enfants vont à l'école à vélo de manière encadrée. C'est pourquoi la Région souhaite donner des coups de pouce aux écoles qui veulent mettre en place de telles initiatives, en les encourageant à réaliser un plan de déplacement.

La remarque qui consiste à dire que "le gouvernement doit tout prendre en charge" relève du communisme ; ce qu'il faut, c'est que le gouvernement montre la voie à suivre, mais les choix sont toujours posés par les gens de manière individuelle. Si tout le monde utilisait un moyen de transport rationnel pour les petites distances, il y aurait bien moins de nuisances.

En ce qui concerne la question de M. Doyen sur le Conseil d'Etat, le gouvernement a adapté sa formulation initiale concernant les services administratifs de la Région s'occupant de mobilité. Pour ce qui concerne la répartition des compétences, la remarque du Conseil d'Etat est exagérée. Si on impose par exemple une norme urbanistique pour une école, considérerait-on qu'on s'ingère dans les compétences des Communautés ? On a supprimé l'obligation de faire un groupe de travail au sein de l'école afin de rencontrer les objections du Conseil d'Etat, mais le gouvernement estime que cette remarque est vraiment exagérée.

En ce qui concerne les délais, le gouvernement pourrait en imposer par arrêté.

De minister vindt het Zwitsers voorbeeld, net zoals dat van Hamburg een goed idee en zegt dat de scholen dat in hun plan kunnen voorstellen. Het is juist dat de regering de horecasector niet geraadpleegd heeft.

De heer Rachid Madrane wijst erop, dat als men extra gunsttarieven voorstelt, het Gewest dat zal moeten betalen.

De minister antwoordt op de vragen over het gebrek aan sancties en zegt dat minister Evelyne Huytebroeck en hijzelf voorstander waren van sancties. Indien het parlement sancties wil, heeft hij geen bezwaar.

De heer Johan Demol herinnert eraan dat, als de mensen zich onder elkaar organiseren om naar school te gaan, zij geen ordonnantie nodig hebben. De overheid moet enkel het openbaar vervoer, de veiligheid organiseren enz.

Mevrouw Françoise Schepmans heeft geen antwoord gehoord over de raadpleging van de commissie voor de bescherming van de privacy.

De minister verzekert dat het om anonieme verslagen zal gaan zonder vermelding van namen. Er is dus geen enkele reden om de commissie voor de bescherming van de privacy te raadplegen.

### III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

#### *Artikel 1*

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

#### *Artikel 2*

De heer Willem Draps vraagt waarom in de definitie van een site bepaald wordt dat de plaats waarop een vervoerplan betrekking heeft, de openbare ruimte kan zijn.

Minister Pascal Smet geeft het voorbeeld van een evenement op de Grote Markt van Brussel.

#### **Stemming**

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Pour ce qui est de l'exemple suisse, comme celui de Hambourg, le ministre affirme que c'est une bonne idée et confirme qu'il s'agit d'une des actions possibles que les écoles peuvent proposer dans leur plan. Il est vrai que le gouvernement n'a pas consulté le secteur Horeca.

M. Rachid Madrane signale que si on établit des tarifs préférentiels en plus, ce sera la Région qui devra payer.

Le ministre répond aux questions sur l'absence de sanctions en précisant que la ministre Evelyne Huytebroeck et lui-même étaient favorables à en prévoir. Si le parlement veut en fixer, le ministre n'a aucune objection.

M. Johan Demol rappelle que si des gens s'organisent pour aller à l'école entre eux, ils n'ont pas besoin d'ordonnance pour ce faire, mais les pouvoirs publics doivent régler les transports en commun, la sécurité, etc.

Mme Françoise Schepmans n'a pas entendu de réponse concernant la consultation de la commission de protection de la vie privée.

Le ministre assure qu'il s'agira de rapports anonymes, ils ne seront donc pas nominatifs. Dès lors, il n'y a aucune raison de consulter la commission de protection de la vie privée.

### III. Discussion des articles et votes

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

#### *Article 2*

M. Willem Draps se demande pourquoi, dans la définition du site, le lieu auquel se rapporte un plan de déplacements peut être l'espace public.

Le ministre Pascal Smet prend l'exemple d'un événement sur la Grand-Place de Bruxelles

#### **Vote**

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

*Artikel 3*

Minister Pascal Smet preciseert dat het artikel de opdrachten van het bestuur en het BIM definieert.

**Stemming**

Artikel 3 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

*Artikel 4*

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 4 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

*Artikel 5*

De heer Willem Draps herinnert aan het probleem van de bevoegdheid waarop de Raad van State gewezen heeft.

Minister Pascal Smet antwoordt dat de verwijzingen naar de werkgroep, waaraan de scholen moesten deelnemen, geschrapt zijn.

**Stemming**

Artikel 5 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*Artikel 6*

De heer Rachid Madrane vraagt zich af of de hogescholen niet ook opgenomen zouden moeten worden in titel II over het schoolvervoerplan.

De heer Willem Draps verwijst naar de opmerking van de Raad van State over dit punt : « in de toelichting bij het artikel moet uiteengezet worden waarom deze bepaling niet van toepassing is op de instellingen voor hoger onderwijs, temeer daar het tweede lid tot gevolg heeft dat de in het eerste lid genoemde instellingen uit de werkingssfeer van titel IV van de ontworpen ordonnantie worden gelicht, dat betrekking heeft op de vervoerplannen.»

Minister Pascal Smet legt uit dat de hogescholen in het algemeen meer dan honderd werknemers tellen en dus onderworpen zullen worden aan de regels betreffende het bedrijfsvervoerplan. De maatregel strekt er op de eerste plaats toe om de kinderen in de scholen te sensibiliseren.

*Article 3*

Le ministre Pascal Smet précise que l'article définit les missions de l'administration et de l'IBGE.

**Vote**

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

*Article 4*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 4 est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

*Article 5*

M. Willem Draps rappelle le problème de compétence soulevé par le Conseil d'Etat.

Le ministre Pascal Smet répond que les références au groupe de travail auquel les écoles étaient obligées de participer ont été supprimées.

**Vote**

L'article 5 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

*Article 6*

M. Rachid Madrane se demande si les hautes écoles ne devraient pas également être visées par le titre II consacré au plan de déplacements scolaires.

M. Willem Draps renvoie à la remarque du Conseil d'Etat sur ce point : « le commentaire de l'article devra exposer les raisons pour lesquelles cette disposition n'est pas applicable aux établissements d'enseignement supérieur, et ce d'autant plus que l'alinéa 2 a pour effet de soustraire les établissements visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> à l'application du Titre IV de l'ordonnance en projet, relatif aux plans de déplacements d'activités ».

Le ministre Pascal Smet explique que les écoles supérieures ont en général plus de cent employés et seront donc soumises aux règles relatives au plan de déplacements d'entreprise. Par ailleurs, la mesure vise d'abord, dans les écoles, à sensibiliser les enfants.

Mevrouw Viviane Teitelbaum is verrast door de uitleg van de minister. Het schoolpubliek bestaat uit studenten, leerkrachten, personeelsleden...

Minister Pascal Smet herinnert eraan dat het de bedoeling is om in de scholen de kinderen van 3 tot 18 jaar te sensibiliseren, omdat zij meestal naar school gebracht worden door hun ouders.

Vanaf 18 jaar gaan de jongeren eerder met eigen middelen naar school en de problematiek is dus niet meer dezelfde.

De hogescholen, die bijna allemaal meer dan honderd personen tewerkstellen, zullen verplicht worden om een bedrijfsvervoerplan op te stellen.

Deze uitleg staat in de commentaar bij de artikelen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt wat er zal gebeuren met de buitenschoolse activiteiten.

Minister Pascal Smet legt uit dat deze hypothese niet overwogen wordt. De buitenschoolse activiteiten hebben slechts betrekking op een beperkt aantal deelnemers en houden geen rechtstreeks verband met de school.

Mevrouw Viviane Teitelbaum herinnert eraan dat deze activiteiten zich afspelen in de scholen of in de buurt ervan en grote stromen op gang brengen.

Minister Pascal Smet antwoordt dergelijke activiteiten niet courant zijn. Bovendien, wanneer zij onmiddellijk na de schooluren plaatsvinden, passen zij in het algemeen plan opgesteld door de school. Wanneer de school overigens avondactiviteiten organiseert, gaat het om een ander publiek.

De heer Willem Draps stelt vast dat de definitie van het bedrijf in het ontworpen artikel 24 zeer ruim is en enkel gebaseerd is op het feit dat er werknemers tewerkgesteld zijn.

De volksvertegenwoordiger besluit daaruit dat een natuurlijk persoon die meer dan honderd personen tewerkstelt niet onderworpen is aan de ordonnantie.

De heer Rachid Madrane vraagt om een voorbeeld.

Minister Pascal Smet meent dat zoiets niet bestaat.

Volgens de heer Hamza Fassi-Fihri bestaat dat, maar het is zeldzaam. De spreker haalt het voorbeeld van een parlements lid aan.

De heer Willem Draps geeft toe dat veel natuurlijke personen werkgevers zijn, maar hij heeft geen voorbeeld van natuurlijke personen die meer dan honderd personen in dienst zouden hebben.

Mme Viviane Teitelbaum se dit surprise par les explications du ministre. Le public scolaire se compose d'étudiants, d'enseignants, de membres du personnel,...

Le ministre Pascal Smet rappelle que le but, dans les établissements d'enseignement, est de sensibiliser les enfants de 3 à 18 ans, pour la plupart conduits à l'école par leurs parents.

Une fois 18 ans, les jeunes se rendent généralement par leurs propres moyens dans leur établissement scolaire et la problématique n'est donc plus la même.

Les hautes écoles, qui emploient presque toutes plus de cent personnes, seront obligées de rédiger un plan de déplacements d'entreprise.

Ces explications figurent dans les commentaires des articles.

Mme Viviane Teitelbaum se demande ce qu'il en sera des activités extra-scolaires.

Le ministre Pascal Smet explique que cette hypothèse n'est pas envisagée. Les activités extra-scolaires ne concernent qu'un nombre limité de participants et ne sont pas liées directement à l'école.

Mme Viviane Teitelbaum rappelle que ces activités se déroulent dans les écoles ou aux abords de celles-ci et drainent des flux importants.

Le ministre Pascal Smet répond que de telles activités ne sont pas courantes. En outre, lorsqu'elles se déroulent immédiatement après l'école, elles s'insèrent dans le plan global mis en place par l'école. Par ailleurs, lorsque l'école organise des activités en soirée, ces dernières visent un autre public.

M. Willem Draps constate que la définition qui est donnée de l'entreprise à l'article 24 du projet est très large et se fonde uniquement sur le fait d'occuper des travailleurs.

Le député en conclut qu'une personne physique qui emploie plus de cent personnes n'est pas soumise à l'ordonnance à l'examen.

M. Rachid Madrane demande un exemple.

Le ministre Pascal Smet ne pense pas que cela existe.

M. Hamza Fassi-Fihri croit que cela existe mais que c'est rare. L'intervenant cite l'exemple d'un parlementaire.

M. Willem Draps reconnaît que si de nombreuses personnes physiques sont employeurs, il n'a pas d'exemple de telles personnes qui emploieraient plus de cent personnes.

De volksvertegenwoordiger wenst evenwel te weten of de instellingen voor hoger onderwijs systematisch honderd personen in dienst hebben.

Minister Pascal Smet herinnert eraan dat het schoolvervoerplan er hoofdzakelijk toe strekt de kinderen te sensibiliseren.

### Stemming

Artikel 6 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

### Artikel 7

Minister Pascal Smet preciseert dat de prediagnose de enige verplichting voor de scholen is.

Mevrouw Viviane Teitelbaum wijst er op dat de schooldirecties al overstelpt zijn met talrijke administratieve taken. Bestaat er een standaardformulier ?

Minister Pascal Smet antwoordt dat er inderdaad een standaardformulier bestaat en dat de procedures gestandaardiseerd zullen worden.

De spreker legt uit dat het project werd opgemaakt op basis van een experiment dat drie tot vier jaar in een zestigtal scholen liep. Die scholen vroegen om die maatregelen te veralgemenen.

Die experimenten hebben ook de sociale cohesie bevorderd, aangezien ze bijvoorbeeld de ouders die in eenzelfde wijk wonen, met elkaar in contact hebben gebracht.

Het opmaken van een prediagnose is geen onoverkomelijk werk. Bovendien staan er instrumenten ter beschikking van de scholen die de inspanning zouden willen voortzetten. De MIVB brengt bijvoorbeeld de scholen op de hoogte van het dichtstbij gelegen openbaar vervoer.

### Stemming

Artikel 7 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

### Artikel 8

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

### Stemming

Artikel 8 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

Le député s'inquiète toutefois de savoir si les établissements d'enseignement supérieur emploient systématiquement cent personnes.

Le ministre Pascal Smet rappelle que l'objectif principal du plan de déplacements scolaires est de sensibiliser les enfants.

### Vote

L'article 6 est adopté par 13 voix et 1 abstention.

### Article 7

Le ministre Pascal Smet précise que le prédiagnostic est le seul élément rendu obligatoire pour les écoles.

Mme Viviane Teitelbaum rappelle que les directions d'école sont déjà surchargées par de nombreuses tâches administratives. Existe-t-il un formulaire type ?

Le ministre Pascal Smet répond qu'il existe effectivement un formulaire type et que les procédures seront standardisées.

L'intervenant explique que le projet a été établi sur la base d'une expérience menée pendant trois à quatre ans dans une soixantaine d'écoles. Celles-ci demandaient à ce que ces mesures soient généralisées.

Ces expériences ont également été favorables en matière de cohésion sociale puisqu'elles ont, par exemple, rapproché les parents d'un même quartier.

L'établissement d'un prédiagnostic ne représente pas une charge de travail insurmontable. Des outils sont en outre à la disposition des écoles qui désireraient poursuivre l'effort. La STIB communique par exemple aux écoles les transports en commun les plus proches.

### Vote

L'article 7 est adopté par 13 voix et 1 abstention.

### Article 8

Cet article ne suscite aucun commentaire.

### Vote

L'article 8 est adopté par 13 voix et 1 abstention.



*Artikel 9*

Minister Pascal Smet preciseert dat dit artikel antwoordt op de vorige vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt of de datum van 31 december zal kunnen worden gerespecteerd, rekening houdend met de inschrijvingen in de loop van het schooljaar.

Minister Pascal Smet antwoordt dat het aantal leerlingen die worden ingeschreven tijdens het schooljaar, zeer klein is ten opzichte van de schoolbevolking.

Aangezien het schooljaar eindigt op 30 juni, is het moeilijk om de datum waarop het gevraagde formulier moet worden terugbezorgd aan het bestuur, uit te stellen.

De heer Willem Draps vreest dat zo'n procedure zeer zwaar is voor de kleine scholen.

Minister Pascal Smet antwoordt dat de scholen bijstand kunnen krijgen. Er bestaan onder meer verenigingen die daartoe subsidies krijgen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum legt uit dat de instellingen voor secundair onderwijs doorgaans over een secretariaat beschikken, maar dat zulks niet het geval is voor het basisonderwijs.

Minister Pascal Smet antwoordt dat het volstaat de adressen van de leerlingen te verzamelen, die vervolgens op digitale wijze op een anoniem gemaakte kaart worden overgezet, uit te leggen hoe de school kan worden bereikt (een taak die de school aan de MIVB kan overdragen), ... Geen enkele van de zestig scholen die aan het experiment hebben deelgenomen, hebben geklaagd over het werk dat ze moesten verrichten.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt of het experiment enkel in secundaire scholen of ook in basisscholen werd gevoerd.

Minister Pascal Smet antwoordt dat het enkel om een prediagnose gaat. Dat is niet zeer gedetailleerd. Het is de bedoeling om de school te doen nadenken over manieren om het aantal auto's in de schoolomgeving te verminderen. Autoverkeer in de schoolomgeving is immers de hoofdoorzaak van verkeersongevallen.

De heer Willem Draps vreest dat de in het kader van de prediagnose ingevulde documenten aan het bestuur worden bezorgd en vervolgens niet behandeld worden.

Minister Pascal Smet antwoordt dat het bestuur daaruit conclusies zal trekken. Men zal dan een bushalte kunnen verplaatsen een *kiss and ridezone* aanleggen...

*Article 9*

Le ministre Pascal Smet précise que cet article répond à la question précédemment soulevée par Mme Viviane Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum se demande si, compte tenu des inscriptions en cours d'année, la date du 31 décembre pourra être respectée.

Le ministre Pascal Smet répond que le nombre d'élèves inscrits en cours d'année, sur l'ensemble de la population scolaire, est marginal.

Par ailleurs, dans la mesure où l'année scolaire finit le 30 juin, il est difficile de postposer la date à laquelle le formulaire demandé doit être remis à l'administration.

M. Willem Draps craint qu'une telle procédure soit particulièrement lourde pour les petites écoles.

Le ministre Pascal Smet répond qu'une assistance aux écoles est prévue. Il existe notamment des associations qui bénéficient de subsides à cet effet.

Mme Viviane Teitelbaum explique que si les établissements d'enseignement secondaire disposent généralement d'un secrétariat, il n'en est pas de même dans l'enseignement fondamental.

Le ministre Pascal Smet répond qu'il suffit de récolter les adresses des élèves, lesquelles sont ensuite reproduites de manière informatique sur une carte anonymisée, d'expliquer comment atteindre l'école (tâche que l'école peut charger la STIB de remplir), ... Aucune des soixante écoles qui ont participé à l'expérience ne s'est plainte de la lourdeur du travail à accomplir.

Mme Viviane Teitelbaum demande si l'expérience a été menée dans des écoles secondaires seulement ou dans des écoles fondamentales également.

Le ministre Pascal Smet répond qu'il ne s'agit de établir un prédiagnostic. Ce n'est pas très poussé. Le but est de mener l'école à une réflexion sur les manières de réduire le nombre de voitures circulant à ses abords. Or, la circulation automobile aux environs des écoles est la cause première des accidents de la route.

M. Willem Draps redoute que les documents remplis dans le cadre du prédiagnostic parviennent à l'administration sans y faire ensuite l'objet d'aucun traitement.

Le ministre Pascal Smet répond que l'administration en tirera des conclusions. On pourra alors procéder au déplacement d'un arrêt de bus, à l'établissement d'une zone *kiss and ride*, ...

De heer Rachid Madrane legt uit dat de opmerkingen van de volksvertegenwoordiger er enkel toe strekken de procedures te vereenvoudigen.

Minister Pascal Smet is het daarmee eens.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt of het mogelijk is om het aantal personeelsleden te vergroten.

De volksvertegenwoordiger herinnert aan de werkdruk waarmee de directies van de basisscholen te kampen hebben.

Minister Pascal Smet brengt het verschil tussen de verplichte prediagnose en de vrijwillige diagnose in herinnering.

De heer Johan Demol vraagt de minister of hij beschikt over cijfers over de verkeersongevallen in de omgeving van de scholen.

Minister Pascal Smet antwoordt dat uit vele rapporten blijkt dat de meeste ongevallen in de omgeving van de scholen te weten zijn aan het parkeren in dubbele file, aan het feit dat de kinderen uit de wagens komen, dat de automobilisten de zebrapaden blokkeren.

De heer Johan Demol ontkent niet dat er een gevaar bestaat. De volksvertegenwoordiger wenst over cijfers te beschikken.

Minister Pascal Smet beschikt over geen cijfers.

De heer Willy Decourty stelt vast dat de voorafgaande diagnose de analyse van de verplaatsing van de leerlingen tussen hun woning en de school omvat. Dat betekent dus dat de ouders moeten worden geraadpleegd. Men moet echter de ouders vaak aanmanen om de kosten van de refter, van de zwemlessen te betalen.

Dat brengt extra administratief werk mee.

Minister Pascal Smet legt uit dat het voldoende is te vragen hoe de leerlingen naar school gaan. Die vraag kan worden gesteld bij de inschrijving.

Gelet op het aantal scholen in het Gewest, vreest de heer Willem Draps dat die nieuwe administratieve verplichting voor de scholen tot een hoop documenten zal leiden, die nooit praktische gevolgen zal hebben.

Minister Pascal Smet herhaalt dat de verplichte prediagnose enkel dient om de school wakker te schudden. Die aanvraag gaat uit van de scholen.

De diagnose is niet zeer gedetailleerd. De in artikel 14 bedoelde diagnose is gedetailleerder.

M. Rachid Madrane explique que les remarques émises par les députés ne visent qu'à simplifier les procédures.

Le ministre Pascal Smet est d'accord.

Mme Viviane Teitelbaum demande s'il est prévu d'augmenter les effectifs.

La députée rappelle la surcharge de travail dont souffrent les directions des écoles fondamentales.

Le ministre Pascal Smet rappelle la différence entre le prédiagnostic, obligatoire, et le diagnostic, volontaire.

M. Johan Demol demande au ministre s'il dispose de chiffres sur les accidents de la route aux abords des écoles.

Le ministre Pascal Smet répond qu'il ressort de nombreux rapports que la majorité des accidents aux alentours des écoles est due au parking en double file, au fait que les enfants sortent des voitures, que les automobilistes bloquent les passages pour piétons,...

M. Johan Demol ne nie pas qu'il y ait un danger. Le député voudrait des chiffres.

Le ministre Pascal Smet ne dispose pas des chiffres.

M. Willy Decourty constate que le prédiagnostic comporte l'analyse des déplacements des élèves entre leur domicile et l'école. Ceci implique donc de consulter les parents. Or, il faut souvent courir derrière les parents pour qu'ils paient les frais de cantine, de natation,...

Cela représente une lourdeur administrative supplémentaire.

Le ministre Pascal Smet explique qu'il suffit de demander comment les élèves se rendent à l'école. Cette question peut être posée lors de l'inscription.

M. Willem Draps craint que, vu le nombre d'écoles dans la Région, cette nouvelle obligation administrative qui s'impose aux écoles, constitue un monceau de documents sans jamais mener à des conséquences pratiques.

Le ministre Pascal Smet répète que l'obligation du prédiagnostic n'a pour objectif que de réveiller l'école. Cette demande émane des écoles.

Le prédiagnostic n'est pas extrêmement poussé; le diagnostic, prévu à l'article 14, l'est davantage.

Mevrouw Céline Delforge vindt het opstellen van een prediagnose geen onoverkoombare taak.

Vele scholen organiseren al mobiliteitsacties, zoals de verplaatsingen van de leerlingen per fiets. Een prediagnose is heel wat minder omslachtig dan het invoeren van dergelijke maatregelen.

Bij gebrek aan maatregelen inzake mobiliteit moeten bepaalde scholen grotere problemen aanpakken : parkeren in dubbele file, veiligheid van de kinderen,...

Mevrouw Viviane Teitelbaum meent dat het artikel in kwestie een ander probleem doet rijzen. De vervoerswijzen van een gezin evolueert immers volgens de leeftijd en het aantal kinderen.

Het is belangrijk om de kinderen bewust te maken van de problematiek in kwestie. Is de methode wel ideaal ?

Minister Pascal Smet legt uit dat de prediagnose overeenkomstig artikel 10 jaarlijks wordt bijgewerkt. Bovendien wordt al veel informatie bij de inschrijvingen gevraagd.

De heer Rachid Madrane beklemtoont de diversiteit van de scholen van het Gewest. De leerlingen en de ouders zijn niet dezelfde in Marcel Tricot als in het Paradis des enfants. Mobiliteit wordt anders benaderd naargelang van het socio-cultureel milieu, de inkomsten ...

De actie zal dus ook aan bepaalde ouders moeten worden uitgelegd.

De heer Willem Draps benadrukt dat de bespreking over artikel 8 gaat, dat al aangenomen is.

De heer Jacques De Coster vraagt wat het begrip « administratieve omkadering van de scholen door het bestuur » omvat.

Minister Pascal Smet antwoordt dat op dit ogenblik drie personen zich daarmee bezighouden, alsook twee vzw's. De scholen zullen niet aan hun lot worden overgelaten.

### Stemming

Artikel 9 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen.

### Artikel 10

Dat artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Mme Céline Delforge pense que l'établissement d'un prédiagnostic n'est pas une tâche insurmontable.

De nombreuses écoles organisent déjà des actions en matière de mobilité, comme le déplacement des élèves à vélo. L'établissement d'un prédiagnostic est bien moins lourd que la mise en place de telles mesures.

Par ailleurs, faute de dispositifs de mobilité, certaines écoles doivent gérer des problèmes plus importants : parking en double file, sécurité des enfants,...

Mme Viviane Teitelbaum estime que l'article en question pose un autre problème. Le mode de déplacement d'une famille évolue effectivement en fonction de l'âge et du nombre d'enfants.

Il est important de sensibiliser les enfants à la problématique en question. La méthode est-elle néanmoins idéale ?

Le ministre Pascal Smet explique que, conformément à l'article 10, le prédiagnostic est actualisé annuellement. En outre, beaucoup d'informations sont déjà demandées lors des inscriptions.

M. Rachid Madrane insiste sur la diversité des écoles de la Région. Les élèves, les parents ne sont pas les mêmes à Marcel Tricot et au Paradis des enfants. L'approche de la modalité est différente en fonction du milieu socio-culturel, des revenus,...

Il conviendra donc également d'expliquer la démarche à certains parents.

M. Willem Draps souligne que ce débat porte sur l'article 8, déjà voté.

M. Jacques De Coster se demande ce que recouvre la notion d'encadrement administratif destiné aux écoles.

Le ministre Pascal Smet compte trois personnes qui s'en occupent à l'heure actuelle, ainsi que deux ASBL. Les écoles ne seront pas livrées à elles-mêmes.

### Vote

L'article 9 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

### Article 10

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Stemming**

Artikel 10 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 4 othoudingen.

*Artikel 11*

Minister Pascal Smet herinnert eraan dat het niet verplicht is om een diagnose te stellen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt of de zestig scholen waarin het experiment werd gevoerd, representatief zijn voor de hele schoolbevolking (250.000 leerlingen).

Minister Pascal Smet antwoordt dat op een totaal van 600 scholen, de laatste vier jaar een honderdtal scholen hebben deelgenomen aan het opstellen van een diagnose.

De heer Willem Draps merkt op dat als de scholen niet deelnemen aan die – facultatieve – fase, ze geen sancties krijgen.

Minister Pascal Smet preciseert dat de scholen die niet deelnemen aan die fase, wel eens subsidies voor mobiliteitsacties zouden kunnen mislopen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt of er gevolg zal worden gegeven aan de vragen (om een bushalte te verplaatsen, een verkeerslicht toe te voegen, ...) van de scholen die geen plannen zouden opstellen.

Minister Pascal Smet antwoordt bevestigend, voor zover er een prediagnose is opgesteld.

Over enkele jaren, zodra de ordonnantie geëvalueerd is, zouden er evenwel sancties kunnen worden ingevoerd.

**Stemming**

Artikel 11 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 othouding.

*Artikel 12*

Mevrouw Françoise Schepmans merkt op dat een van de doelstellingen van de ordonnantie erin bestaat de verkeersveiligheid op de weg naar de school en in de omgeving ervan te verbeteren, dus onder meer op wegen die door de gemeenten worden beheerd, door de invoering van zones 30, snelheidsdrempels, specifieke verkeersborden, ...

Kan de financiële steun voor de uitvoering van de schoolvervoerplannen rechtstreeks toegekend worden aan de gemeenten om de omgeving van de scholen te beveiligen.

**Vote**

L'article 10 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

*Article 11*

Le ministre Pascal Smet rappelle que l'établissement d'un diagnostic n'est pas obligatoire.

Mme Viviane Teitelbaum voudrait savoir ce que représenterait, dans la population scolaire totale (250 000 élèves), les soixante écoles dans lesquelles a été menée l'expérience.

Le ministre Pascal Smet répond que sur un total de 600 écoles, une centaine ont participé à l'établissement d'un diagnostic sur les quatre dernières années.

M. Willem Draps observe que la non participation des écoles à cette phase – facultative – n'entraîne aucune sanction.

Le ministre Pascal Smet précise que les écoles qui n'y participent pas pourraient ne pas bénéficier de subsides pour des actions en faveur de la mobilité.

Mme Viviane Teitelbaum souhaite savoir si les demandes formulées (pour déplacer un arrêt de bus, ajouter un feu de signalisation,...) par les écoles qui n'élaboreraient pas de plan, seront suivies.

Le ministre Pascal Smet répond par l'affirmative, pour autant qu'un prédiagnostic ait été établi.

Des sanctions pourraient toutefois être prévues dans quelques années, une fois l'ordonnance évaluée.

**Vote**

L'article 11 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Article 12*

Mme Françoise Schepmans observe qu'un des objectifs poursuivis par l'ordonnance est d'améliorer la sécurité routière sur le chemin de l'école et aux abords de celle-ci, et donc notamment sur des voiries dont la gestion revient aux communes, par la mise en œuvre de zones 30, de casse-vitesse, d'une signalisation spécifique,...

Les aides financières prévues pour la mise en œuvre du plan de déplacements scolaires peuvent-elles être directement allouées aux communes en vue de sécuriser les abords des écoles ?

Minister Pascal Smet antwoordt dat dit reeds gebeurt. Er zou een aanhangsel toegevoegd kunnen worden aan de mobiliteitsovereenkomsten die gesloten worden tussen het Gewest en de gemeenten; op die manier zou er een subsidie toegekend worden aan de gemeente.

### Stemming

Artikel 12 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

### Artikel 13

Mevrouw Viviane Teitelbaum meent dat wanneer de regering een terugbetaling van de steun kan eisen als het plan niet binnen de termijn uitgevoerd wordt, de kalender vastgesteld moet worden in samenwerking met de school.

Minister Pascal Smet antwoordt dat zulks de bestaansredenen van dit artikel is.

### Stemming

Artikel 13 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

### Artikel 14

Mevrouw Françoise Schepmans wijst erop dat de diagnose een kaart omvat met de lokalisatie van de leerlingen en dat de regering kan beslissen om de in deze diagnose opgevraagde informatie uit te breiden.

De volksvertegenwoordiger vreest dat men ertoe komt om inschrijving in de school en woonplaats aan elkaar te koppelen.

De privacy van de kinderen en de ouders moet beschermd worden.

Minister Pascal Smet herinnert eraan dat de kaart anoniem is.

Mevrouw Françoise Schepmans wil niet dat zoiets een eerste stap wordt naar de koppeling van de inschrijving aan de woonplaats.

Minister Pascal Smet legt uit dat gewoon het aanschouwen van deze kaart goed aantoont dat een vervoersplan nodig is.

Mevrouw Françoise Schepmans vreest dat men op termijn de inschrijving van kinderen in scholen die te ver verwijderd zijn van hun woonplaats ontmoedigt.

Le ministre Pascal Smet répond que cela se fait déjà actuellement. Un avenant pourrait être inséré dans les conventions de mobilité conclues entre la Région et les communes; un subside serait ainsi octroyé à la commune.

### Vote

L'article 12 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

### Article 13

Mme Viviane Teitelbaum estime que, dès lors que le gouvernement peut exiger un remboursement de l'aide si le plan n'est pas mis en œuvre dans les délais, le calendrier doit être fixé en concertation avec l'école.

Le ministre Pascal Smet répond que c'est la raison d'être du présent article.

### Vote

L'article 13 est adopté par 11 voix et 1 abstention.

### Article 14

Mme Françoise Schepmans relève que le diagnostic contient une carte de la localisation des élèves et que le gouvernement peut décider d'étendre les informations demandées dans ce diagnostic.

La députée craint qu'on arrive à lier inscription scolaire et domicile.

La vie privée des enfants et des parents doit être protégée.

Le ministre Pascal Smet rappelle que la carte est anonymisée.

Mme Françoise Schepmans ne voudrait pas que cela constitue une première étape vers la liaison de l'inscription au domicile.

Le ministre Pascal Smet explique que la simple vision de cette carte permet de mesurer la nécessité d'un plan de déplacements.

Mme Françoise Schepmans craint qu'à terme, on ne décourage l'inscription d'enfants dans des écoles situées trop loin de leur domicile.

Minister Pascal Smet preciseert dat dit niet de bedoeling is van de ontworpen ordonnantie.

De heer Willem Draps wijst op de problematiek van het co-ouderschap. De kinderen wonen een week bij hun vader en de andere week bij hun moeder. Hoe kan men dat gegeven verwerken op een kaart ?

Minister Pascal Smet antwoordt dat ieder kind een hoofdverblijfplaats heeft.

De heer Willem Draps legt uit dat in geval van scheiding van de ouders meestal gekozen wordt voor co-ouderschap. Een kind is niet meer bij een van zijn ouders dan bij de andere.

Minister Pascal Smet antwoordt dat het volstaat om een extra punt op de kaart toe te voegen. De meeste kinderen pendelen echter niet tussen hun ouders.

De heer Willem Draps meent dat de helft van de schoolgaande kinderen in deze categorie valt.

Minister Pascal Smet meent dat het geen meerderheid is.

Mevrouw Céline Delforge verklaart dat de vraag rijst op andere domeinen van het schoolleven.

De voorzitter herinnert eraan dat het debat hier betrekking heeft op de gevolgen van het fenomeen voor de cartografie.

Minister Pascal Smet voegt eraan toe dat dit probleem niet vastgesteld is in de scholen die ervaring hebben met vervoersplannen.

De heer Willy Decourty vindt dat het de taak is van de parlementsleden om te anticiperen op de moeilijkheden die kunnen rijzen bij de uitvoering van de ordonnantie.

Minister Pascal Smet herhaalt dat dit probleem in de praktijk niet tot uiting gekomen is.

Mevrouw Viviane Teitelbaum legt uit dat de kaart niet overeenstemt met de werkelijkheid.

### Stemming

Artikel 14 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 4 onthoudingen.

### Artikel 15

Mevrouw Françoise Schepmans herinnert eraan dat de Raad van State erop gewezen heeft dat het ontwerp een bemoeienis zou kunnen vormen met de organisatie van de school.

Le ministre Pascal Smet précise que ce n'est pas le but de l'ordonnance en projet.

M. Willem Draps soulève la problématique des gardes alternées : les enfants vivent une semaine chez leur père, une semaine chez leur mère. Comment peut-on rendre compte de ce phénomène sur la carte ?

Le ministre Pascal Smet répond que chaque enfant a un domicile principal.

M. Willem Draps explique que le cas le plus courant, en cas de séparation ou de divorce des parents, est la garde alternée. Un enfant n'est pas plus chez un de ses auteurs que chez l'autre.

Le ministre Pascal Smet répond qu'il suffit d'ajouter un point supplémentaire sur la carte. La majorité des enfants n'effectuent toutefois pas la navette entre leurs parents.

M. Willem Draps estime que ce phénomène concerne la moitié des enfants en âge de scolarité.

Le ministre Pascal Smet ne pense pas que ce cas soit majoritaire.

Mme Céline Delforge déclare que la question se pose dans d'autres domaines de la vie scolaire.

Le président rappelle que le débat porte ici sur les conséquences du phénomène sur la cartographie.

Le ministre Pascal Smet ajoute que ce problème n'a pas été identifié dans les écoles qui ont mené l'expérience des plans de déplacements.

M. Willy Decourty considère que c'est le rôle des parlementaires d'envisager les difficultés susceptibles de survenir lors de la mise en œuvre de l'ordonnance.

Le ministre Pascal Smet répète que ce problème n'a pas été mis en exergue par la pratique.

Mme Viviane Teitelbaum explique que la carte ne correspondra pas à la réalité.

### Vote

L'article 14 est adopté par 9 voix et 4 abstentions.

### Article 15

Mme Françoise Schepmans rappelle que, selon le Conseil d'Etat, le projet risquait de s'immiscer dans l'organisation de l'établissement scolaire.

De minister heeft erop geantwoord dat de werkgroep waarop de school verplicht diende aanwezig te zijn, inderdaad een probleem deed rijzen en hij heeft dat dus geschrapt.

Er wordt echter nog altijd melding van gemaakt in dat artikel.

Minister Pascal Smet is bereid om deze verwijzing te schrappen.

Mevrouw Françoise Schepmans vraagt zich ook af wat de termijn is voor de verzending van de diagnose of de aanvullende diagnose naar het bestuur.

Minister Pascal Smet antwoordt dat deze termijn besproken wordt met de school, overeenkomstig artikel 13, tweede lid.

Mevrouw Viviane Teitelbaum stelt vast dat artikel 13 verwijst naar artikel 15, § 1 en niet § 3.

Minister Pascal Smet antwoordt dat men flexibel moet blijven.

Mevrouw Françoise Schepmans stelt een mondeling amendement voor ertoe strekkende om artikel 15, § 2, eerste lid, de woorden « laten aanvullen door de werkgroep » te vervangen door de woorden « aan te vullen ». (*Instemming*)

### Stemming

Artikel 15, aldus mondeling geamendeerd, wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

### Artikel 16

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt wie de kosten voor de publicatie en distributie van brochures over de schoolbusdienst ter attentie van de omwonenden voor zijn rekening neemt.

Minister Pascal Smet legt uit dat het mogelijk is om subsidies te krijgen voor dat soort acties, op voorwaarde dat er een plan is opgesteld.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt of er een ander formulier moet worden ingevuld.

Minister Pascal Smet antwoordt dat zulks deel uitmaakt van het actieplan.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt wat er onder het 5° wordt verstaan.

Le ministre avait répondu que le groupe de travail auquel devait obligatoirement participer l'école posait effectivement problème et avait donc été supprimé.

Or, il en est toujours fait mention dans le présent article.

Le ministre Pascal Smet consent à supprimer cette référence.

Mme Françoise Schepmans se demande aussi quel est le délai prescrit pour l'envoi du diagnostic ou du complément de diagnostic à l'administration.

Le ministre Pascal Smet répond que ce délai est convenu avec l'école, conformément à l'article 13, alinéa 2.

Mme Viviane Teitelbaum observe que l'article 13 renvoie à l'article 15, § 1<sup>er</sup> et non § 3.

Le ministre Pascal Smet répond qu'il s'agit de rester flexible.

Mme Françoise Schepmans propose un amendement oral visant à supprimer les mots « faire » et « par le groupe de travail » à l'article 15, §2, alinéa 1<sup>er</sup>. (*Assentiment*)

### Vote

L'article 15, tel qu'amendé oralement, est adopté par 13 voix et 1 abstention.

### Article 16

Mme Viviane Teitelbaum demande qui prend en charge les frais engendrés par la publication et la distribution de brochures à destination des riverains et relatives au ramassage scolaire.

Le ministre Pascal Smet explique qu'il est possible d'obtenir des subsides pour ce genre d'action, pourvu qu'un plan ait été établi.

Mme Viviane Teitelbaum demande si cela exigera de remplir un autre formulaire.

Le ministre Pascal Smet répond que cela fait partie du plan d'actions.

Mme Viviane Teitelbaum s'interroge sur ce que couvre le 5°.

Minister Pascal Smet legt uit dat het gaat om acties om het hoofd te bieden aan maatregelen, die worden genomen bij vervuilingsspieken, zoals het verbod op autoverkeer.

### Stemming

Artikel 16 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

### Artikel 17

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

### Stemming

Artikel 17 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

### Artikel 18

Mevrouw Françoise Schepmans merkt op dat het bestuur de directie van de school op de hoogte brengt van de beslissing van de Regering om de steun toe te kennen of te weigeren. Wat zou een reden om steun te weigeren kunnen zijn, als een school een actieplan uitvoert ?

Minister Pascal Smet antwoordt dat zulks afhangt van het verzoek. Zo zal er geen steun worden toegekend die moet dienen om een exclusief diner te financieren waarop de actieplannen worden uitgelegd. De steun zal daarentegen wel worden toegekend om een affichecampagne ten gunste van de schoolbusdienst te financieren. Men moet redelijk blijven.

De heer Willy Decourty wijst erop dat zowel in het officiële onderwijsnet als in het vrije net de verantwoordelijkheid niet bij de schooldirectie, maar bij de organiserende instantie ligt. Het is dus deze laatste die op de hoogte moet worden gebracht van de beslissingen. Het is niet normaal om rechtstreeks te onderhandelen met een schooldirectie.

Minister Pascal Smet heeft vertrouwen in de schooldirectie.

De heer Willy Decourty repliceert dat ze geen rechtstreekse verantwoordelijkheid heeft. Het is bijvoorbeeld de organiserende instantie en niet de school die een leraar in dienst neemt.

Minister Pascal Smet antwoordt dat dit probleem niet gerezen is tijdens het experiment.

Le ministre Pascal Smet explique qu'il s'agit de prévoir des actions destinées à faire face à des mesures, telles que l'interdiction de la circulation automobile, prises en cas de pic de pollution.

### Vote

L'article 16 est adopté par 13 voix et 1 abstention.

### Article 17

Cet article ne suscite aucun commentaire.

### Vote

L'article 17 est adopté par 13 voix et 1 abstention.

### Article 18

Mme Françoise Schepmans observe que l'administration notifie à la direction de l'école la décision du gouvernement d'octroi ou de refus de l'aide. Dès lors que l'école met en œuvre un plan d'actions, qu'est-ce qui pourrait justifier un refus de l'aide ?

Le ministre Pascal Smet répond que cela dépend de l'objet de la demande. Une aide ne sera ainsi pas accordée si elle est destinée à financer un dîner exclusif au cours duquel les actions du plan sont expliquées. Par contre, elle le sera pour financer une campagne d'affichage en faveur du ramassage scolaire. Cela doit rester raisonnable.

M. Willy Decourty rappelle que, tant dans le réseau officiel que dans le libre, la responsabilité échoit non à la direction de l'école mais au pouvoir organisateur. C'est donc à ce dernier que doivent être faites les notifications. Il n'est pas normal de négocier directement avec une direction d'école.

Le ministre Pascal Smet a confiance en la direction de l'école.

M. Willy Decourty rétorque qu'elle n'a pas de responsabilité directe. C'est, par exemple, le pouvoir organisateur et non l'école qui engage un professeur.

Le ministre Pascal Smet répond que l'expérience n'a pas mis pareille difficulté en évidence.



De heer Willy Decourty is niet tevreden met het antwoord.

Minister Pascal Smet vindt dat zulks afhangt van de machtiging die de schooldirectie heeft gekregen.

De heer Willy Decourty besluit daaruit dat de ordonnantie bijgevolg niet kan bepalen dat de kennisgeving aan de schooldirectie wordt gedaan.

Minister Pascal Smet vindt dat men niet kan onderhandelen met de organiserende instantie.

De heer Willy Decourty vindt dat zulks voor een probleem met de juridische verantwoordelijkheid zal zorgen.

De voorzitter wijst erop dat het debat over het actieplan gaat, dat facultatief is.

#### **Stemming**

Artikel 18 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 2 othoudingen.

#### *Artikel 19*

Mevrouw Françoise Schepmans vraagt of de evaluatie jaarlijks uitgevoerd moet worden.

Minister Pascal Smet antwoordt bevestigend. De evaluatie kan evenwel gestandaardiseerd worden.

De evaluatie maakt het mogelijk om te voorzien in de behoeften van de scholen.

#### **Stemming**

Artikel 19 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 othouding.

#### *Artikel 20*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 20 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 othouding.

#### *Artikel 21*

Mevrouw Françoise Schepmans vraagt waarom het schoolvervoerplan ambtshalve en van rechtswege vervalt,

La réponse ne satisfait pas M. Willy Decourty.

Le ministre Pascal Smet estime que cela dépend de la délégation faite à la direction de l'école.

M. Willy Decourty en conclut que l'ordonnance ne peut dès lors prévoir que la notification est faite à la direction de l'école.

Le ministre Pascal Smet considère qu'on ne peut pas négocier avec le pouvoir organisateur.

M. Willy Decourty considère que cela posera un problème de responsabilité juridique.

Le président rappelle que le débat porte sur le plan d'actions, qui est facultatif.

#### **Vote**

L'article 18 est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

#### *Article 19*

Mme Françoise Schepmans demande si l'évaluation doit être annuelle.

Le ministre Pascal Smet répond par l'affirmative. L'évaluation peut toutefois être standardisée.

L'évaluation permet de répondre aux besoins des écoles.

#### **Vote**

L'article 19 est adopté par 13 voix et 1 abstention.

#### *Article 20*

L'article 20 ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 20 est adopté par 13 voix et 1 abstention.

#### *Article 21*

Mme Françoise Schepmans se demande pourquoi il est prévu que le plan de déplacements scolaires est périmé

hoewel de acties van dat plan jaarlijks moeten worden bijgewerkt.

Minister Pascal Smet antwoordt dat een vervoerplan zonder bijwerking vervalt.

Na een bepaalde termijn – die de regering zal moeten vaststellen – zal het plan ook ambtshalve vervallen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vindt dat het artikel niet duidelijk geformuleerd is. Zou het niet beter zijn te bepalen dat een bijgewerkt plan niet kan vervallen, anders vervalt men in willekeur ?

Minister Pascal Smet ziet het probleem niet. De termijn wordt vastgesteld in overleg met de school.

De spreker onderscheidt twee gevallen :

- de school werkt haar plan niet meer bij,
- de school werkt haar plan meermaals bij, maar ondertussen verandert de omgeving.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt zich af wat er zal gebeuren met een plan dat de school blijft bijwerken.

Minister Pascal Smet vindt dat na enige tijd (idealiter zes jaar aangezien na deze periode er allemaal andere kinderen in de school zijn) het logisch is om de oefening opnieuw te maken en een nieuw plan op te stellen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt of na enige tijd zelfs een geactualiseerd plan verouderd zal zijn.

Minister Pascal Smet antwoordt bevestigend. Deze termijn zal evenwel vastgesteld worden in overleg met de scholen. Het is niet de bedoeling om arbitrair maar wel flexibel te werk te gaan.

De heer Willem Draps begrijpt dat een plan evolutief is en dat na afloop van de kalender een nieuw plan opgesteld moet worden.

De volksvertegenwoordiger meent dat de woorden « na afloop van een periode vastgesteld door de Regering » onduidelijk zijn.

Men zou moeten uitleggen dat er een kalender is en dat wanneer de kalender voorbij is, het plan beschouwd wordt als verouderd en dat er een nieuw plan opgesteld moet worden.

Minister Pascal Smet is het eens met deze opmerkingen.

De heer Willem Draps stelt de volgende formulering voor : « na het verstrijken van de termijnen vastgesteld in de kalender ».

d'office et de plein droit alors que les actions qu'il contient doivent être actualisées annuellement.

Le ministre Pascal Smet explique que sans actualisation, un plan de déplacement devient caduc.

Par ailleurs, au terme d'un certain délai – que le gouvernement devra fixer – le plan sera également périmé d'office.

Mme Viviane Teitelbaum estime que la formulation de l'article n'est pas claire. Ne faudrait-il pas, sous peine de tomber dans l'arbitraire, prévoir qu'un plan actualisé ne puisse être périmé ?

Le ministre Pascal Smet ne voit pas de problème. Le délai est fixé en concertation avec l'école.

L'intervenant distingue deux cas de figure :

- l'école n'actualise plus son plan;
- l'école actualise son plan à plusieurs reprises mais, dans le même temps, son environnement évolue.

Mme Viviane Teitelbaum se demande ce qu'il adviendra d'un plan que l'école continue à actualiser.

Le ministre Pascal Smet considère qu'après un certain temps (six ans idéalement puisqu'au terme de cette période, l'ensemble des enfants de l'école auront changé), il est logique de refaire l'exercice et d'établir un nouveau plan.

Mme Viviane Teitelbaum demande si, après un certain temps, tout plan, même actualisé, sera périmé.

Le ministre Pascal Smet répond par l'affirmative. Ce délai sera toutefois fixé en concertation avec les écoles. Il ne s'agit pas de faire place à l'arbitraire mais à la flexibilité.

M. Willem Draps comprend qu'un plan est évolutif et qu'à l'issue du calendrier, un nouveau plan devra être établi.

Le député estime que les termes « à l'issue d'une période déterminée par le gouvernement » manquent de clarté.

Il faudrait expliquer qu'il y a un calendrier et que lorsque le calendrier est écoulé, le plan est considéré comme périmé et un nouveau plan doit être établi.

Le ministre Pascal Smet est d'accord avec ces propos.

M. Willem Draps propose la formulation suivante : « après écoulement des délais fixés dans le calendrier ».

De heer Jacques De Coster begrijpt dat de kalender enerzijds verschillende termijnen oplegt en anderzijds een periode vastgesteld door de regering na afloop waarvan het plan ambtshalve verouderd is.

De voorzitter wijst erop dat het probleem geen betrekking heeft op de inhoud maar op de vorm.

Minister Pascal Smet ziet geen probleem in de tekst.

De voorzitter preciseert dat men « de afloop van een bepaalde periode » moet beschouwen als het verstrijken van de termijn bedoeld in de kalender bedoeld in artikel 13, tweede lid.

### **Stemming**

Artikel 21 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

### *Artikel 22*

Minister Pascal Smet preciseert dat dit artikel gaat over het in gebreke blijven van de scholen.

### **Stemming**

Artikel 22 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

### *Artikel 23*

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt of er nog een mogelijkheid tot herkansing bestaat, wanneer een school geen einde maakt aan de vastgestelde tekortkoming.

Minister Pascal Smet antwoordt ontkennend.

### **Stemming**

Artikel 23 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

### *Artikel 24*

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

### **Stemming**

Dit artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

M. Jacques De Coster comprend que le calendrier prévoit, d'une part, différents délais et, d'autre part, une période déterminée fixée par le gouvernement à l'issue de laquelle le plan est périmé d'office.

Le président signale que le problème ne porte pas sur le fond mais sur la forme.

Le ministre Pascal Smet ne distingue aucun problème d'écriture.

Le président précise qu'il faut comprendre « l'issue d'une période déterminée » comme l'écoulement des délais fixés dans le calendrier visé à l'article 13, alinéa 2.

### **Vote**

L'article 21 est adopté par 13 voix et 1 abstention.

### *Article 22*

Le ministre Pascal Smet précise que cet article traite de la défaillance des écoles.

### **Vote**

L'article 22 est adopté par 13 voix et une abstention.

### *Article 23*

Mme Viviane Teitelbaum demande si, lorsqu'une école ne met pas fin à la défaillance constatée, il existe encore une possibilité de repêchage.

Le ministre Pascal Smet répond par la négative.

### **Vote**

L'article 23 est adopté par 13 voix et 1 abstention.

### *Article 24*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

### **Vote**

L'article 24 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

*Artikel 25*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 25 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

*Artikel 26*

Minister Pascal Smet preciseert dat de ondernemingen met meer dan honderd werknemers op eenzelfde vestiging voortaan een bedrijfsvervoerplan zullen moeten opstellen. Op dit ogenblik geldt deze verplichting alleen voor de ondernemingen die meer dan tweehonderd werknemers op eenzelfde vestigingsplaats tewerkstellen.

Hij voegt eraan toe dat paragraaf 2 van dit artikel bepaalt dat het gemiddelde van de tewerkgestelde werknemers dat in aanmerking moet worden genomen voor de toepassing van het bedrijfsvervoerplan voortaan op dezelfde manier zal worden berekend als het gemiddelde voor de verzameling, door de federale overheid, van gegevens betreffende de verplaatsingen van de werknemers tussen hun woning en hun werkplaats. Het gaat om een administratieve vereenvoudiging.

De heer Rachid Madrane vraagt of die gegevens op twee verschillende manieren zullen worden verzameld.

Minister Pascal Smet antwoordt dat dit op dit ogenblik het geval is. Het is de bedoeling om de praktijken van de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te harmoniseren.

De heer Willem Draps benadrukt dat de bedrijven dus twee vervoerplannen moeten invullen, het ene voor het Gewest en het andere voor de federale overheid.

Minister Pascal Smet verduidelijkt dat de federale overheid enkel om een analyse vraagt, terwijl het Gewest om een analyse en een actieplan vraagt. In de toekomst zullen de bedrijven dat werk slechts een keer op gestandaardiseerde wijze moeten doen. Ze zullen echter extra gegevens moeten bezorgen aan het Brussels Gewest. Die gegevens zullen meegedeeld kunnen worden aan de federale overheid.

De heer Rachid Madrane vraagt of de federale overheid daarmee akkoord gaat.

Minister Pascal Smet antwoordt bevestigend. Deze wijziging vloeit voort uit een vraag van de Economische en Sociale Raad.

*Article 25*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 25 est adopté par 13 voix et 1 abstention.

*Article 26*

Le ministre Pascal Smet précise que désormais, les entreprises occupant plus de cent travailleurs sur un même site devront réaliser un plan de déplacements d'entreprise. A l'heure actuelle, seules les entreprises occupant plus de deux cents travailleurs sur un même site sont concernées.

Il ajoute que le paragraphe 2 de cet article prévoit que la moyenne des travailleurs occupés, à prendre en considération pour l'application du plan de déplacements d'entreprise, sera désormais calculée de la même manière que celle adoptée pour la collecte, par l'autorité fédérale, de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail. Il s'agit d'une simplification administrative.

M. Rachid Madrane demande si ces données sont collectées de deux manières différentes.

Le ministre Pascal Smet indique que c'est actuellement le cas. L'objectif est d'harmoniser la pratique de l'autorité fédérale et de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Willem Draps souligne que les entreprises doivent donc remplir deux plans de déplacements, un pour la Région et un pour l'autorité fédérale.

Le ministre Pascal Smet précise que l'autorité fédérale demande uniquement une analyse alors que la Région demande une analyse et un plan d'action. A l'avenir, les entreprises ne feront ce travail qu'une seule fois, de manière standardisée. Elles devront cependant transmettre des informations supplémentaires à la Région bruxelloise. Ces données pourront être communiquées à l'autorité fédérale.

M. Rachid Madrane demande si l'autorité fédérale est d'accord avec cela.

Le ministre Pascal Smet répond par l'affirmative. Cette modification résulte d'une demande du Conseil économique et social.

Mevrouw Françoise Schepmans stelt voor om in § 4 het woord « gebouw » te vervangen door het woord « site » zodat verschillende bedrijven die elk minstens honderd bedrijven tewerkstellen maar samen meer dan honderd werknemers op eenzelfde site, een gemeenschappelijk vervoerplan kunnen opstellen.

Minister Pascal Smet en de heer Willem Draps wijzen er op dat het woord « site » een ruimere betekenis heeft. Het is dus beter om § 4 ongewijzigd te laten.

### Stemming

Artikel 26 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 4 onthoudingen.

### Artikel 27

Mevrouw Viviane Teitelbaum wijst erop dat de Raad van State in zijn advies voorstelt dat de regering de commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer raadpleegt in zoverre het opmaken van de diagnose de verzameling en verwerking van persoonsgebonden gegevens impliceert.

Minister Pascal Smet wijst erop dat de naam en het adres van de werknemers niet moeten worden doorgespeeld. De meegedeelde gegevens zijn anoniem.

De heer Willem Draps benadrukt dat het dan onmogelijk zal zijn om die gegevens te controleren. Een bedrijf zou zich aldus kunnen onttrekken aan de verplichting om een vervoerplan op te stellen door de woonplaats van haar werknemers te situeren op plaatsen waar er geen openbaar vervoer is.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt of het 2° van dit artikel betreffende het aantal loontrekkende of zelfstandige werknemers rekening houdt met het geval van werken die twee maanden zouden duren.

De heer Willem Draps preciseert de vraag van mevrouw Teitelbaum : moet een bedrijfsvervoerplan worden gewijzigd wanneer werken de verplaatsingen op de woonwerkweg hinderen ?

Minister Pascal Smet antwoordt dat het bedrijfsvervoerplan niet hoeft te worden gewijzigd in geval van tijdelijke werken. Er zijn overlegprocedures ingevoerd voor werken van lange duur en de bedrijven zijn vertegenwoordigd in het begeleidingscomité. Het is dus mogelijk om dit gegeven te integreren in het bedrijfsvervoerplan. De minister voegt eraan toe dat de bedrijven voor deze kwestie gesensibiliseerd worden en ze getuigen van proactiviteit.

Mme Françoise Schepmans propose, au § 4, de remplacer le mot « bâtiment » par le mot « site », de façon à ce que plusieurs entreprises qui occupent chacune moins de cent travailleurs mais ensemble plus de cent travailleurs sur un même site puissent établir un plan de déplacements commun.

Le ministre Pascal Smet et M. Willem Draps signalent que le mot « site » a une signification plus large. Il est donc préférable de laisser le § 4 dans sa rédaction actuelle.

### Vote

L'article 26 est adopté par 9 voix et 4 abstentions.

### Article 27

Mme Viviane Teitelbaum signale que le Conseil d'Etat suggère, dans son avis, que le gouvernement consulte la commission de la protection de la vie privée dans la mesure où l'élaboration du diagnostic implique la collecte et le traitement de données à caractère personnel.

Le ministre Pascal Smet indique que le nom et l'adresse des employés ne doivent pas être transmis. Les données communiquées sont anonymes.

M. Willem Draps souligne qu'il sera alors impossible de vérifier ces informations. Une entreprise pourrait ainsi éviter de devoir réaliser un plan de déplacements en localisant le domicile de ses employés à des endroits dépourvus de transport public.

Mme Viviane Teitelbaum demande si le point 2° de cet article, relatif au nombre de travailleurs salariés ou indépendants, intègre le cas de figure d'un chantier qui durerait deux mois.

M. Willem Draps précise la question de Mme Teitelbaum : faut-il changer le plan de déplacements d'une entreprise lorsqu'un chantier perturbe les déplacements pour y arriver ?

Le ministre Pascal Smet répond qu'il ne faut pas changer le plan de déplacements d'entreprise lors d'un chantier temporaire. Des procédures de concertation ont été instaurées pour les chantiers de longue durée et les entreprises sont représentés au sein du comité d'accompagnement. Il est donc possible d'intégrer cette donnée dans le plan de déplacements de l'entreprise. Le ministre ajoute que les entreprises sont sensibilisées à cette question et qu'elles font preuve de proactivité.

**Stemming**

Artikel 27 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

*Artikel 28*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 28 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

*Artikel 29*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 29 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

*Artikel 30*

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt waarom het BIM en niet Brussel Mobiliteit betrokken wordt in deze fase van de procedure. Ze veronderstelt dat deze keuze voortvloeit uit ervaring die het BIM op dit gebied heeft opgedaan. Daarnaast vraagt ze of het BIM de extra hoeveelheid werk die daarmee gepaard gaat, zal aankunnen.

Minister Pascal Smet antwoordt dat zulks geen problemen doet rijzen. Het is trouwens het BIM dat deze taak wenst uit te voeren.

Mevrouw Viviane Teitelbaum repliceert dat het BIM overstelpt is met werk en dat er minstens 400 extra dossiers per jaar zullen moeten worden behandeld.

Minister Pascal Smet wijst erop dat minister Huytebroeck wenst dat deze opdracht wordt toevertrouwd aan het BIM. Hij heeft er geen bezwaar tegen dat het BIM de diagnose analyseert en vervolgens bezorgt aan Brussel Mobiliteit.

Mevrouw Françoise Schepmans vindt het antwoord van de minister ietwat simplistisch. Het gaat toch om 400 extra dossiers die behandeld moeten worden.

Mevrouw Céline Delforge benadrukt dat de procedure vereenvoudigd wordt en dat de personeelsleden bijgevolg meer tijd zullen hebben. Ze voegt eraan toe dat deze kwestie samenhangt met de milieuvergunningen. Het is dus logisch dat het BIM zich daarmee bezighoudt.

**Vote**

L'article 27 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Article 28*

L'article 28 ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 28 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Article 29*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 29 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Article 30*

Mme Viviane Teitelbaum demande pourquoi l'IBGE, et non Bruxelles Mobilité, est impliqué à ce stade de la procédure. Elle suppose que ce choix résulte de l'expérience acquise par l'Institut dans ce domaine. De plus, elle aimerait savoir si l'IBGE sera à même d'assumer le volume de travail supplémentaire que cela représente.

Le ministre Pascal Smet répond que cela ne posera pas de problème. C'est d'ailleurs l'IBGE qui a voulu effectuer cette tâche.

Mme Viviane Teitelbaum réplique que l'IBGE est submergé de travail et que cela impliquera le traitement d'au moins 400 dossiers supplémentaires.

Le ministre Pascal Smet indique que la ministre Huytebroeck a souhaité que cette mission soit confiée à l'IBGE. Il n'a pas d'objection à ce que l'IBGE analyse le diagnostic et le transmette ensuite à Bruxelles Mobilité.

Mme Françoise Schepmans trouve la réponse du ministre un peu simpliste. Il s'agit tout de même de 400 dossiers supplémentaires à traiter.

Mme Céline Delforge souligne que la procédure est simplifiée et que du personnel sera ainsi dégagé. Elle ajoute que cette question est liée aux permis d'environnement. Il est donc logique que l'IBGE s'en occupe.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt om verduidelijkingen over de verhoging van het aantal personeelsleden van het BIM.

Minister Pascal Smet preciseert dat op dit ogenblik zeven personen zich met de bedrijfsvervoerplannen bezighouden. Als er meer personeelsleden nodig zouden zijn, kunnen er eventueel extra personeelsleden voor die opdracht worden ingezet.

#### **Stemming**

Artikel 30 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 4 othoudingen.

#### *Artikel 31*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 31 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 othouding.

#### *Artikel 32*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 32 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 othouding.

#### *Artikel 32*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 33 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 othouding.

#### *Artikel 34*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 34 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 othouding.

Mme Viviane Teitelbaum aimerait recevoir des précisions sur l'augmentation des effectifs de l'IBGE.

Le ministre Pascal Smet précise qu'à l'heure actuelle, sept personnes s'occupent des plans de déplacements d'entreprises. S'il s'avère que plus de personnel est nécessaire, des personnes supplémentaires pourront éventuellement être attachées à cette mission.

#### **Vote**

L'article 30 est adopté par 9 voix et 4 abstentions.

#### *Article 31*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 31 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

#### *Article 32*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 32 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

#### *Article 33*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 33 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

#### *Article 34*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 34 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Artikel 35*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 35 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

*Artikel 36*

Mevrouw Françoise Schepmans vraagt onder welke definitie het Tentoonstellingspark, Mini-Europa, de braderijen en de Zuidkermis vallen.

Minister Pascal Smet antwoordt dat het Tentoonstellingspark een sitebeheerder is. De Zuidkermis en de braderijen zijn gebruikers van sites.

De heer Willy Decourty geeft het voorbeeld van « Matonge en couleurs », een evenement dat op een hele wijk betrekking heeft en dat soms meer dan 20.000 personen telt. Wie is verantwoordelijk in dat geval ?

Minister Pascal Smet antwoordt dat het de organisator van het evenement is.

De heer Willy Decourty wijst erop dat meer dan een honderdtal verenigingen aan dit evenement deelnemen. De gemeente Elsene geeft een vergunning voor het gebruik van de openbare weg.

De heer Willem Draps wijst erop dat een aantal spontane manifestaties plaatsvinden zonder eigen organisator. De situatie is dus niet altijd duidelijk in de praktijk. Er kunnen activiteiten bestaan waarvoor men geen organiserende macht kan identificeren.

Minister Pascal Smet meent dat een activiteit altijd een organisator heeft, zelfs de braderijen. Er kan niet anders dan een persoon zijn die het evenement « Matonge en couleurs » coördineert.

De heer Willy Decourty preciseert dat een aantal personen verantwoordelijk zijn « Matonge en couleurs » : de handelaars, de culturele en folkloristische verenigingen. De gemeente probeert in te staan voor coördinatie om de problemen te voorkomen, maar is niet verantwoordelijk voor de organisatie van het evenement. Wie zal dit vervoerplan uitvoeren ?

Minister Pascal Smet bevestigt dat de vzw Interface Culture « Matonge en couleurs » organiseert. Deze inlichting kan men terugvinden op internet.

Mevrouw Françoise Schepmans vraagt of de vergunning van een activiteit onderworpen is aan de uitvoering van een vervoerplan.

*Article 35*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 35 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Article 36*

Mme Françoise Schepmans demande sous quelle définition tombent le Parc des expositions, Mini-Europe, les braderies et la Foire du Midi.

Le ministre Pascal Smet répond que le Parc des expositions est un gestionnaire de site. La Foire du Midi et les braderies sont des utilisateurs de sites.

M. Willy Decourty cite l'exemple de « Matonge en couleurs », un événement qui concerne tout un quartier et qui regroupe parfois plus de 20 000 personnes. Qui est responsable dans ce cas ?

Le ministre Pascal Smet répond que c'est l'organisateur de cet événement.

M. Willy Decourty indique que plus d'une centaine d'associations participent à cet événement. La commune d'Ixelles donne quant à elle une autorisation de voirie.

M. Willem Draps signale qu'une série de manifestations spontanées se déroulent sans organisateur propre. La situation n'est donc pas toujours claire dans la pratique. Des activités peuvent exister sans qu'il y ait pour autant un comité organisateur identifiable.

Le ministre Pascal Smet pense qu'une activité a toujours un organisateur, même les braderies. Il y a forcément une personne qui coordonne l'événement « Matonge en couleurs ».

M. Willy Decourty précise qu'une série de personnes sont responsables de « Matonge en couleurs » : les commerçants, des associations culturelles et folkloriques. La commune essaie d'assurer une coordination pour éviter les problèmes mais elle n'assume pas la responsabilité de l'organisation de l'événement. Qui va donc faire ce plan de déplacements ?

Le ministre Pascal Smet affirme que l'asbl Interface Culture organise « Matonge en couleurs ». Ce renseignement est accessible sur internet.

Mme Françoise Schepmans demande si l'autorisation d'une activité est subordonnée à la réalisation d'un plan de déplacements.



Minister Pascal Smet antwoordt dat zulks niet het geval is. Een organisator die echter geen vervoerplan opstelt kan subsidies mislopen. Hij voegt eraan toe dat bepaalde burgemeesters eisen dat een vervoerplan opgesteld wordt voordat een evenement toegestaan wordt.

#### Stemming

Artikel 36 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

#### Artikel 37

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### Stemming

Artikel 37 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

#### Artikel 38

Mevrouw Viviane Teitelbaum wijst erop dat het vervoerplan voor activiteiten van toepassing is op de activiteiten waarop meer dan duizend deelnemers samenkomen op eenzelfde site voor een periode die door de regering bepaald moet worden : heeft de minister al een idee van deze periode ?

Minister Pascal Smet meent dat men blijk moet geven van een zekere flexibiliteit. Men moet een onderscheid maken tussen een avond met duizend personen en een festival dat hetzelfde aantal personen telt over twee dagen met een gemiddelde aanwezigheid van honderd personen per uur.

De heer Willem Draps voegt eraan toe dat er besluiten genomen moeten worden voor een aantal bepalingen van deze ordonnantie. Het is dus de volgende regering die inwerkingtreding van deze ordonnantie zal bepalen.

#### Stemming

Artikel 38 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

#### Artikel 39

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt zich af of een organisator niet het aantal deelnemers voor zijn activiteiten te laag zou durven schatten om controle en een aantal verplichtingen te voorkomen.

Le ministre Pascal Smet répond que ce n'est pas le cas. Toutefois, un organisateur qui ne fait pas de plan de déplacements pourra être privé de subsides. Il ajoute que certains bourgmestres exigent la réalisation d'un plan de déplacements pour autoriser un évènement.

#### Vote

L'article 36 est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

#### Article 37

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### Vote

L'article 37 est adopté par 11 voix et 1 abstention.

#### Article 38

Mme Viviane Teitelbaum relève que le plan de déplacements d'activités s'applique aux activités regroupant, sur un même site, plus de mille participants sur une période à déterminer par le gouvernement : le ministre a-t-il déjà une idée de cette période ?

Le ministre Pascal Smet pense qu'il faut faire preuve d'une certaine flexibilité. Ainsi, il faut différencier une soirée de mille personnes d'un festival qui rassemble le même nombre de personnes sur deux jours avec une assistance moyenne de cent personnes par heure.

M. Willem Draps ajoute que des arrêtés doivent être pris pour une série de dispositions de cette ordonnance. Ce sera donc le prochain gouvernement qui déterminera l'entrée en vigueur de cette ordonnance.

#### Vote

L'article 38 est adopté par 11 voix et 1 abstention.

#### Article 39

Mme Viviane Teitelbaum se demande si un organisateur ne pourrait pas, pour éviter un contrôle et une série de contraintes, sous-évaluer le nombre de participants que ses activités accueillent.

Minister Pascal Smet meent dat zulks niet het geval zal zijn. Meer en meer organisatoren begrijpen het nut van een vervoerplan voor activiteiten en bieden zich spontaan aan bij het bestuur. De doelstelling is enkel maar de omkadering van de uitvoering van dit verplaatsingsplan.

#### **Stemming**

Artikel 39 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

#### *Artikel 40*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 40 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

#### *Artikel 41*

De heer Willem Draps betreurt dat de regering, met een gewone wetgevende machtiging aan de regering, nieuwe verplichtingen kan opleggen die manifestaties onmogelijk kunnen maken.

#### **Stemming**

Artikel 41 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 4 onthoudingen.

#### *Artikel 42*

Dit artikel lokt geen enkele bespreking uit.

#### **Stemming**

Artikel 42 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 4 onthoudingen.

#### *Artikel 43*

Dit artikel lokt geen enkele bespreking uit.

#### **Stemming**

Artikel 43 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 4 onthoudingen.

Le ministre Pascal Smet ne pense pas que ce sera le cas. De plus en plus d'organiseurs comprennent l'utilité d'un plan de déplacements d'activités et se présentent spontanément auprès de l'administration. L'objectif est simplement d'encadrer la réalisation de ce plan de déplacements.

#### **Vote**

L'article 39 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

#### *Article 40*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 40 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

#### *Article 41*

M. Willem Draps regrette que le gouvernement puisse, par une simple habilitation législative donnée au gouvernement, définir de nouvelles obligations susceptibles de rendre des manifestations impossibles.

#### **Vote**

L'article 41 est adopté par 9 voix et 4 abstentions.

#### *Article 42*

Cet article ne suscite aucune discussion.

#### **Vote**

L'article 42 est adopté par 9 voix et 4 abstentions.

#### *Article 43*

Cet article ne suscite aucune discussion.

#### **Vote**

L'article 43 est adopté par 9 voix et 4 abstentions.

*Artikel 44*

De heer Willem Draps zegt dat het altijd mogelijk is om een nevenmanifestie te organiseren zonder bestaande centrale structuur. Dat is bijvoorbeeld het geval met wijkfeesten.

**Stemming**

Artikel 44 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 5 othoudingen.

*Artikel 45*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 45 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 othouding.

*Artikel 46*

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt om uitleg over de specifieke maatregelen voor personen met beperkte mobiliteit die moet worden opgenomen in het actieplan. Ze legt de nadruk op de problematiek van de parkeerplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit. Bij braderijen bevinden de stands zich vaak op parkeerplaatsen, ook op de parkeerplaatsen die gereserveerd zijn voor personen met beperkte mobiliteit. Die personen kunnen dus niet dicht bij het evenement parkeren.

Minister Pascal Smet krijgt soms klachten van personen met beperkte mobiliteit die problemen hebben om op de site van een activiteit te geraken. Het is de bedoeling om specifieke maatregelen te integreren in het actieplan om dat probleem op te lossen.

De heer Willem Draps voegt eraan toe dat verschillende gemeenteraden onlangs een motie hebben goedgekeurd. Die motie strekt ertoe erop te wijzen en eraan te herinneren dat de plaatsen bereikbaar moeten zijn voor gehandicapten en dat ze voorbehouden parkeerplaatsen hebben.

**Stemming**

Artikel 46 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 othouding.

*Artikel 47*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

*Article 44*

M. Willem Draps indique qu'il est toujours possible d'avoir une organisation conjointe d'une manifestation sans une structure centrale existante. C'est par exemple le cas des fêtes de quartier.

**Vote**

L'article 44 est adopté par 8 voix et 5 abstentions.

*Article 45*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 45 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Article 46*

Mme Viviane Teitelbaum souhaite recevoir des explications sur les mesures spécifiques pour les personnes à mobilité réduite qui doivent être prévues dans le plan d'actions. Elle insiste sur la problématique du stationnement des personnes à mobilité réduite. Souvent, lors de braderies, les stands se trouvent sur des places de stationnement, y compris celles réservées pour les personnes à mobilité réduite. Ces personnes n'ont donc pas accès à un stationnement proche de l'événement.

Le ministre Pascal Smet reçoit parfois des plaintes de personnes à mobilité réduite qui ont des difficultés pour accéder au site d'une activité. L'objectif est d'intégrer des mesures spécifiques dans le plan d'actions pour répondre à cette problématique.

M. Willem Draps ajoute qu'une motion a récemment été votée par plusieurs conseils communaux. Elle vise à signaler et à rappeler l'accessibilité des lieux pour les personnes handicapées et les places de stationnement qui leur sont réservées.

**Vote**

L'article 44 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Article 47*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Stemming**

Artikel 47 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

*Artikel 48*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 48 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

*Artikel 49*

De heer Willy Decourty wijst erop dat de adviesaanvraag voor het gebruik van de openbare ruimte van dat type een verplichting en geen mogelijkheid is.

De heer Willem Draps antwoordt dat dit artikel niets verandert aan de verplichting om een advies aan te vragen bij het gebruik van de openbare ruimte. Voortaan is het evenwel mogelijk om een advies aan te vragen bij evenementen met meer dan drieduizend personen die niet in de openbare ruimte worden georganiseerd.

**Stemming**

Artikel 49 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

*Artikel 50*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 50 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

*Artikel 51*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 51 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

**Vote**

L'article 47 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Article 48*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 48 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Article 49*

M. Willy Decourty signale que la demande d'avis pour les occupations de l'espace public de ce type est une obligation et non une possibilité.

M. Willem Draps répond que cet article ne change rien à l'obligation de demander un avis lors de l'utilisation de l'espace public. Cependant, il est désormais possible de demander un avis lors de manifestations de plus de trois mille personnes organisées en dehors de la voie publique.

**Vote**

L'article 49 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Article 50*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 50 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Article 51*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 51 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Artikel 52*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 52 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

*Artikel 53*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 53 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

*Artikel 54*

Mevrouw Françoise Schepmans herinnert eraan dat het advies van de Raad van State benadrukt dat op zijn minst de aard en het bedrag van de steun exact vastgelegd zouden moeten worden, met onder meer een maximum. Met deze opmerking werd evenwel geen rekening gehouden. Is de regering van plan deze kwestie bij besluit te regelen ?

Minister Pascal Smet antwoordt bevestigend. Hij voegt eraan toe dat artikel 15 van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle bepaalt dat de subsidies worden toegekend onder de voorwaarden die vastgesteld zijn door de regering en niet door de wetgever.

Mevrouw Françoise Schepmans onderstreept dat deze steun ten goede kan komen aan de personen en aan de scholen die een activiteit zonder winstbejag uitoefenen. Zij meent dat een manifestatie zoals Couleur Café, duidelijk met een winstgevend doel, dus niet voldoet aan de voorwaarden om een subsidie te krijgen.

Minister Pascal Smet antwoordt dat Couleur Café georganiseerd wordt door een vereniging zonder winstbejag. Het evenement kan dus steun krijgen.

Mevrouw Françoise Schepmans vindt dat het onderscheid soms moeilijk gemaakt kan worden tussen een vereniging zonder winstbejag en een vereniging met winst-oogmerk omdat iedereen de vorm van een vzw aanneemt.

De heer Willem Draps vraagt of de bedrijven uitgesloten worden van deze steun.

Minister Pascal Smet antwoordt bevestigend.

*Article 52*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 52 est adopté par 13 voix et 1 abstention.

*Article 53*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 53 est adopté par 13 voix et 1 abstention.

*Article 54*

Mme Françoise Schepmans rappelle que l'avis du Conseil d'Etat souligne qu'il conviendrait tout le moins de déterminer précisément la nature et le montant de l'aide en en fixant notamment le montant maximum. Il n'a cependant pas été tenu compte de cette observation. Le gouvernement compte-t-il régler cette question par arrêté ?

Le ministre Pascal Smet répond par l'affirmative. Il ajoute que l'article 15 de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle précise que les subsides sont octroyés aux conditions fixées par le gouvernement et non par le législateur.

Mme Françoise Schepmans souligne que cette aide peut bénéficier aux personnes et aux écoles exerçant une activité sans but lucratif. Elle pense qu'une manifestation comme Couleur Café, clairement à but lucratif, n'entre donc pas dans les conditions pour recevoir un subside.

Le ministre Pascal Smet répond que Couleur Café est organisé par une association sans but lucratif. L'évènement peut donc bénéficier d'une aide.

Mme Françoise Schepmans estime que la distinction est parfois difficile à faire entre association sans but lucratif et association à but lucratif dans la mesure où tout le monde s'organise sous forme d'asbl.

M. Willem Draps demande si les entreprises sont exclues du bénéfice de cette aide .

Le ministre Pascal Smet répond par l'affirmative.

De heer Willem Draps wijst op discriminaties. Een secundaire school heeft toegang tot deze steun maar een hogeschool niet omdat die beschouwd wordt als een bedrijf. Een hogeschool is echter geen bedrijf dat winst nastreeft.

Minister Pascal Smet zegt dat hetzelfde geldt voor de ziekenhuizen. Het ziekenhuis wordt beschouwd als een bedrijf, hoewel de openbare ziekenhuizen geen winst maken.

De heer Willem Draps repliceert dat de doelstelling van de private ziekenhuizen erin bestaat winst te maken.

Minister Pascal Smet voegt eraan toe dat openbare ziekenhuizen verplicht zijn om een vervoerplan op te stellen en dat zij het plan zelf moeten financieren.

Mevrouw Françoise Schepmans stelt vast dat de minister geen rekening gehouden heeft met het advies van de Economische en Sociale Raad volgens hetwelk dat bedrijven steun zouden kunnen krijgen voor de uitvoering van hun vervoerplan. De volksvertegenwoordiger voegt eraan toe dat de kleine bedrijven niet altijd de nodige middelen hebben om dit vervoerplan uit te voeren.

Minister Pascal Smet vindt dat er reeds veel gedaan wordt ten voordele van de bedrijven : carpooling, opleiding van de mobiliteitsmanager betaald door het Gewest, enz. Zij kunnen dus zelf bepaalde zaken financieren.

#### **Stemming**

Artikel 54 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 4.

#### *Artikel 55*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 55 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen.

#### *Artikel 56*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 56 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen.

M. Willem Draps pointe des discriminations. Une école secondaire a accès à cette aide mais pas une école supérieure car elle est considérée comme une entreprise. Une école supérieure n'est cependant pas une entreprise qui poursuit un but lucratif.

Le ministre Pascal Smet dit qu'il en va de même pour les hôpitaux. L'hôpital est considéré comme une entreprise bien que les hôpitaux publics ne fassent pas de profit.

M. Willem Draps réplique que l'objectif des hôpitaux privés est de faire du gain.

Le ministre Pascal Smet ajoute que les hôpitaux publics sont obligés de faire un plan de déplacements et qu'ils doivent le financer eux-mêmes.

Mme Françoise Schepmans constate que le ministre n'a pas tenu compte de l'avis du Conseil économique et social qui faisait valoir que des entreprises pourraient recevoir une aide pour la réalisation de leur plan de déplacements. La députée ajoute que les petites entreprises n'ont pas toujours les moyens nécessaires pour réaliser ce plan de déplacements.

Le ministre Pascal Smet trouve que beaucoup est déjà fait en faveur des entreprises : car-pooling, formation du manager de mobilité payée par la Région, etc. Elles peuvent donc auto-financer certaines choses.

#### **Vote**

L'article 54 est adopté par 10 voix contre 4.

#### *Article 55*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 55 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

#### *Article 56*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 56 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

*Artikel 57*

De heer Willem Draps begrijpt de bestaansreden van dit artikel 57 niet.

Minister Pascal Smet zegt dat dit artikel belangrijk is omdat de financiering gedaan wordt door het bestuur en niet door het BIM.

**Stemming**

Artikel 57 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen.

*Artikel 58*

Mevrouw Françoise Schepmans vraagt wat men verstaat onder « De regering kan andere voorwaarden voor de teruggave van de steun bepalen dan deze vermeld in het eerste lid. ».

Minister Pascal Smet antwoordt dat het om een standaardclausule gaat.

**Stemming**

Artikel 58 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen.

*Artikel 59*

Minister Pascal Smet preciseert dat de artikelen 19 en 20 van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit betrekking hebben op de vervoerplannen.

**Stemming**

Artikel 59 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

*Artikel 60*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 60 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

*Article 57*

M. Willem Draps ne comprend pas la raison d'être de cet article 57.

Le ministre Pascal Smet indique que cet article est important dans la mesure où le financement est assuré par l'administration et non pas l'IBGE.

**Vote**

L'article 57 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

*Article 58*

Mme Françoise Schepmans aimerait savoir ce que l'on entend par «Le gouvernement peut définir d'autres conditions de restitution de l'aide que celle visée à l'alinéa 1<sup>er</sup>. ».

Le ministre Pascal Smet répond qu'il s'agit d'une clause « standard ».

**Vote**

L'article 58 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

*Article 59*

Le ministre Pascal Smet précise que les articles 19 et 20 de l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant portent sur les plans de déplacements.

**Vote**

L'article 59 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

*Article 60*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 60 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

#### **IV. Stemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie**

Het geheel van het ontwerp van ordonnantie, aldus gemendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen.

– Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag

*De Rapporteurs,*

Carla DEJONGHE  
Willem DRAPS

*De Voorzitter,*

Philippe PIVIN

#### **IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance**

L'ensemble du projet d'ordonnance, tel qu'amendé, est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

– Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.

*Les Rapporteurs,*

Carla DEJONGHE  
Willem DRAPS

*Le Président,*

Philippe PIVIN



## V. Tekst aangenomen door de commissie

### TITEL 1 ALGEMEEN

#### Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

#### Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder :

1° bestuur : de door de Regering aangestelde administratieve dienst van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast met vervoer en mobiliteit;

2° Instituut : Brussels Instituut voor Milieubeheer opgericht bij koninklijk besluit van 8 maart 1989;

3° audit : het beoordelingsproces met betrekking tot de stappen ondernomen door het bedrijf, de school, de sitebeheerder en de sitegebruiker inzake het vervoerplan, om :

a) de conformiteit ervan met de onderhavige ordonnantie na te gaan;

b) het te verbeteren door de efficiëntie ervan te verhogen om een dynamiek te creëren die bijdraagt tot de doelstellingen inzake mobiliteit, leefmilieu en luchtkwaliteit.

De audit waarborgt een uitvoerige aanpak door een bezoek op de site.

4° toegankelijkheidsplan van de site : het document waarin alle nodige inlichtingen beknopt worden samengevat om zich met alle beschikbare vervoermiddelen, te weten trein, bus, tram, metro, auto, taxi, fiets, te voet ... inclusief het parkeeraanbod (auto's en fietsen) naar een bepaalde plaats te begeven, en dat als doel heeft de multimodale verplaatsingen aan te sporen;

5° vervoerplan : de studie, implementatie, beoordeling en update van acties die bedoeld zijn om een duurzaam beheer van verplaatsingen te promoten die gelinkt zijn aan « verkeersgeneratoren » zoals scholen, bedrijven, winkels en recreatiecentra. Het plan beoogt de rationalisering van de gemotoriseerde verplaatsingen, de modale overstap met het oog op de verbetering van de mobiliteit en de vermindering van de milieuoverlast dat zij met zich brengt;

6° site : de plaats waarop een vervoerplan betrekking heeft, zijnde :

## V. Texte adopté par la commission

### TITRE PREMIER GENERALITES

#### Article 1<sup>er</sup>

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

#### Article 2

Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

1° administration : le service administratif de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la mobilité et des travaux publics désigné par le Gouvernement;

2° Institut : Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement créé par l'arrêté royal du 8 mars 1989;

3° audit : le processus d'évaluation de la démarche menée par l'entreprise, l'école, le gestionnaire de site et l'utilisateur de site concernant le plan de déplacements, en vue de :

a) vérifier sa conformité avec la présente ordonnance;

b) l'améliorer en renforçant ainsi son efficacité afin de créer une dynamique propice à l'atteinte de ses objectifs de mobilité, d'environnement et de qualité de l'air.

L'audit garantit une approche circonstanciée par une visite sur site.

4° plan d'accès du site : le document qui reprend de manière synthétique tous les renseignements nécessaires pour se rendre en un lieu déterminé par tous les moyens de transport disponibles : train, bus, tram, métro, voiture, taxi, vélo, marche ..., en ce compris les parkings (voitures et vélos) et qui vise à sensibiliser aux déplacements multimodaux;

5° plan de déplacements : l'étude, la mise en œuvre, l'évaluation et l'actualisation d'actions destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité des « générateurs de trafic » que sont les écoles, les entreprises, les commerces et les lieux de loisirs. Le plan vise la rationalisation des déplacements motorisés, le transfert modal en vue de l'amélioration de la mobilité et de la réduction des nuisances environnementales que génère cette dernière;

6° site : le lieu auquel se rapporte un plan de déplacements, étant :

- a) een gebouw en zijn aanhorigheden;
- b) een zone waar meerdere gebouwen staan en die over meerdere ingangen beschikt die via het meest directe voetgangerstraject op minder dan vijfhonderd meter van elkaar verwijderd zijn;
- c) de openbare ruimte.

### Artikel 3

§ 1. – Onverminderd hun specifieke opdrachten bij elk soort plan, hebben het bestuur en het Instituut als algemene opdracht om :

- 1° een school, een bedrijf, een sitebeheerder of sitegebruiker de methodologische hulpmiddelen aan te reiken voor de opmaak van een vervoerplan;
- 2° een antwoord te geven op elke vraag met betrekking tot de vervoerplannen die wordt gesteld door een school, een bedrijf, een sitebeheerder of een sitegebruiker.

§ 2. – Bij de uitoefening van hun algemene en specifieke opdrachten en op ieder moment, kunnen het bestuur en het Instituut, in overleg met de school, het bedrijf, de sitebeheerder of de sitegebruiker, een audit verrichten van elke site die onderworpen is aan de onderhavige ordonnantie, hetzij op eigen initiatief, hetzij op verzoek.

§ 3. – Het bestuur en het Instituut kunnen aan de scholen, bedrijven, sitebeheerders en sitegebruikers die een vervoerplan opstellen en uitvoeren een mobiliteitsprijs uitreiken.

§ 4. – De stappen die het bestuur en het Instituut ondernemen, blijven verenigbaar en vormen een aanvulling op de voorschriften van de milieuvergunningen.

### Artikel 4

De Regering bepaalt de modaliteiten van de samenwerking tussen het bestuur en het Instituut alsook de termijnen en alle andere modaliteiten van de procedures. De Regering bepaalt ook de inhoud, het model en de vorm van verzen- ding aan het bestuur en/of het Instituut van de documenten, hierna genaamd « formulieren » en « vervoerplan », die de scholen, de bedrijven, de sitebeheerders en de sitegebruikers dienen te gebruiken op straffe van nietigheid.

- a) soit, un bâtiment et ses dépendances;
- b) soit, une zone où sont situés plusieurs bâtiments et qui dispose de plusieurs entrées distantes de moins de cinq cent mètres par le trajet à pied le plus direct;
- c) soit, l'espace public.

### Article 3

§ 1<sup>er</sup>. – Sans préjudice de leurs missions spécifiques à chaque type de plan, l'administration et l'Institut ont pour missions générales de :

- 1° fournir à une école, une entreprise, un gestionnaire de site ou un utilisateur de site, les outils méthodologiques d'aide à l'établissement d'un plan de déplacements;
- 2° répondre à toute question relative aux plans de déplacements posée par une école, une entreprise, un gestionnaire de site ou un utilisateur de site.

§ 2. – En concertation avec l'école, l'entreprise, le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site, l'administration et l'Institut peuvent, dans l'exercice de leurs missions générales et spécifiques et à tout moment, effectuer un audit de tout site soumis à la présente ordonnance, soit de sa propre initiative soit sur demande.

§ 3. – L'administration et l'Institut peuvent décerner un prix de mobilité aux écoles, aux entreprises, aux gestionnaires de site et aux utilisateurs de site qui établissent et mettent en œuvre un plan de déplacements.

§ 4. – La démarche de l'administration et de l'Institut reste compatible et complémentaire avec les prescrits des permis d'environnement.

### Article 4

Le Gouvernement détermine les modalités de la collaboration entre l'administration et l'Institut, les délais et toute autre modalité des procédures. Le Gouvernement détermine également le contenu, le modèle et la forme de l'envoi à l'administration et/ou à l'Institut, des documents, ci-après dénommés « formulaires » et « plan de déplacements », que les écoles, les entreprises, les gestionnaires de site et les utilisateurs de site, doivent utiliser à peine de nullité.

**TITEL II**  
**HET SCHOOLVERVOERPLAN**

**HOOFDSTUK 1**  
**Algemeen**

*Artikel 5*

Voor de toepassing van deze titel verstaan we onder « schoolpubliek » : de leerlingen, de ouders van leerlingen, de leerkrachten, de personeelsleden van de school en alle overige personen die zich regelmatig van of naar de school verplaatsen.

*Artikel 6*

De onderhavige titel is van toepassing op de kleuter-, basis- en secundaire scholen, voor alle netten en alle onderwijstypes.

Titel IV van de onderhavige ordonnantie betreffende de activiteitenvervoerplannen is niet van toepassing op deze scholen wanneer zij buitenschoolse activiteiten in hun lokalen of in de omgeving ervan organiseren.

**HOOFDSTUK II**  
**De prediagnose**

*Artikel 7*

De scholen dienen een prediagnose te maken waarbij de bepalingen van het onderhavige hoofdstuk worden nageleefd.

*Artikel 8*

§ 1. – De prediagnose heeft met name tot doel :

- 1° de schooldirectie te sensibiliseren voor de mobiliteit, de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit in de schoolomgeving;
- 2° de schooldirectie aan te zetten om een schoolvervoerplan op te maken.

§ 2. – De prediagnose bevat :

- 1° het overzicht van de gegevens van de schoolinstelling, met name het aantal leerlingen en leerkrachten, de lesroosters ...;
- 2° de beschrijving van de bereikbaarheid van de school voor de verschillende vervoerswijzen;

**TITRE II**  
**LE PLAN DE DEPLACEMENTS SCOLAIRES**

**CHAPITRE PREMIER**  
**Généralités**

*Article 5*

Pour l'application du présent titre, on entend par « public scolaire », les élèves, les parents d'élèves, les enseignants, les membres du personnel de l'école et toutes les autres personnes effectuant régulièrement des déplacements de ou vers l'école.

*Article 6*

Le présent titre est applicable aux écoles maternelles, primaires et secondaires, tous réseaux et tous types d'enseignement confondus.

Le titre IV de la présente ordonnance relatif aux plans de déplacements d'activités n'est pas applicable à ces écoles lorsqu'elles organisent des activités extra-scolaires dans leurs locaux ou aux abords de ceux-ci.

**CHAPITRE II**  
**Le prédiagnostic**

*Article 7*

Les écoles ont l'obligation d'établir un prédiagnostic dans le respect des dispositions du présent chapitre.

*Article 8*

§ 1<sup>er</sup>. – Le prédiagnostic a pour objectifs, notamment :

- 1° de sensibiliser la direction de l'école à la mobilité, à la sécurité routière et à la qualité de vie aux abords de l'école;
- 2° d'encourager la direction de l'école à établir un plan de déplacements scolaires.

§ 2. – Le prédiagnostic contient :

- 1° le relevé des caractéristiques de l'établissement scolaire, notamment, le nombre d'élèves et d'enseignants, les horaires, ...;
- 2° le descriptif de l'accessibilité de l'école pour les différents modes de déplacement;

- 3° de analyse van de verplaatsingen van de leerlingen tussen hun woonplaats en de school en van de schoolverplaatsingen in het algemeen;
- 4° de beschrijving van de ondernomen acties rond verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit binnen de schoolinstelling;
- 5° de analyse van de mogelijke verbeteringen inzake verkeersveiligheid en mobiliteit.

#### *Artikel 9*

De schooldirectie stelt de prediagnose op aan de hand van een formulier dat zij invult.

Het bestuur voorziet in een administratieve omkadering voor alle scholen en een informatiepunt waar alle schooldirecties terecht kunnen om relevante informatie te vinden. Dit informatiepunt zal opgestart worden op 1 september van het schooljaar bepaald door de regering.

Zij stuurt dit formulier naar het bestuur ten laatste op 31 december van het jaar bepaald door de Regering.

#### *Artikel 10*

De schooldirectie actualiseert jaarlijks de prediagnose aan de hand van het in artikel 9 bedoelde formulier, tenzij de school een schoolvervoerplan opstelt.

Zij stuurt dit formulier naar het bestuur.

### **HOOFDSTUK III Het schoolvervoerplan**

#### **AFDELING 1 Algemeen**

#### *Artikel 11*

§ 1. – De school die overeenkomstig artikel 9 een prediagnose heeft opgesteld en naar het bestuur gestuurd, kan, indien zij dit wenst, een schoolvervoerplan opstellen waarbij de bepalingen van het onderhavige hoofdstuk worden nageleefd.

§ 2. – Meerdere scholen die op eenzelfde site gevestigd zijn, kunnen een gemeenschappelijk schoolvervoerplan opstellen.

- 3° l'analyse des déplacements des élèves entre leur domicile et l'école et des déplacements scolaires en général;
- 4° le descriptif des actions réalisées en termes de sécurité routière et de mobilité durable au sein de l'établissement scolaire;
- 5° l'analyse des améliorations possibles de la sécurité routière et de la mobilité.

#### *Article 9*

La direction de l'école établit le prédiagnostic au moyen d'un formulaire qu'elle remplit.

L'administration prévoit un encadrement administratif pour toutes les écoles ainsi qu'un point d'information auquel toutes les directions d'école pourront s'adresser pour trouver des informations pertinentes. Ce point d'information démarrera le 1<sup>er</sup> septembre de l'année scolaire fixée par le Gouvernement.

Elle envoie ce formulaire à l'administration, au plus tard le 31 décembre de l'année déterminée par le Gouvernement.

#### *Article 10*

La direction de l'école procède annuellement à l'actualisation du prédiagnostic au moyen du formulaire visé à l'article 9, sauf si l'école établit un plan de déplacements scolaires.

Elle envoie ce formulaire à l'administration.

### **CHAPITRE III Le plan de déplacements scolaires**

#### **SECTION PREMIÈRE Généralités**

#### *Article 11*

§ 1<sup>er</sup>. – L'école qui a établi et envoyé à l'administration un prédiagnostic conformément à l'article 9, peut, si elle le désire, établir un plan de déplacements scolaires dans le respect des dispositions du présent chapitre.

§ 2. – Plusieurs écoles situées sur un même site peuvent établir un plan de déplacements scolaires commun.

*Artikel 12*

Het schoolvervoerplan heeft met name tot doel :

- 1° het schoolpubliek te sensibiliseren voor veiligheid en duurzame mobiliteit;
- 2° de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit op de weg naar school en in de schoolomgeving te verbeteren;
- 3° de verplaatsingsgewoontes van het schoolpubliek te veranderen met het oog op een rationeel gebruik van de auto en een vermindering van het aantal auto's in de omgeving van de school door andere vervoerswijzen te promoten.

## AFDELING 2

*De inschrijving van de school**Artikel 13*

De schooldirectie schrijft zich bij het bestuur in door een door haar ingevuld formulier te bezorgen.

In overleg met de schooldirectie stelt het bestuur een kalender op waarin de toepassingstermijnen van de artikelen 15, § 1, 17, § 1, 18, § 1 en 21 zijn bepaald en stuurt deze naar de schooldirectie.

## AFDELING 3

*De diagnose**Artikel 14*

§ 1. – De prediagnose, bedoeld in artikel 9, maakt integraal deel uit van de diagnose.

§ 2. – De diagnose bevat :

- 1° een kaart met aanduiding van de woonplaats van de leerlingen;
- 2° de beschrijving van de werking en de analyse van de omgeving van de schoolinstelling;
- 3° het bereikbaarheidsprofiel van de school;
- 4° de analyse van de vervoerswijzen van het schoolpubliek in al haar verschillende componenten;
- 5° de beschrijving van het verkeer op de wegen in de omgeving van de schoolinstelling en van de problemen voor de verschillende gebruikers;
- 6° de analyse van de in de voorafgaande punten bedoelde inlichtingen.

*Article 12*

Le plan de déplacements scolaires a pour objectifs, notamment :

- 1° de sensibiliser le public scolaire à la sécurité et à la mobilité durable;
- 2° d'améliorer la sécurité routière et la qualité de vie sur le chemin de l'école et aux abords de l'école;
- 3° de changer les habitudes de déplacement du public scolaire, en vue de rationaliser l'usage de la voiture individuelle et de diminuer le nombre de voitures à proximité de l'école en favorisant d'autres modes de déplacement.

## SECTION 2

*L'inscription de l'école**Article 13*

La direction de l'école s'inscrit auprès de l'administration en lui envoyant un formulaire qu'elle remplit.

L'administration établit, en concertation avec la direction de l'école, un calendrier fixant les délais d'application des articles 15, § 1<sup>er</sup>, 17, § 1<sup>er</sup>, 18, § 1<sup>er</sup> et 21, et le lui envoie.

## SECTION 3

*Le diagnostic**Article 14*

§ 1<sup>er</sup>. Le prédiagnostic, visé à l'article 9, fait partie intégrante du diagnostic.

§ 2. Le diagnostic contient :

- 1° une carte de localisation du domicile des élèves;
- 2° la définition du fonctionnement et l'analyse du contexte de l'établissement scolaire;
- 3° le profil d'accessibilité de l'école;
- 4° l'analyse des modes de déplacement du public scolaire dans ses diverses composantes;
- 5° la description du trafic sur les voiries environnantes de l'établissement scolaire et des difficultés rencontrées par les différents usagers;
- 6° l'analyse des informations visées aux points précédents.

De Regering kan beslissen om de gevraagde informatie in de diagnose uit te breiden.

#### *Artikel 15*

§ 1. – Met inachtneming van artikel 14, stelt de schooldirectie de diagnose op aan de hand van een formulier dat zij invult.

De schooldirectie stuurt dit formulier naar het bestuur binnen de termijn bepaald op de in artikel 13, tweede lid bedoelde kalender.

§ 2. – Indien het bestuur oordeelt dat de diagnose onvolledig is, dan vraagt het aan de schooldirectie om deze aan te vullen.

De schooldirectie stuurt de aanvulling op de diagnose naar het bestuur.

§ 3. – Indien de schooldirectie de diagnose of de aanvulling niet binnen de voorgeschreven termijn stuurt, dan wordt beschouwd dat de school zich gedurende drie jaar niet meer wil aansluiten bij de schoolvervoerplannen.

#### AFDELING 4 *Het actieplan*

##### ONDERAFDELING 1 *Algemeen*

#### *Artikel 16*

Het plan bepaalt de volgende acties :

- 1° informatie en communicatie over de doelstellingen en de acties van het plan ten aanzien van het schoolpubliek, de buurtbewoners, de gemeente en de politiezone;
- 2° educatie en sensibilisering van het schoolpubliek voor verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit en een beter leefkader in de schoolomgeving;
- 3° organisatie van de verplaatsingen van het schoolpubliek met het oog op een rationeel gebruik van de auto;
- 4° voorstellen ter verbetering van de inrichtingen en uitrustingen van de weg en van het openbaar vervoer in de schoolomgeving;
- 5° de specifieke en operationele acties om een vervuilingsspiek aan te pakken en de toepassing van de dringende maatregelen te garanderen om luchtvervuilingspieken te voorkomen.

Le Gouvernement peut décider d'étendre les informations demandées dans le diagnostic.

#### *Article 15*

§ 1<sup>er</sup>. – Dans le respect de l'article 14, la direction de l'école établit le diagnostic au moyen d'un formulaire qu'elle remplit.

La direction de l'école envoie ce formulaire à l'administration, dans le délai fixé au calendrier visé à l'article 13, alinéa 2.

§ 2. – Lorsque l'administration estime que le diagnostic est incomplet, elle demande à la direction de l'école de le compléter.

La direction de l'école envoie à l'administration le complément de diagnostic.

§ 3. – A défaut pour la direction de l'école d'envoyer le diagnostic ou le complément de diagnostic dans le délai prescrit, l'école est réputée ne plus vouloir s'inscrire dans la démarche des plans de déplacements scolaires durant trois ans.

#### SECTION 4 *Le plan d'actions*

##### SOUS-SECTION PREMIÈRE *Généralités*

#### *Article 16*

Le plan définit des actions :

- 1° d'information et de communication, à propos des objectifs et des actions du plan, auprès du public scolaire, des riverains, de la commune et de la zone de police;
- 2° d'éducation et de sensibilisation du public scolaire à la sécurité routière, à la mobilité durable et à l'amélioration du cadre de vie aux abords de l'école;
- 3° d'organisation des déplacements du public scolaire pour rationaliser l'usage de la voiture individuelle;
- 4° de propositions d'amélioration des aménagements et des équipements de voirie ou de transport public, aux abords de l'école;
- 5° spécifiques et opérationnelles pour faire face à une situation de pic de pollution et garantissant l'application des mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique.

## ONDERAFDELING 2

*De opmaak en de verzending van het actieplan**Artikel 17*

§ 1. – Met inachtneming van artikel 16, stelt de schooldirectie, op basis van de diagnose, het actieplan op aan de hand van een formulier dat zij invult.

De schooldirectie stuurt dit formulier naar het bestuur binnen de termijn bepaald op de in artikel 13, tweede lid bedoelde kalender.

§ 2. – Indien het bestuur oordeelt dat het actieplan onvolledig is, dan vraagt het aan de schooldirectie om het aan te vullen.

De schooldirectie stuurt de aanvulling op het actieplan naar het bestuur.

§ 3. – Indien de schooldirectie het oorspronkelijke of aangevulde actieplan niet binnen de voorgeschreven termijn stuurt, dan wordt beschouwd dat de school zich gedurende drie jaar niet meer wil aansluiten bij de schoolvervoerplannen.

§ 4. – Samen met het actieplan kan de schooldirectie een aanvraag voor een principeakkoord voor de toekenning van de in artikel 55 bedoelde steun indienen.

## ONDERAFDELING 3

*De implementatie van het actieplan**Artikel 18*

§ 1. – De schooldirectie implementeert de acties van het plan binnen de termijn bepaald op de in artikel 13, tweede lid bedoelde kalender.

§ 2. – Het bestuur :

1° stelt de betrokken wegbeheerder en maatschappij van openbaar vervoer voor om de voorstellen bedoeld in artikel 16, 4° te onderzoeken;

2° betekent aan de schooldirectie de beslissing van de regering met betrekking tot de toekenning of weigering van de steun met toepassing van artikel 56.

## ONDERAFDELING 4

*De beoordeling en de update van het actieplan**Artikel 19*

De beoordeling is bedoeld om lessen te trekken uit de door de school ondernomen stappen om de acties, de plan-

## SOUS-SECTION 2

*L'établissement et l'envoi du plan d'actions**Article 17*

§ 1<sup>er</sup>. – Dans le respect de l'article 16, la direction de l'école établit, sur la base du diagnostic, le plan d'actions, au moyen d'un formulaire qu'elle remplit.

La direction de l'école envoie ce formulaire à l'administration, dans le délai fixé au calendrier visé à l'article 13, alinéa 2.

§ 2. – Lorsque l'administration estime que le plan d'actions est incomplet, elle demande à la direction de l'école de le compléter.

La direction de l'école envoie à l'administration le complément de plan d'actions.

§ 3. – A défaut pour la direction de l'école d'envoyer le plan d'actions initial ou complété dans le délai prescrit, l'école est réputée ne plus vouloir s'inscrire dans la démarche des plans de déplacements scolaires durant trois ans.

§ 4. – La direction de l'école peut, simultanément à l'envoi du plan d'actions, introduire une demande d'accord de principe d'octroi de l'aide visée à l'article 55.

## SOUS-SECTION 3

*La mise en œuvre du plan d'actions**Article 18*

§ 1<sup>er</sup>. – La direction de l'école met en œuvre les actions du plan, dans le délai fixé au calendrier visé à l'article 13, alinéa 2.

§ 2. – L'administration :

1° invite le gestionnaire de voirie et la société de transport en commun concernés, à examiner les propositions visées à l'article 16, 4°;

2° notifie à la direction de l'école la décision du Gouvernement d'octroi ou de refus de l'aide en application de l'article 56.

## SOUS-SECTION 4

*L'évaluation et l'actualisation du plan d'actions**Article 19*

L'évaluation a pour objectif de tirer les enseignements de la démarche entamée par l'école, en vue d'améliorer les

ning van de operaties en de toekomstige beslissingen te verbeteren.

Daartoe analyseert de beoordeling de relevantie en de efficiëntie van de genomen maatregelen alsook de weerslag ervan op de gedragswijziging van het schoolpubliek.

#### *Artikel 20*

§ 1. – Op basis van de in artikel 19 bedoelde beoordeling actualiseert de schooldirectie het actieplan jaarlijks.

De schooldirectie stuurt het geactualiseerde plan naar het bestuur.

Indien de schooldirectie het geactualiseerde plan niet binnen de voorschreven termijn opstuurt, dan wordt beschouwd dat de school zich gedurende drie jaar niet meer wil aansluiten bij de schoolvervoerplannen.

§ 2. – Samen met het geactualiseerde actieplan kan de schooldirectie een aanvraag voor een principeakkoord voor de toekenning van de in artikel 55 bedoelde steun indienen.

Het bestuur betekent aan de schooldirectie de beslissing van de Regering met betrekking tot de toekenning of weigering van de steun met toepassing van artikel 56.

#### AFDELING 5

##### *De update van het schoolvervoerplan*

#### *Artikel 21*

Na afloop van een periode vastgelegd door de Regering en bepaald op de in artikel 13, tweede lid bedoelde kalender, vervalt het schoolvervoerplan ambtshalve en van rechtswege.

De school kan, indien zij dit wenst, een nieuw schoolvervoerplan opstellen. In dit geval zijn de artikelen 11 tot 20 van toepassing.

#### HOOFDSTUK IV

##### **Het in gebreke blijven van de school**

#### *Artikel 22*

De school wordt als in gebreke blijvend beschouwd indien zij binnen de voorgeschreven termijn de prediagnose, met toepassing van artikel 9, niet naar het bestuur stuurt.

actions, la planification des opérations et les décisions futures.

A cette fin, l'évaluation analyse la pertinence et l'efficacité des mesures prises ainsi que leur impact sur les changements de comportement du public scolaire.

#### *Article 20*

§ 1<sup>er</sup>. – Sur la base de l'évaluation visée à l'article 19, la direction de l'école actualise le plan d'actions annuellement.

La direction de l'école envoie à l'administration le plan actualisé.

Si la direction de l'école n'envoie pas le plan actualisé dans le délai prescrit, l'école est réputée ne plus vouloir s'inscrire dans la démarche des plans de déplacements scolaires durant trois ans.

§ 2. – La direction de l'école peut, simultanément à l'envoi du plan d'actions actualisé, introduire une demande d'accord de principe d'octroi de l'aide visée à l'article 55.

L'administration notifie à la direction de l'école la décision du Gouvernement d'octroi ou de refus de l'aide en application de l'article 56.

#### SECTION 5

##### *L'actualisation du plan de déplacements scolaires*

#### *Article 21*

À l'issue d'une période déterminée par le Gouvernement et fixée dans le calendrier visé à l'article 13, alinéa 2, le plan de déplacements scolaires est périmé d'office et de plein droit.

L'école peut, si elle le désire, établir un nouveau plan de déplacements scolaires, auquel cas les articles 11 à 20 sont d'application.

#### CHAPITRE IV

##### **La défaillance de l'école**

#### *Article 22*

L'école est réputée défaillante lorsque, dans le délai prescrit, elle n'envoie pas à l'administration le prédiagnostique, en application de l'article 9.



*Artikel 23*

Het bestuur stuurt, per aangetekend schrijven, een verwittiging naar de school en bepaalt een termijn zodat deze een eind kan stellen aan het vastgestelde in gebreke blijven.

Indien de school binnen de voorgeschreven termijn geen gevolg geeft aan de in het eerste lid bedoelde verwittiging, dan kan zij geen beroep doen op steun.

**TITEL III  
HET BEDRIJFSVERVOERPLAN**

**HOOFDSTUK 1  
Algemeen**

*Artikel 24*

Voor de toepassing van de onderhavige titel verstaan we onder :

- 1° bedrijf : elke publiek- of privaatrechtelijke rechtspersoon die werknemers tewerkstelt;
- 2° contactpersoon : de natuurlijke persoon die in het kader van het bedrijfsvervoerplan door het bedrijf wordt aangesteld als gesprekspartner met het bestuur en/of het Instituut;
- 3° werknemers : het personeel van het bedrijf dat onder zijn gezag staat; worden niet beschouwd als deel uitmakend van dit personeel, de bezoldigde werknemers die onder het gezag staan van een andere persoon dan het bedrijf of de zelfstandigen die werken uitvoeren voor, diensten of goederen leveren aan het bedrijf;
- 4° formulier : document van het bestuur en/of het Instituut met betrekking tot de diagnose en de bestaande en toekomstige maatregelen rond mobiliteit.

*Artikel 25*

Het bedrijfsvervoerplan heeft tot doel een langetermijnstrategie te creëren binnen de bedrijven door een reeks concrete maatregelen geleidelijk in te voeren om een juist evenwicht te garanderen tussen het algemene mobiliteitsbelang, de kwaliteit van het leefmilieu waaronder de luchtkwaliteit en de sociaaleconomische belangen van de bedrijven. Het bedrijf zal doelstellingen bepalen voor een verdeling van de vervoerswijzen.

Bijgevolg wil dit plan de verplaatsingsgewoontes van de werknemers en de bezoekers van het bedrijf veranderen ten gunste van vervoerswijzen die aansluiten bij een duurzaam mobiliteitsbeheer en die milieuvriendelijk zijn.

*Article 23*

L'administration adresse, par lettre recommandée, un avertissement à l'école et fixe un délai destiné à lui permettre de mettre fin à la défaillance constatée.

A défaut de se conformer, dans le délai prescrit, à l'avertissement visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>, elle ne pourra solliciter l'aide.

**TITRE III  
LE PLAN DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISE**

**CHAPITRE PREMIER  
Généralités**

*Article 24*

Pour l'application du présent titre, on entend par :

- 1° entreprise : toute personne morale de droit public ou privé occupant des travailleurs;
- 2° personne de contact : la personne physique désignée par l'entreprise comme interlocutrice auprès de l'administration et/ou l'Institut dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise;
- 3° travailleurs : le personnel de l'entreprise placé sous son autorité; ne sont pas considérés comme faisant partie de ce personnel, les travailleurs salariés placés sous l'autorité d'une autre personne que l'entreprise ou les travailleurs indépendants, exécutant des travaux, prestant des services ou fournissant des biens à l'entreprise;
- 4° formulaire : document adressé par l'administration et/ou l'Institut portant sur le diagnostic et les mesures existantes et à venir, en matière de mobilité.

*Article 25*

Le plan de déplacements d'entreprise a pour objectif de créer une stratégie à long terme au sein des entreprises, en instaurant graduellement une série de mesures concrètes en vue d'assurer un juste équilibre entre l'intérêt général de la mobilité, la qualité de l'environnement dont la qualité de l'air et les intérêts socio-économiques des entreprises. L'entreprise se fixera des objectifs de répartition modale.

Par conséquent, ce plan vise à changer les habitudes de déplacement des travailleurs et des visiteurs de l'entreprise au profit des modes de déplacement s'intégrant dans une gestion durable de la mobilité et plus respectueux de l'environnement.

*Artikel 26*

§ 1. – De onderhavige titel is van toepassing op bedrijven die op eenzelfde site meer dan honderd werknemers tewerkstellen.

§ 2. – Het gemiddeld aantal tewerkgestelde werknemers, dat in aanmerking komt voor de toepassing van deze titel, wordt berekend op dezelfde wijze als het gemiddelde voor het verzamelen, door de federale overheid, van de gegevens betreffende het woon-werkverkeer van de werknemers.

§ 3. – Indien op eenzelfde site meerdere bedrijven gevestigd zijn die elk meer dan honderd werknemers tewerkstellen, dan kunnen zij een gemeenschappelijk vervoerplan opstellen.

§ 4. – Indien in eenzelfde gebouw meerdere bedrijven gevestigd zijn die elk minder dan honderd werknemers maar samen meer dan honderd, tewerkstellen, dan kunnen zij een gemeenschappelijk vervoerplan opstellen.

**HOOFDSTUK II**  
**De diagnose**

*Artikel 27*

De diagnose omvat :

- 1° de inventaris en de analyse van de verplaatsingen van de werknemers, zowel hun woon-werkverplaatsingen als hun beroepsverplaatsingen en van de goederen die door de werking van het bedrijf gegenereerd worden, alsook een schatting van het aantal bezoekers;
- 2° het aantal bezoldigde werknemers die onder het gezag staan van een andere persoon dan het bedrijf of van zelfstandigen en die werken uitvoeren voor en diensten of goederen leveren aan het bedrijf, voor zover zij meer dan tien dagen per maand op de site aanwezig zijn;
- 3° de gegevens met aanduiding van de gemeente waar de werknemers bedoeld in het 1° wonen, met betrekking tot hun vervoermiddel;
- 4° de werkroosters van de in het 1° bedoelde werknemers;
- 5° de analyse van het wagenpark van het bedrijf : dienstwagens, bedrijfswagens, bestelwagens, vrachtwagens en al dan niet gemotoriseerde tweewielers;
- 6° de analyse van het parkeeraanbod in en in de omgeving van het bedrijf;
- 7° de analyse van de bereikbaarheid van het bedrijf met het openbaar vervoer, te voet, per fiets en per wagen;

*Article 26*

§ 1<sup>er</sup>. – Le présent titre est applicable à l'entreprise occupant plus de cent travailleurs sur un même site.

§ 2. – La moyenne des travailleurs occupés, à prendre en compte pour l'application du présent titre, est calculée de la même manière que celle adoptée pour la collecte, par l'autorité fédérale, de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail.

§ 3. – Si plusieurs entreprises, occupant chacune plus de cent travailleurs, sont établies sur un même site, elles peuvent établir un plan de déplacements commun.

§ 4. – Si plusieurs entreprises occupent chacune moins de cent travailleurs mais ensemble plus de cent travailleurs dans un même bâtiment, elles peuvent établir un plan de déplacements commun.

**CHAPITRE II**  
**Le diagnostic**

*Article 27*

Le diagnostic contient :

- 1° l'inventaire et l'analyse des déplacements des travailleurs, tant dans leurs déplacements domicile-travail que professionnels, et des biens générés par le fonctionnement de l'entreprise ainsi qu'une estimation du nombre de visiteurs;
- 2° le nombre de travailleurs salariés placés sous l'autorité d'une autre personne que l'entreprise ou de travailleurs indépendants, exécutant des travaux, prestant des services ou fournissant des biens à l'entreprise, pour autant que ceux-ci soient présents sur le site plus de dix jours par mois;
- 3° l'établissement des données de localisation de la commune d'origine des travailleurs visés au 1°, liée à leur mode de déplacement;
- 4° les horaires de travail des travailleurs visés au 1°;
- 5° l'analyse du parc automobile de l'entreprise : voitures de service, de société, camionnettes, camions et véhicules deux-roues motorisés ou non;
- 6° l'analyse du stationnement dans et aux abords de l'entreprise;
- 7° l'analyse de l'accessibilité de l'entreprise en transports en commun, à pied, à vélo et en voiture;

- 8° de beschrijving van de reeds door het bedrijf ondernomen acties om de mobiliteit en de bereikbaarheid van het bedrijf te verbeteren;
- 9° de lijst van bedrijven op eenzelfde of nabijgelegen site, waarmee een gemeenschappelijk vervoerplan of gemeenschappelijke acties voordelen zouden kunnen opleveren;
- 10° de analyse van de in de voorafgaande punten bedoelde inlichtingen.

De Regering kan beslissen om de gevraagde informatie in de diagnose uit te breiden indien dit nodig zou zijn voor de uitvoering van het actieplan.

#### *Artikel 28*

Met inachtneming van artikel 27, stelt het bedrijf de diagnose op aan de hand van een formulier dat het invult.

### **HOOFDSTUK III Het actieplan**

#### *Artikel 29*

Het actieplan bevat de volgende verplichte acties :

- 1° de doelstellingen inzake de verdeling van de vervoerswijzen die overeenstemmen met een raming van de impact van het bedrijfsactieplan op het gewijzigde gedrag van de werknemers inzake verplaatsingen;
- 2° de aanstelling van een contactpersoon binnen het bedrijf van wie de identiteit aan de werknemers wordt bekendgemaakt;
- 3° de informatie en communicatie over het volledige bedrijfsvervoerplan ten aanzien van de werknemers en hun vakbondsafgevaardigden;
- 4° de terbeschikkingstelling van een toegankelijkheidsplan van de site aan de werknemers en bezoekers van het bedrijf;
- 5° de terbeschikkingstelling van een fietsenstalling aan de werknemers van het bedrijf; de Regering kan de kenmerken van de fietsenstalling bepalen;
- 6° de specifieke en operationele acties om een vervuilingsspiek aan te pakken en de toepassing van de dringende maatregelen te garanderen om luchtvervuilingspieken te voorkomen;

- 8° la description des actions déjà menées par l'entreprise pour améliorer la mobilité et l'accessibilité de l'entreprise;
- 9° la liste des entreprises présentes sur le même site ou à proximité, avec lesquelles il serait avantageux d'établir un plan de déplacements commun ou des actions communes;
- 10° l'analyse des informations visées aux points précédents.

Le Gouvernement peut décider d'étendre les informations demandées dans le diagnostic si cela s'avère nécessaire à la mise en œuvre du plan d'action.

#### *Article 28*

Dans le respect de l'article 27, l'entreprise établit le diagnostic au moyen d'un formulaire qu'elle remplit.

### **CHAPITRE III Le plan d'actions**

#### *Article 29*

Le plan d'actions contient les actions obligatoires suivantes :

- 1° les objectifs relatifs à la répartition modale qui correspondent à une estimation de l'impact du plan d'actions de l'entreprise sur le changement de comportement des travailleurs en matière de déplacements;
- 2° la désignation d'une personne de contact au sein de l'entreprise, dont l'identité est portée à la connaissance des travailleurs;
- 3° l'information et la communication à propos de l'ensemble du plan de déplacements d'entreprise, auprès des travailleurs et de leurs représentants syndicaux;
- 4° la mise à disposition des travailleurs et des visiteurs de l'entreprise d'un plan d'accès du site;
- 5° la mise à disposition des travailleurs de l'entreprise d'un parking vélos; le Gouvernement peut déterminer les caractéristiques du parking vélos;
- 6° les actions spécifiques et opérationnelles pour faire face à une situation de pic de pollution et garantissant l'application des mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique;

7° andere acties die overeenstemmen met alle middelen die het bedrijf wil inzetten om de in artikel 25 bedoelde doelstellingen te bereiken.

De Regering kan andere verplichte acties bepalen die tegemoetkomen aan de in artikel 25 bedoelde doelstellingen.

#### *Artikel 30*

§ 1. – Met inachtneming van artikel 29, stelt het bedrijf op basis van de diagnose het actieplan op aan de hand van een formulier dat het invult.

Het ingevulde formulier wordt aan het Instituut bezorgd binnen de door de Regering voorgeschreven termijn. Op basis van dit formulier, beslist het Instituut om een audit uit te voeren.

§ 2. – Indien het Instituut oordeelt dat de diagnose onvolledig is, dan vraagt het aan het bedrijf om deze aan te vullen.

§ 3. – Het bedrijf stuurt de aanvullingen naar het Instituut binnen de door de Regering voorgeschreven termijn.

Het Instituut bezorgt de volledige diagnose aan het bestuur.

### **HOOFDSTUK IV Het bedrijfsvervoerplan**

#### **AFDELING 1 *De verzending van het bedrijfsvervoerplan***

##### *Artikel 31*

§ 1. – De contactpersoon stuurt het bedrijfsvervoerplan naar het Instituut.

§ 2. – Indien het Instituut oordeelt dat het bedrijfsvervoerplan onvolledig is, dan wordt aan de contactpersoon gevraagd om het te laten aanvullen door het bedrijf.

De contactpersoon stuurt de aanvulling op het bedrijfsvervoerplan naar het Instituut.

Het Instituut stuurt het aangevulde plan naar het bestuur.

#### **AFDELING 2 *De implementatie van het bedrijfsvervoerplan***

##### *Artikel 32*

Het bedrijf implementeert op zijn minst de verplichte acties bedoeld in artikel 29.

7° d'autres actions qui correspondent à l'ensemble des moyens que l'entreprise décide de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs visés à l'article 25.

Le Gouvernement peut définir d'autres actions obligatoires rencontrant les objectifs visés à l'article 25.

#### *Article 30*

§ 1<sup>er</sup>. – Dans le respect de l'article 29, l'entreprise établit, sur la base du diagnostic, le plan d'actions au moyen d'un formulaire qu'elle remplit.

Le formulaire complété est adressé à l'Institut dans un délai fixé par le Gouvernement. C'est sur la base de ce formulaire que l'Institut décide d'effectuer un audit.

§ 2. – Lorsque l'Institut estime que le diagnostic est incomplet, il demande à l'entreprise de le compléter.

§ 3. – L'entreprise envoie à l'Institut les compléments dans un délai déterminé par le Gouvernement.

Le diagnostic complet est adressé par l'Institut à l'administration.

### **CHAPITRE IV Le plan de déplacements d'entreprise**

#### **SECTION PREMIÈRE *L'envoi du plan de déplacements d'entreprise***

##### *Article 31*

§ 1<sup>er</sup>. – La personne de contact envoie à l'Institut le plan de déplacements d'entreprise.

§ 2. – Lorsque l'Institut estime que le plan de déplacements d'entreprise est incomplet, il est demandé à la personne de contact de le faire compléter par l'entreprise.

La personne de contact envoie à l'Institut le complément de plan de déplacements d'entreprise.

L'Institut envoie le plan complété à l'administration.

#### **SECTION 2 *La mise en œuvre du plan de déplacements d'entreprise***

##### *Article 32*

L'entreprise met en œuvre, au minimum, les actions obligatoires visées à l'article 29.

## AFDELING 3

*De update van het bedrijfsvervoerplan**Artikel 33*

Het bedrijf actualiseert zijn vervoerplan met inachtneming van de artikelen 27 tot 32.

## HOOFDSTUK V

**Het in gebreke blijven van het bedrijf***Artikel 34*

Een bedrijf wordt als in gebreke blijvend beschouwd indien het binnen de voorgeschreven termijn :

- 1° het formulier en/of zijn oorspronkelijke of aangevulde vervoerplan niet naar het Instituut opstuurt, met toepassing van artikel 31;
- 2° de verplichte acties van zijn vervoerplan niet implementeert, met toepassing van artikel 32;
- 3° de update van zijn vervoerplan niet naar het Instituut opstuurt, met toepassing van artikel 33.

*Artikel 35*

Het Instituut stuurt, per aangetekend schrijven, een verittiging naar het bedrijf en bepaalt een termijn zodat het een eind kan stellen aan het vastgestelde in gebreke blijven.

## TITEL IV

**HET ACTIVITEITENVERVOERPLAN**

## HOOFDSTUK 1

**Algemeen***Artikel 36*

Voor de toepassing van de onderhavige titel verstaan we onder :

- 1° activiteit : elke culturele, commerciële of sportactiviteit, tijdelijk, occasioneel, periodiek of permanent, betalend of gratis, op een site;
- 2° sitebeheerder : de natuurlijke of rechtspersoon die, als eigenaar of in een andere hoedanigheid, verantwoordelijk is voor het beheer van de site waar een activiteit of door hem of door de gebruiker van de site wordt uitgeoefend; indien de activiteit in de openbare ruimte plaatsvindt, dan wordt de beheerder ervan niet beschouwd als sitebeheerder;

## SECTION 3

*L'actualisation du plan de déplacements d'entreprise**Article 33*

L'entreprise procède à l'actualisation de son plan de déplacements et ce, dans le respect des articles 27 à 32.

## CHAPITRE V

**Les défaillances de l'entreprise***Article 34*

L'entreprise est réputée défaillante lorsque, dans le délai prescrit, elle :

- 1° n'envoie pas à l'Institut le formulaire et/ou son plan de déplacements, initial ou complété, en application de l'article 31;
- 2° ne met pas en œuvre les actions obligatoires de son plan de déplacements, en application de l'article 32;
- 3° n'envoie pas à l'Institut l'actualisation de son plan de déplacements, en application de l'article 33.

*Article 35*

L'Institut adresse, par lettre recommandée, un avertissement à l'entreprise et fixe un délai destiné à lui permettre de mettre fin à la défaillance constatée.

## TITRE IV

**LE PLAN DE DEPLACEMENTS D'ACTIVITES**

## CHAPITRE PREMIER

**Généralités***Article 36*

Pour l'application du présent titre, on entend par :

- 1° activité : toute activité culturelle, commerciale ou sportive, momentanée, occasionnelle, périodique ou permanente, payante ou gratuite, exercée sur un site;
- 2° gestionnaire de site : la personne physique ou morale responsable, en tant que propriétaire, ou à tout autre titre, de la gestion du site dans lequel une activité est exercée soit par lui-même, soit par l'utilisateur du site; lorsque l'activité s'exerce sur l'espace public, le gestionnaire de celui-ci n'est pas considéré comme gestionnaire de site;

- 3° deelnemers : de natuurlijke personen die aan de activiteit deelnemen of de bezoekers die de site van de activiteit betreden, met uitzondering van de personeelsleden van de sitebeheerder en van de sitegebruiker en de uitvoerders van werken, dienstverleners en leveranciers van goederen;
- 4° contactpersoon : de natuurlijke persoon aangesteld door de sitebeheerder en de sitegebruiker als gesprekspartner met het bestuur in het kader van de activiteitenvervoerpunten;
- 5° sitegebruiker :
- a) de natuurlijke of rechtspersoon aan wie de sitebeheerder het gebruik van de site toevertrouwt, in de zin van artikel 2, 6°, a) of b), om er een activiteit uit te oefenen;
  - b) of de persoon die een activiteit uitoefent in de openbare ruimte;
- 6° site waarop activiteiten plaatsvinden met meer dan drieduizend deelnemers en die aan een milieuvergunning onderworpen is : elke site waarop activiteiten plaatsvinden met meer dan drieduizend betalende deelnemers en die aan een milieuvergunning onderworpen is.

#### Artikel 37

Het actieplan heeft met name tot doel :

- 1° de mobiliteit, het leefmilieu, de luchtkwaliteit en de leefkwaliteit, zowel op de weg naar de site waar de activiteit plaatsvindt als rondom de site en in de omgeving ervan, te verbeteren om de impact van de activiteit hierop te verminderen;
- 2° de verplaatsingsgewoontes van de deelnemers te veranderen met het oog op een rationeel gebruik van de auto en een vermindering van het aantal auto's in de omgeving van de site waar de activiteit plaatsvindt door andere vervoerswijzen te promoten.

#### Artikel 38

De onderhavige titel geldt voor de activiteiten waaraan meer dan duizend mensen op eenzelfde site deelnemen binnen een periode bepaald door de Regering.

#### Artikel 39

§ 1. – Aan de hand van een formulier dat ze invullen, maken elke sitebeheerder en sitegebruiker :

- 3° participants : les personnes physiques participant à l'activité ou les visiteurs se rendant sur le site de l'activité, à l'exception des membres du personnel du gestionnaire de site et de l'utilisateur de site ainsi que de leurs exécutants de travaux, de leurs prestataires de services et de leurs fournisseurs de biens;
- 4° personne de contact : la personne physique désignée par le gestionnaire de site et l'utilisateur de site comme interlocutrice auprès de l'administration dans le cadre des plans de déplacements d'activités;
- 5° utilisateur de site :
- a) la personne physique ou morale à qui le gestionnaire de site confie l'usage du site, au sens de l'article 2, 6°, a) ou b), pour y exercer une activité;
  - b) ou la personne qui exerce une activité sur l'espace public;
- 6° site accueillant des activités de plus de trois mille personnes et soumis à permis d'environnement : tout site accueillant des activités regroupant plus de trois mille participants payants, et soumis à un permis d'environnement.

#### Article 37

Le plan d'actions a pour objectifs, notamment :

- 1° d'améliorer la mobilité, l'environnement, la qualité de l'air et la qualité de vie tant sur le chemin du site où s'exerce l'activité qu'à ses abords et dans son voisinage, en vue de diminuer l'impact de l'activité sur ceux-ci;
- 2° de changer les habitudes de déplacement des participants, en vue de rationaliser l'usage de la voiture individuelle et de diminuer le nombre de voitures à proximité du site où s'exerce l'activité, en favorisant d'autres modes de déplacement.

#### Article 38

Le présent titre s'applique aux activités regroupant, sur un même site, plus de mille participants sur une période à déterminer par le Gouvernement.

#### Article 39

§ 1<sup>er</sup>. – Au moyen d'un formulaire qu'ils remplissent, tout gestionnaire de site et tout utilisateur de site :

1° zich en hun contactpersoon bekend aan het bestuur;

2° kenbaar aan het bestuur welke soort activiteit ze uitoefenen alsook het geschatte aantal mensen die aan hun activiteiten zullen deelnemen.

§ 2. – De contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker versturen het formulier bepaald in § 1 naar het bestuur.

#### *Artikel 40*

§ 1. – Aan de hand van een formulier dat zij invullen, informeren de sitebeheerder en de sitegebruiker het bestuur over de verplaatsing van de activiteit op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of erbuiten en bezorgen het hun nieuwe adres.

De contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker versturen dit formulier naar het bestuur.

§ 2. – Indien de activiteit uitgeoefend op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er verplaatst wordt, dan moet er hiervoor een nieuw activiteitenvervoerplan worden opgesteld.

### HOOFDSTUK II

#### **De activiteiten met duizend tot drieduizend deelnemers**

#### *Artikel 41*

§ 1. – Voor de sites met een capaciteit van duizend tot drieduizend deelnemers, voert de sitebeheerder de volgende verplichte acties uit :

1° de opmaak van een toegankelijkheidsplan van de site dat aan de sitegebruiker wordt overhandigd;

2° de terbeschikkingstelling van een fietsenstalling aan de sitegebruiker; de Regering kan de kenmerken van de fietsenstalling bepalen.

De uitvoering van deze acties is voor rekening van de sitegebruiker indien de activiteit in de openbare ruimte plaatsvindt.

§ 2. – De Regering kan andere verplichte acties bepalen die noodzakelijk zijn om de doelstellingen in artikel 37 te behalen.

1° se font connaître et font connaître leur personne de contact auprès de l'administration;

2° communiquent à l'administration le type d'activité qu'ils exercent et le nombre estimé de participants que leurs activités accueillent.

§ 2. – La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient à l'administration le formulaire visé au § 1<sup>er</sup>.

#### *Article 40*

§ 1<sup>er</sup>. – Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site informent l'administration, au moyen d'un formulaire qu'ils remplissent, du déplacement de l'activité sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ou en dehors de celui-ci et lui fournissent leur nouvelle adresse.

La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient ce formulaire à l'administration.

§ 2. – Lorsque l'activité exercée sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est déplacée sur ce territoire, elle est soumise à un nouveau plan de déplacements d'activités.

### CHAPITRE II

#### **Les activités regroupant mille à trois mille participants**

#### *Article 41*

§ 1<sup>er</sup>. – Pour les sites accueillant mille à trois mille participants, le gestionnaire de site met en œuvre les actions obligatoires suivantes :

1° l'établissement d'un plan d'accès du site et sa remise à l'utilisateur de site;

2° la mise à disposition d'un parking vélos à l'utilisateur de site; le Gouvernement peut déterminer les caractéristiques du parking vélos.

La mise en œuvre de ces actions incombe à l'utilisateur de site si l'activité a lieu sur l'espace public.

§ 2. – Le Gouvernement peut définir d'autres actions obligatoires nécessaires à l'obtention des objectifs définis à l'article 37.

*Artikel 42*

§ 1. – Voor de activiteiten met duizend tot drieduizend deelnemers, voert de sitegebruiker de volgende verplichte acties uit :

- 1° de verspreiding van het toegankelijkheidsplan van de site, bedoeld in artikel 41, § 1, 1°, op de website van de activiteit, aangepast aan het type van de activiteit en de herkomst van de betrokken bezoekers;
- 2° de terbeschikkingstelling van de fietsenstalling, bedoeld in artikel 41, § 1, 2°, aan de deelnemers;
- 3° de vermelding van de dichtsbijgelegen haltes van openbaar vervoer en van de fietsenstalling op de toegangskaarten in voorverkoop en op de affiches;

§ 2. – De Regering kan andere verplichte acties bepalen die noodzakelijk zijn om de doelstellingen in artikel 37 te behalen.

*Artikel 43*

De sitebeheerder en de sitegebruiker kunnen een aanvraag voor een principeakkoord voor de toekenning van de in artikel 55 bedoelde steun bij het bestuur indienen.

Het bestuur betekent aan de sitebeheerder en de sitegebruiker de beslissing van de Regering met betrekking tot de toekenning of weigering van de steun met toepassing van artikel 56.

**HOOFDSTUK III****De activiteiten met meer dan drieduizend deelnemers**

## AFDELING 1

*Algemeen**Artikel 44*

§ 1. – Indien de activiteit in de openbare ruimte plaatsvindt, dan zijn de bepalingen van het onderhavige hoofdstuk enkel van toepassing op de sitegebruiker.

§ 2. – Wanneer de activiteit betrekking heeft op een site met meer dan 3.000 deelnemers en onderworpen is aan een milieuvergunning, dan is titel III van toepassing op de sitebeheerder, met inbegrip van de specificiteiten van de artikelen 45 tot 47 met betrekking tot de opmaak van de diagnose en het actieplan.

*Article 42*

§ 1<sup>er</sup>. – Pour les activités regroupant mille à trois mille participants, l'utilisateur de site met en œuvre les actions obligatoires suivantes :

- 1° la diffusion du plan d'accès du site, visé à l'article 41, § 1<sup>er</sup>, 1°, sur le site internet de l'activité, adapté au type d'activité et l'origine des visiteurs concernés;
- 2° la mise à disposition des participants du parking vélos visé à l'article 41, § 1<sup>er</sup>, 2°;
- 3° la mention, sur les billets d'entrée en prévente et sur les affiches, des arrêts des transports publics les plus proches et du parking vélos;

§ 2. – Le Gouvernement peut définir d'autres actions obligatoires nécessaires à l'obtention des objectifs définis à l'article 37.

*Article 43*

Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site peuvent introduire auprès de l'administration une demande d'accord de principe d'octroi de l'aide visée à l'article 55.

L'administration notifie au gestionnaire de site et à l'utilisateur de site la décision du Gouvernement d'octroi ou de refus de l'aide, en application de l'article 56.

**CHAPITRE III****Les activités regroupant plus de trois mille participants**

## SECTION PREMIÈRE

*Généralités**Article 44*

§ 1<sup>er</sup>. – Lorsque l'activité a lieu sur l'espace public, les dispositions du présent chapitre sont uniquement applicables à l'utilisateur de site.

§ 2. – Lorsque l'activité concerne un site accueillant plus de trois mille personnes et soumis à permis d'environnement, le titre III s'applique au gestionnaire du site, en intégrant pour l'établissement du diagnostic et du plan d'actions, les spécificités des articles 45 à 47.



AFDELING 2  
*De diagnose*

*Artikel 45*

§ 1. – Aan de hand van een formulier dat hij invult, stelt de sitebeheerder een diagnose op die het volgende bevat :

- 1° de analyse van de bereikbaarheid van de site voor de verschillende vervoerswijzen van de deelnemers en van de parkeer capaciteit;
- 2° de beschrijving van de reeds ondernomen acties om de verplaatsingen van de deelnemers te organiseren.

De Regering kan beslissen om de gevraagde informatie in de diagnose uit te breiden.

§ 2. – Aan de hand van een formulier dat hij invult, stelt de sitegebruiker een diagnose op die het volgende bevat :

- 1° de analyse van de vermoedelijke of geschatte vervoerswijzen van de deelnemers op de weg naar de site waar de activiteit plaatsvindt;
- 2° de analyse van het vermoedelijke aantal goederen dat nodig is voor de activiteit en van de vervoerswijzen ervan op de weg naar de site waar de activiteit plaatsvindt;
- 3° de beschrijving van de reeds ondernomen acties om de verplaatsingen van de deelnemers te organiseren.

AFDELING 3  
*Het actieplan*

*Artikel 46*

Het actieplan bevat :

- 1° de verplichte acties bepaald in de artikelen 41 en 42;
- 2° alsook de volgende verplichte maatregelen :
  - sensibiliserings- en aansporingsmaatregelen bestemd voor de deelnemers om andere vervoerswijzen dan de privéwagens te gebruiken;
  - specifieke maatregelen voor personen met beperkte mobiliteit;
  - signalisatiemaatregelen met betrekking tot de zachte vervoerswijzen, bestemd voor voetgangers en fietsers, evenals signalisatiemaatregelen met betrekking tot eventuele omleidingen veroorzaakt door de activiteit;
  - informatie-uitwisseling tussen de buurtbewoners en de sitebeheerder en/of sitegebruiker.

SECTION 2  
*Le diagnostic*

*Article 45*

§ 1<sup>er</sup>. – Le gestionnaire de site établit, au moyen d'un formulaire qu'il remplit, le diagnostic contenant :

- 1° l'analyse de l'accessibilité du site par les différents modes de déplacement des participants et de sa capacité de stationnement;
- 2° la description des actions déjà menées visant à organiser les modes de déplacement des participants.

Le Gouvernement peut décider d'étendre les informations demandées dans le diagnostic.

§ 2. – L'utilisateur de site établit, au moyen d'un formulaire qu'il remplit, le diagnostic contenant :

- 1° l'analyse des modes de déplacement, présumés ou estimés, des participants sur le chemin du site sur lequel s'exerce l'activité;
- 2° l'analyse du nombre présumé de biens nécessaires à l'activité et de leurs modes de déplacement sur le chemin du site sur lequel s'exerce l'activité;
- 3° la description des actions déjà menées visant à organiser les modes de déplacement des participants.

SECTION 3  
*Le plan d'actions*

*Article 46*

Le plan contient :

- 1° les actions obligatoires définies aux articles 41 et 42;
- 2° et également les mesures obligatoires suivantes :
  - des mesures de sensibilisation et d'incitation à l'intention des participants pour utiliser d'autres modes que la voiture individuelle;
  - des mesures spécifiques pour les personnes à mobilité réduite;
  - des mesures signalétiques pour les modes doux, destinées aux piétons et aux cyclistes, ainsi que des mesures signalétiques concernant d'éventuelles déviations dues à l'activité;
  - un échange d'informations entre les riverains et le gestionnaire et/ou l'utilisateur du site.

3° andere acties die overeenstemmen met het geheel van de middelen die de sitebeheerder en de sitegebruiker ter beschikking stellen om de doelstellingen vermeld in artikel 37 te bereiken.

#### *Artikel 47*

Met inachtneming van artikel 46, op basis van de diagnose en aan de hand van een formulier dat ze invullen :

1° stelt de sitebeheerder het actieplan op met betrekking tot de acties bedoeld in de artikelen 41 en 46, 2°;

2° stelt de sitegebruiker het actieplan op met betrekking tot de acties bedoeld in de artikelen 42 en 46, 2°.

#### AFDELING 4

##### *Het activiteitenvervoerplan*

#### ONDERAFDELING 1

##### *De verzending van het activiteitenvervoerplan*

#### *Artikel 48*

§ 1. – De contactpersoon van de sitebeheerder en die van de sitegebruiker sturen het activiteitenvervoerplan naar het bestuur.

§ 2. – Samen met het activiteitenvervoerplan, kunnen de sitebeheerder en de sitegebruiker een aanvraag voor een principeakkoord voor de toekenning van de in artikel 55 bedoelde steun indienen alsook het advies bedoeld in artikel 49, § 1 vragen.

§ 3. – Indien het bestuur oordeelt dat het activiteitenvervoerplan onvolledig is, dan vraagt het aan de contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker om het te laten aanvullen.

De contactpersoon van de sitebeheerder en die van de sitegebruiker sturen de aanvulling op het activiteitenvervoerplan naar het bestuur.

#### ONDERAFDELING 2

##### *Het advies van de instanties bevoegd voor mobiliteit*

#### *Artikel 49*

§ 1. – Indien het bestuur het opportuun acht of indien de sitebeheerder of de sitegebruiker hierom vraagt, kan het het advies van het Instituut, de betrokken politiezone(s), de betrokken gemeente(n) of de betrokken maatschappij(en) van openbaar vervoer vragen met betrekking tot het oorspronkelijke of aangevulde activiteitenvervoerplan.

3° d'autres actions correspondant à l'ensemble des moyens que le gestionnaire de site et l'utilisateur de site décident de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs précisés à l'article 37.

#### *Article 47*

Dans le respect de l'article 46, sur la base du diagnostic et au moyen d'un formulaire qu'ils remplissent :

1° le gestionnaire de site établit le plan d'actions quant aux actions visées aux articles 41 et 46, 2°;

2° l'utilisateur de site établit le plan d'actions quant aux actions visées aux articles 42 et 46, 2°.

#### SECTION 4

##### *Le plan de déplacements d'activités*

#### SOUS-SECTION PREMIÈRE

##### *L'envoi du plan de déplacements d'activités*

#### *Article 48*

§ 1<sup>er</sup>. – La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient à l'administration le plan de déplacements d'activités.

§ 2. – Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site peuvent, simultanément à l'envoi du plan de déplacements d'activités, introduire une demande d'accord de principe d'octroi de l'aide visée à l'article 55 ainsi que requérir l'avis visé à l'article 49, § 1<sup>er</sup>.

§ 3. – Lorsque l'administration estime que le plan de déplacements d'activités est incomplet, elle demande à la personne de contact du gestionnaire de site et à celle de l'utilisateur de site de le faire compléter.

La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient à l'administration le complément de plan de déplacements d'activités.

#### SOUS-SECTION 2

##### *L'avis d'instances compétentes en matière de mobilité*

#### *Article 49*

§ 1<sup>er</sup>. – Si l'administration le juge opportun ou si le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site le demande, elle peut demander l'avis de l'Institut, de la ou des zones de police concernées, de la ou des communes concernées, ou de la ou des sociétés de transport public concernées sur le plan de déplacements d'activités, initial ou complété.

De personen bedoeld in het eerste lid sturen hun advies naar het bestuur.

§ 2. – Het bestuur stuurt zijn advies, gebaseerd op het advies bedoeld in paragraaf 1, naar de contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker.

De contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker sturen het op basis van het advies van het bestuur gewijzigde activiteitenvervoerplan naar het bestuur.

#### ONDERAFDELING 3

##### *De implementatie van het activiteitenvervoerplan*

###### *Artikel 50*

De sitebeheerder en de sitegebruiker implementeren op zijn minst de verplichte acties van het activiteitenvervoerplan.

Het bestuur betekent aan de contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker, de beslissing van de Regering met betrekking tot de toekenning of weigering van de steun met toepassing van artikel 56.

#### ONDERAFDELING 4

##### *De update van het activiteitenvervoerplan*

###### *Artikel 51*

De sitebeheerder en de sitegebruiker actualiseren hun vervoerplan met inachtneming van de artikelen 44 tot 50.

#### HOOFDSTUK IV

##### **Het in gebreke blijven van de sitebeheerder of van de sitegebruiker**

###### *Artikel 52*

De sitebeheerder of de sitegebruiker wordt als in gebreke blijvend beschouwd indien hij binnen de voorgeschreven termijn :

- 1° zich en zijn contactpersoon niet bekendmaakt aan het bestuur, met toepassing van artikel 39, § 1, 1°;
- 2° het bestuur niet op de hoogte stelt van de verplaatsing van zijn activiteit en zijn nieuwe adres niet meedeelt, met toepassing van artikel 40, § 1;
- 3° zijn met toepassing van artikel 48 oorspronkelijke of aangevulde of met toepassing van artikel 49, § 2 ge-

Les personnes visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> envoient leur avis à l'administration.

§ 2. – L'administration envoie à la personne de contact du gestionnaire de site et à celle de l'utilisateur de site son avis basé sur celui visé au paragraphe 1<sup>er</sup>.

La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient à l'administration le plan de déplacements d'activités, modifié sur la base de l'avis de l'administration.

#### SOUS-SECTION 3

##### *La mise en œuvre du plan de déplacements d'activités*

###### *Article 50*

Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site mettent en œuvre, au minimum, les actions obligatoires du plan de déplacements d'activités.

L'administration notifie à la personne de contact du gestionnaire de site et à celle de l'utilisateur de site la décision du Gouvernement d'octroi ou de refus de l'aide, en application de l'article 56.

#### SOUS-SECTION 4

##### *L'actualisation du plan de déplacements d'activités*

###### *Article 51*

Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site procèdent à l'actualisation de leur plan de déplacements et ce, dans le respect des articles 44 à 50.

#### CHAPITRE IV

##### **Les défaillances du gestionnaire de site ou de l'utilisateur de site**

###### *Article 52*

Le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site est réputé défaillant lorsque, dans le délai prescrit, il :

- 1° ne se fait pas connaître et ne fait pas connaître sa personne de contact auprès de l'administration, en application de l'article 39, § 1<sup>er</sup>, 1°;
- 2° n'informe pas l'administration du déplacement de son activité et ne lui fournit pas sa nouvelle adresse, en application de l'article 40, § 1<sup>er</sup>;
- 3° n'envoie pas à l'administration le plan de déplacements d'activités, initial ou complété, en application

- wijzigde activiteitenvervoerplan niet naar het bestuur stuurt;
- 4° de verplichte acties niet implementeert, met toepassing van de artikelen 41, 42 en 50;
- 5° de update van zijn activiteitenvervoerplan niet naar het bestuur stuurt, met toepassing van artikel 51.

*Artikel 53*

Het bestuur stuurt een verwittiging, bij een ter aangekend schrijven, aan de overtreder en bepaalt een termijn zodat deze een eind kan stellen aan het vastgestelde in gebreke blijven.

**TITEL V  
DE TOEKENNING VAN FINANCIËLE  
OF MATERIELE STEUN**

*Artikel 54*

§ 1. – Overeenkomstig de bepalingen van de onderhavige titel, kan de Regering financiële of materiële steun toekennen om de opmaak en de implementatie van een vervoerplan aan te moedigen. Deze steun wordt bepaald binnen de beschikbare budgetten.

§ 2. – Kunnen deze steun genieten :

- 1° de in titel II van de onderhavige ordonnantie bedoelde scholen;
- 2° de personen die een in titel IV van de onderhavige ordonnantie bedoelde activiteit uitoefenen indien deze zonder winstoogmerk gebeurt.

§ 3. – De Regering bepaalt de toekenningscriteria, de aard en het bedrag van de steun.

*Artikel 55*

§ 1. – De aanvraag voor een principeakkoord voor de toekenning van de in de artikelen 17, § 4, 20, § 2, 43 en 48, § 2 bedoelde steun, is ontvankelijk indien :

- 1° de school de in artikel 13, tweede lid bedoelde kalender heeft nageleefd, die de toepassingstermijnen van de artikelen 15, § 1, 17, § 1, 18, § 1 en 21 bepaalt;
- 2° de sitebeheerder of de sitegebruiker niet in een van de in artikel 52 bedoelde gevallen in gebreke is gebleven.

de l'article 48 ou modifié en application de l'article 49, § 2;

4° ne met pas en œuvre les actions obligatoires, en application des articles 41, 42 et 50;

5° n'envoie pas à l'administration l'actualisation de son plan de déplacements d'activités, en application de l'article 51.

*Article 53*

L'administration adresse, par lettre recommandée, un avertissement au contrevenant et fixe un délai destiné à lui permettre de mettre fin à la défaillance constatée.

**TITRE V  
L'OCTROI DE L'AIDE FINANCIERE  
OU MATERIELLE**

*Article 54*

§ 1<sup>er</sup>. – Le Gouvernement peut allouer, conformément aux dispositions du présent titre, une aide financière ou matérielle destinée à encourager l'établissement et la mise en œuvre d'un plan de déplacements. L'aide est fixée dans la limite des budgets disponibles.

§ 2. – Peuvent bénéficier de l'aide :

- 1° les écoles visées au titre II de la présente ordonnance;
- 2° les personnes exerçant une activité, visée au titre IV de la présente ordonnance, pour autant que ce soit sans but lucratif.

§ 3. – Le Gouvernement détermine les critères d'attribution, la nature et le montant de l'aide.

*Article 55*

§ 1<sup>er</sup>. – La demande d'accord de principe d'octroi de l'aide, visée aux articles 17, § 4, 20, § 2, 43 et 48, § 2, est recevable, pour autant que :

- 1° l'école ait respecté le calendrier visé à l'article 13, alinéa 2 fixant les délais d'application des articles 15, § 1<sup>er</sup>, 17, § 1<sup>er</sup>, 18, § 1<sup>er</sup> et 21;
- 2° le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site n'ait commis aucune des défaillances visées à l'article 52.

De Regering kan andere ontvankelijkheidsvoorwaarden voor de aanvraag bepalen dan deze die in het eerste lid worden bedoeld.

§ 2. – De Regering bepaalt de samenstelling van het aanvraagdossier voor een principeakkoord voor de toekenning van de steun.

*Artikel 56*

De Regering betekent aan de begunstigde haar beslissing inzake toekenning of weigering van de steun en stuurt een kopie van haar betekening naar het bestuur.

*Artikel 57*

Het bestuur reikt de steun aan de begunstigde uit.

*Artikel 58*

§ 1. – De Regering kan de teruggave van de steun eisen indien binnen de voorgeschreven termijn :

- 1° de school het actieplan, overeenkomstig artikel 18, niet implementeert of de steun gebruikt voor andere doeleinden dan deze waarvoor ze werd toegekend;
- 2° de sitebeheerder of sitegebruiker de verplichte acties van zijn actieplan, overeenkomstig de artikelen 41, 42 et 50 niet implementeert of de steun gebruikt voor andere doeleinden dan deze waarvoor ze werd toegekend.

De Regering kan andere voorwaarden voor de teruggave van de steun bepalen dan deze vermeld in het eerste lid.

§ 2. – Indien de teruggave van de steun niet binnen de door de Regering bepaalde termijn wordt uitgevoerd, dan wordt de overtreder bestraft met een administratieve boete die gelijk is aan maximum het dubbele van het bedrag van de in artikel 54, § 3 bedoelde steun.

**TITEL VI  
SLOTBEPALINGEN**

*Artikel 59*

De artikelen 19 en 20 van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit worden opgeheven.

*Artikel 60*

De bepalingen van de onderhavige ordonnantie treden in werking op de door de Regering bepaalde datums.

Le Gouvernement peut définir d'autres conditions de recevabilité de la demande que celles visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

§ 2. – Le Gouvernement détermine la composition du dossier de demande d'accord de principe d'octroi de l'aide.

*Article 56*

Le Gouvernement notifie au bénéficiaire sa décision d'octroi ou de refus de l'aide et envoie une copie de sa notification à l'administration.

*Article 57*

L'administration accorde l'aide au bénéficiaire.

*Article 58*

§ 1<sup>er</sup>. – Le Gouvernement peut exiger la restitution de l'aide si, dans le délai prescrit :

- 1° l'école ne met pas en œuvre le plan d'actions, conformément à l'article 18 ou utilise l'aide à d'autres fins que celles pour lesquelles elle a été octroyée;
- 2° le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site ne met pas en œuvre les actions obligatoires de son plan d'actions, conformément aux articles 41, 42 et 50 ou utilise l'aide à d'autres fins que celles pour lesquelles elle a été octroyée.

Le Gouvernement peut définir d'autres conditions de restitution de l'aide que celles visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

§ 2. – A défaut de restitution de l'aide dans le délai déterminé par le Gouvernement, le contrevenant est passible d'une amende administrative équivalant au maximum au double du montant de l'aide visée à l'article 54, § 3.

**TITRE VI  
DISPOSITIONS FINALES**

*Article 59*

Les articles 19 et 20 de l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant sont abrogés.

*Article 60*

Les dispositions de la présente ordonnance entrent en vigueur aux dates fixées par le Gouvernement.

## VI. Bijlage

### ADVIES INZAKE HET VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE BETREFFENDE DE VERVOERPLANNEN

Advies van de Economische en Sociale Raad  
voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

20 NOVEMBER 2008

#### Aanhangigmaking

Op 16 oktober 2008 heeft de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanwege de Ministers van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Leefmilieu en Mobiliteit een adviesaanvraag ontvangen inzake het voorontwerp van ordonnantie betreffende de vervoerplannen.

Na de goedkeuring te hebben ontvangen voor een verlenging van 4 dagen van de wettelijke termijn voor de indiening van zijn advies, en na onderzoek door zijn Commissie Ruimtelijke ordening/Mobiliteit tijdens haar zitting van 4 november 2008, brengt de Economische en Sociale Raad het volgend advies uit.

#### Advies

##### Algemene beschouwingen

Vertrekkend uit de vaststelling dat momenteel zowel de administratieve afhandeling als het indienen van de dossiers vertraging oploopt, pleit de Raad er, in navolging van zijn advies van 15 februari 2007, opnieuw voor om de voorziene procedures te vereenvoudigen en merkbaar in te korten. Deze noodzaak zal zich des te meer laten voelen wanneer het aantal dossiers inzake bedrijfsvervoerplannen minstens zal verdubbelen door het terugschroeven van de drempel naar een tewerkstelling van meer dan honderd werknemers op eenzelfde site en het invoeren van schoolvervoerplannen.

Om voorgaande te concretiseren stelt de Raad voor dat de Brusselse Administratie bevoegd voor vervoer en mobiliteit opdracht krijgt om er bij het federale niveau ten stelligste op aan te dringen om van het gewestelijk en federaal invulformulier met betrekking tot de diagnose, één uniek en wederzijds erkend document te maken. Indien dit akkoord niet kan worden afgedwongen, dan zou de Brusselse administratie op zijn minst de toelating moeten verkrijgen om het federale document te hergebruiken.

Het ACV trekt de aandacht op de noodzaak tot coherentie wat betreft de timing voor het in voege stellen van dit voorontwerp van ordonnantie. Het vindt het noodzakelijk om voorafgaandelijk bewustmakingscampagnes te voeren over het rationeel autogebruik en dat de toegankelijkheid van de overstapparkings die zich aan de rand van het Gewest bevinden moet worden verhoogd en verbeterd.

##### Bijzondere beschouwingen

#### SCHOOLVERVOERPLAN

##### Algemeen

De Raad trekt er de aandacht op dat 40 % van de verplaatsingen in het Brussels Gewest worden veroorzaakt door verplaatsingen « thuis-school » en dat deze de hoofdoorzaak zijn van verkeersopstoppingen.

## VI. Annexe

### AVIS SUR L'AVANT-PROJET D'ORDONNANCE RELATIVE AUX PLANS DE DEPLACEMENTS

Avis du Conseil économique et social  
de la Région de Bruxelles-Capitale

20 NOVEMBRE 2008

#### Saisine

Le 16 octobre 2008, le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale a reçu une demande d'avis des Ministres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de l'Environnement et de la Mobilité à propos de l'avant-projet d'ordonnance relative aux plans de déplacements.

Après avoir reçu l'autorisation de proroger de 4 jours le délai légal pour la remise de son avis, et après examen par sa Commission Aménagement du territoire/Mobilité lors de sa séance du 4 novembre 2008, le Conseil économique et social rend l'avis suivant.

#### Avis

##### Considérations générales

Partant du constat qu'à l'heure actuelle, tant le traitement administratif que l'introduction des dossiers subissent des retards, le Conseil plaide à nouveau, dans la lignée de son avis d'initiative du 15 février 2007, en faveur d'une simplification des procédures et en faveur d'une réduction significative de la durée de celles-ci. Ce besoin de simplification se fera d'autant plus sentir que le nombre de dossiers relatifs aux plans de déplacements d'entreprise sera au moins doublé par l'élargissement du champ d'application aux entreprises employant plus de cent travailleurs sur le même site ainsi que par l'introduction de plans de déplacement scolaire.

Afin de concrétiser ce qui précède, le Conseil propose en outre que l'Administration bruxelloise compétente en matière de déplacements et de mobilité se voie confier la mission d'insister fermement auprès du fédéral pour que les formulaires régional et fédéral concernant le diagnostic ne forment plus qu'un document unique et que celui-ci soit reconnu de manière réciproque. Si cet accord ne peut être conclu, l'administration bruxelloise devrait à tout le moins obtenir l'autorisation de réutiliser le document fédéral.

La CSC attire l'attention sur le besoin de cohérence dans le timing de la mise en œuvre de cet avant-projet d'ordonnance. Elle estime nécessaire de mener préalablement des campagnes de sensibilisation sur l'usage rationnel de la voiture et qu'il faut augmenter et améliorer l'accès aux parkings de dissuasion qui se situent à la lisière de la Région.

##### Considérations particulières

#### PLAN DE DEPLACEMENTS SCOLAIRES

##### Général

Le Conseil attire l'attention sur le fait que 40 % des déplacements en Région bruxelloise sont provoqués par des déplacements « domicile-école » et qu'ils sont une cause majeure de congestion.

**Artikel per artikel***Artikel 11, § 2*

De Raad is van mening dat de teneur van de eerste alinea van deze paragraaf dient te evolueren van het facultatieve naar het aansprekende, zonder evenwel dwingend te zijn. De Raad, met uitzondering van de BCSP0 vindt dat enkel op deze manier er per site een structurele verschuiving mogelijk zal worden van de verplaatsing van het schoolpubliek van het algemeen openbaar vervoer naar een specifiek openbaar schoolvervoer.

Dit zal een gevoelige verbetering inhouden voor de commerciële snelheid van het algemeen openbaar vervoer.

De BCSP0 is geen voorstander van een specifiek openbaar schoolvervoer, meer bepaald daar het wel eens de verplaatsingstijd van de leerlingen gevoelig zou kunnen verlengen en wenst hier dan ook te verwijzen naar het ontwerp van gewestelijk vervoersplan, « Iris 2 » waarvan het hiernavolgend geciteerde voorstel op blz. 78 aansluit op de hiervoor geformuleerde mening van de Raad : « *Voor het lager onderwijs wordt evenwel een evaluatie gemaakt van de mogelijkheid tot en de technische en financiële haalbaarheid van het inzetten van schoolbussen en, zo dat het geval zou zijn, worden enkele pilootprojecten opgezet. Deze evaluatie zal worden gehouden in overleg met de bevoegde diensten van de COCOF (Commission de la Communauté Française) en de VGC (Vlaamse Gemeenschapscommissie).* ».

De BCSP0 geeft zo aan dat er dus reden zou zijn om te wachten op de besluiten van dergelijke studies alvorens de instelling van een specifiek openbaar schoolvervoer in overweging te nemen.

De vertegenwoordigers van de werknemers vestigen de aandacht op de noodzaak aan financieringsmodaliteiten die er over waken dat de voortdurende scholendualiteit in het Brussels Gewest wordt verkleind en niet verhoogd.

*Afdeling 4 : De Diagnose*

Het ACV is van mening dat de microdiagnoses imperatief dienen te worden vergezeld van een totale diagnose.

**BEDRIJSVERVOERPLAN****Algemeen**

De Raad vraagt dat het MB de verzamelde gegevens van de impact van de bedrijfsvervoerplannen analyseert en deze informatie op regelmatige basis ter beschikking stelt van de sociale gesprekspartners en de Regering, om deze te kunnen gebruiken bij het bepalen van het mobiliteitsbeleid.

Het ACV is voorstander van een versterking van dit instrument van bedrijfsvervoerplannen. Het verheugt er zich om dat in het « Iris 2 » plan, naast de uitbreiding van de verplichting van een bedrijfsvervoerplan naar ondernemingen van meer dan 100 personen, wordt voorzien dat op termijn de bedrijfsvervoerplannen expliciet een vermindering van het aantal kantoorparkeerplaatsen inhouden en dat het aantal nieuwe parkeerplaatsen bij een zware kantoorrenovatie zich afstemt op de resultaten van de bedrijfsvervoerplannen.

**Artikel per artikel***Artikel 26, 3°*

De vertegenwoordigers van de werknemers zijn van mening dat de volledigheid vereist en conform het gezamenlijk unaniem advies van 9 juli 2008 van de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, dat men zich ook een beeld vormt van de woonwerkver-

**Article par article***Article 11, § 2*

Le Conseil est d'avis que la teneur du premier alinéa de ce paragraphe doit passer d'un caractère facultatif à un caractère plus incitatif sans être contraignant. Le Conseil, à l'exception de la CBENM, considère qu'il n'y a que de cette façon que, par site, un changement structurel aura lieu au niveau des déplacements du public scolaire et que ce dernier quittera le transport public général en faveur du transport public scolaire spécifique.

Ceci impliquera une amélioration sensible de la vitesse commerciale du transport public général.

La CBENM n'est pas favorable au transport public scolaire spécifique notamment parce qu'il risquerait d'allonger considérablement le temps de déplacement des élèves et souhaite faire référence à la proposition contenue à la page 78 du projet de plan régional des déplacements, « Iris 2 », qui se rapproche de l'avis du Conseil ci-dessus : « *Pour le secteur primaire toutefois, une évaluation de l'opportunité, et de la faisabilité technique et financière de recourir à des bus de ramassage scolaire sera conduite, et le cas échéant, certaines initiatives pilotes organisées. Cette évaluation sera menée en concertation avec les services compétents de la CoCoF (Commission de la Communauté Française) et de la VGC (Vlaamse Gemeenschapscommissie).* ».

La CBENM indique qu'il y aurait donc lieu d'attendre les conclusions de telles études avant d'envisager la mise en œuvre du transport scolaire public spécifique.

Les organisations représentatives des travailleurs attirent l'attention sur la nécessité de veiller à des modalités de financement qui veillent à réduire et non augmenter la dualisation scolaire endémique en Région Bruxelloise.

*Section 4 : Le diagnostic*

La CSC est d'avis qu'un diagnostic global doit impérativement accompagner les diagnostics micros.

**PLAN DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISE****Général**

Le Conseil demande que l'IBGE analyse la récolte des données relatives à l'impact des Plans de déplacements d'entreprise et que cette information soit mise régulièrement à la disposition des interlocuteurs sociaux et du Gouvernement afin de pouvoir l'utiliser pour déterminer la politique de la mobilité.

La CSC est favorable au renforcement de ce dispositif des plans de déplacements d'entreprise. Elle se réjouit qu'est prévu dans le plan « Iris 2 », outre l'extension de l'obligation d'un plan de déplacements d'entreprise aux entreprises de plus de 100 personnes ici, qu'à terme les plans de déplacements d'entreprise prévoient explicitement une réduction du nombre d'emplacements de parking de bureaux et que le nombre de places de nouveaux parkings lors de la création ou la rénovation lourde de bureaux s'appuie sur les résultats des plans de déplacements d'entreprise.

**Article par article***Article 26, 3°*

Les organisations représentatives des travailleurs estiment, conformément à l'avis commun et unanime émis le 9 juillet 2008 par le Conseil National du Travail et le Conseil Central de l'Economie que, pour être complet, il faut également avoir une idée des déplacements entre le

plaatsingen van uitzendkrachten, enerzijds en van werknemers op tijdelijke bouwterreinen buiten de vestigingsplaats van de onderneming die hen tewerkstelt anderzijds. Als voorbeeld halen zij hier de arbeiders van de bouwsector aan die tijdelijk geconcentreerd zijn op de bouwsite van een gebouw en voor wie hun respectieve werkgevers soms particulier vervoer organiseren.

*Artikel 29, § 1*

De Raad is van mening dat het opmaken van een inventaris en analyse van de bezoekers een veel te zware last betekent voor de bedrijven die onder de toepassing van deze ordonnantie vallen. Hij stelt dan ook concreet voor om, net als onder artikel 41, § 1, 2<sup>de</sup>, enkel een schatting van het aantal bezoekers op te leggen, dit conform de huidige gewoonte bij de administratie. De Raad herinnert er aan dat hij in zijn vorig advies slechts met een verlaging van de drempel kon akkoord gaan mits het hiermee gepaard gaan van de uitdrukkelijke voorwaarde tot het terugschroeven van de administratieve formaliteiten.

*Artikels 29, 31 en 43*

Dit artikel voorziet voor de Regering een eenzijdige faculteit om respectievelijk bijkomende informatie of meer acties te verplichten. De Raad vindt dit ontoelaatbaar en is van mening dat hier minstens overleg met de sociale partners zou moeten worden voorzien en wijst bijkomend op de juridische onzekerheid die hiermee zal worden gecreëerd.

*Artikel 31, 3<sup>o</sup>*

De vertegenwoordigers van de werknemers zijn van mening dat deze voorziening onvoldoende garanties inhoudt inzake het informeren en communiceren van het actieplan naar de werknemers toe. Dit dient volgens hen te gebeuren via de hiertoe opgerichte sociale overlegorganen binnen de onderneming. Ze verwijzen hier naar hun bemerking in het advies van de Raad van 18 december 2003 ter zake.

*Artikel 31, § 2*

De vertegenwoordigers van de werknemers zijn van mening dat louter de vraag tot het aanvullen van een onvolledigheid onvoldoende is. Daar waar bepaalde bedrijven moedwillig niet wensen mee te werken aan het realiseren van een vervoersplan, dienen volgens hen dwingende maatregelen te worden voorzien.

De vertegenwoordigers van de werkgevers zijn daarentegen van mening dat de bedrijven bij de realisatie van een bedrijfsvervoerplan eerder een steun zouden moeten krijgen, dit in navolging van de voorziene steun onder artikel 57 voor de scholen onder titel II en de organisatoren van activiteiten onder titel IV.

domicile et le lieu de travail des travailleurs intérimaires, d'une part, et des travailleurs sur des chantiers provisoires en dehors du lieu d'établissement de l'entreprise qui les emploie, d'autre part. A titre d'exemple, citons le cas des ouvriers de la construction qui sont provisoirement concentrés sur le chantier d'un immeuble et pour lesquels leurs employeurs respectifs organisent parfois un transport spécifique.

*Article 29, § 1<sup>er</sup>*

Le Conseil estime que la rédaction d'un inventaire et d'une analyse des visiteurs qui relèvent de l'application de la présente ordonnance représente une charge bien trop lourde pour les entreprises. Il propose dès lors concrètement, comme pour l'article 41, § 1<sup>er</sup>, 2<sup>ième</sup>, de n'imposer qu'une estimation du nombre de visiteurs et cela conformément à la pratique actuelle de l'administration. Le Conseil rappelle que dans son avis précédent, il n'avait souscrit à un abaissement du seuil qu'à la condition expresse d'une réduction concomitante des formalités administratives.

*Articles 29, 31 et 43*

Cet article prévoit une faculté unilatérale pour le Gouvernement d'imposer aux entreprises de fournir des informations supplémentaires ou de mener des actions supplémentaires. Le Conseil trouve cela inadmissible et estime qu'une concertation avec les partenaires sociaux devrait au moins être prévue; il souligne en outre l'insécurité juridique qui découlera de cette disposition.

*Article 31, 3<sup>o</sup>*

Les organisations représentatives des travailleurs estiment que cette disposition ne contient pas assez de garanties au niveau de l'information et de la communication du plan d'action aux travailleurs. Ceci doit selon elles avoir lieu par le biais des organes de concertation sociale constitués au sein de l'entreprise. A ce propos, elles se réfèrent à leur observation dans l'avis du Conseil du 18 décembre 2003.

*Article 31, § 2*

Les organisations représentatives des travailleurs estiment que la simple demande de compléter une information incomplète est insuffisante. Puisque certaines entreprises ne souhaitent résolument pas collaborer à la réalisation d'un plan de déplacement, les organisations syndicales estiment que des mesures contraignantes doivent être prévues.

Par contre, les organisations représentatives des employeurs sont d'avis que les entreprises devraient plutôt recevoir une aide pour la réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise, ceci dans la ligne de l'aide prévue par l'article 57 pour les établissements scolaires sous le titre II et les organisateurs d'activités sous le titre IV.