

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[2017/203009]

24. MAI 2017 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Verlängerung des Mandats der Verwalter bei der Wallonischen Wohnungsbaugesellschaft ("Société wallonne du Logement")

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Wallonischen Gesetzbuches über das Wohnungswesen und die Nachhaltigkeit der Wohnverhältnisse, Artikel 98 bis 100;

Aufgrund des Dekrets vom 12. Februar 2004 über das Statut des öffentlichen Verwalters, zuletzt abgeändert durch das Dekret vom 24. November 2016;

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 17. März 2005 zur Ausführung des Dekrets vom 12. Februar 2004 über das Statut des öffentlichen Verwalters;

In Erwägung, dass die Kontinuität der Aufgaben der Mitglieder des Verwaltungsrates der Wallonischen Wohnungsbaugesellschaft bis zur Bestellung neuer Mitglieder zu gewährleisten ist,

Beschließt:

Artikel 1 - Das Mandat der Verwalter der Wallonischen Wohnungsbaugesellschaft wird bis zur Bestellung neuer Mitglieder des Verwaltungsrates verlängert.**Art. 2** - Der vorliegende Erlass tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.**Art. 3** - Der Minister für Wohnungswesen wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 24. Mai 2017

Der Ministerpräsident

P. MAGNETTE

Der Minister für lokale Behörden, Städte und Wohnungswesen

P.-Y. DERMAGNE

VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[2017/203009]

24 MEI 2017. — Besluit van de Waalse Regering waarbij het mandaat van de bestuurders bij de "Société wallonne du Logement" (Waalse Huisvestingsmaatschappij) wordt verlengd

De Waalse Regering,

Gelet op het Waalse Wetboek van Huisvesting en Duurzaam Wonen, inzonderheid op de artikelen 98 tot 100;

Gelet op het decreet van 12 februari 2004 betreffende de overheidsbestuurder, laatst gewijzigd bij het decreet van 24 november 2016;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 17 maart 2005 tot uitvoering van het decreet van 12 februari 2004 betreffende het statuut van de overheidsbestuurder;

Overwegende dat het van belang is om de continuïteit van de opdracht van de leden van de Raad van bestuur van de "Société wallonne du Logement" tot de aanwijzing van de nieuwe leden te verzekeren,

Besluit :

Artikel 1. Het mandaat van de bestuurders van de "Société wallonne du Logement" wordt tot de aanwijzing van de nieuwe leden van de Raad van bestuur verlengd.**Art. 2.** Dit besluit treedt in werking op de dag van ondertekening ervan.**Art. 3.** De Minister van Huisvesting is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 24 mei 2017.

De Minister-President,

P. MAGNETTE

De Minister van de Plaatselijke Besturen, Stedenbeleid en Huisvesting,

P.-Y. DERMAGNE

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C - 2017/12528]

1^{er} JUIN 2017. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux plans de déplacements d'entreprises

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, l'article 8, alinéa 1^{er} ;

Vu l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, les articles 2.3.1, 2.3.3, 2.3.23, 2.3.24, 2.4.5, 2.4.7 et 4.4.1;

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C - 2017/12528]

1 JUNI 2017. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bedrijfsvervoerplannen

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, artikel 8, 1ste alinea;

Gelet op de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, artikelen 2.3.1, 2.3.3, 2.3.23, 2.3.24, 2.4.5, 2.4.7 en 4.4.1;

Vu l'ordonnance du 14 mai 2009 relative aux plans de déplacements ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises ;

Vu l'avis du Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale donné le 14 décembre 2016 ;

Vu l'avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale donné le 22 décembre 2016 ;

Vu l'avis de la Commission régionale de Mobilité, donné le 23 janvier 2017 ;

Vu l'avis 61.140/2 du Conseil d'Etat donné le 12 avril 2017 en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition de la Ministre de l'Environnement et du Ministre de la Mobilité;

Après délibération,

Arrête :

Définitions

Article 1^{er}. Au sens du présent arrêté, on entend par :

1^o travailleur effectivement occupé sur le site : travailleur qui, normalement, commence et termine au moins la moitié de ses journées de travail sur le site, même s'il fait des déplacements professionnels à partir du site;

2^o année de référence : année au cours de laquelle le plan de déplacements d'entreprise est établi; la première année de référence est 2011; les années de référence ultérieures se suivent tous les trois ans à partir de la première année de référence;

3^o Ecoscore : Ecoscore tel que défini à l'article 1^{er}, 11^o de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises ;

4^o Code : l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie;

5^o administration : au sens de l'article 2.3.1, 1^o du Code, la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité – Administration de l'Équipement et des Déplacements du Ministère de la Région de Bruxelles ;

6^o Institut : Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement créé par l'arrêté royal du 8 mars 1989;

7^o les Ministres : les Ministres ayant respectivement l'Environnement et la Mobilité dans leurs attributions;

8^o courrier électronique : courrier électronique au sens de l'article I.18, 2^o du Code de droit économique qui porte une signature électronique au sens de l'article I.14, 11^o du même Code ;;

9^o autosolisme : utilisation d'une voiture par une personne seule;

10^o comité : comité de suivi, composé de représentants de l'Institut, de l'administration et des Ministres;

11^o pic de pollution atmosphérique : niveau de pollution atmosphérique justifiant la mise en oeuvre de mesures d'urgence tel que défini dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote ;

12^o transfert modal : la diminution de la part de l'autosolisme au profit des modes de déplacement s'intégrant dans une gestion durable de la mobilité et plus respectueux de l'environnement, tels que la marche à pied, le vélo, les transports en commun privé ou public et le covoiturage ;

13^o pouvoirs publics régionaux et locaux : les pouvoirs publics régionaux et locaux tels que définis à l'article 1.3.1, 5^o et 6^o du Code, occupant plus de 100 travailleurs sur un même site ;

14^o voiture personnelle : véhicule tel que définie à l'article 1^{er}, 3^o l'arrêté 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises ;

15^o MPV (Multi-purpose Vehicle) : véhicule tel que défini à l'article 1^{er}, 4^o l'arrêté 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises;

Gelet op de ordonnantie van 14 mei 2009 betreffende de vervoerplannen;

Gelet op het besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen;

Gelet op het advies van de Raad voor het Leefmilieu, gegeven op 14 december 2016;

Gelet op het advies van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gegeven op 22 december 2016

Gelet op het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, gegeven op 23 januari 2017;

Gelet op advies nr. 61.140/2 van de Raad van State, gegeven op 12 april 2017, in toepassing van artikel 84, § 1, 1e alinea, 1^o van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op voordracht van de Minister van Leefmilieu en van de Minister van Mobiliteit

Na beraadslaging,

Besluit :

Definities

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1^o werknemer daadwerkelijk tewerkgesteld op de site : werknemer die, normaliter, minstens de helft van zijn werkdagen op de site aanvangt en beëindigt, ook al voert hij dienstverplaatsingen uit;

2^o referentiejaar : jaar waarin het bedrijfsvervoerplan wordt opgesteld : het eerste referentiejaar is 2011; de volgende referentiejaar volgen zich om de drie jaar op vanaf het eerste referentiejaar;

3^o Ecoscore: Ecoscore zoals gedefinieerd in artikel 1, 11^o van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en ter wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen;

4^o Wetboek: de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing;

5^o bestuur: in de zin van artikel 2.3.1, 1^o van het Wetboek, de Directie Beleid binnen Brussel Mobiliteit - Bestuur Uitrusting en Vervoer van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

6^o Instituut : Brussels Instituut voor Milieubeheer opgericht bij koninklijk besluit van 8 maart 1989;

7^o de Ministers : de Ministers die respectievelijk het Leefmilieu en de Mobiliteit als bevoegdheid hebben;

8^o elektronische post: elektronische post zoals bedoeld in artikel I.18,2^o van het Wetboek van economisch recht die een elektronische handtekening draagt zoals bepaald in artikel I.14,11^o van hetzelfde Wetboek;

9^o autosolisme : gebruik van een wagen door één enkele persoon;

10^o comité : opvolgingscomité, samengesteld uit vertegenwoordigers van het Instituut, het bestuur en de Ministers;

11^o piekperiode van luchtvervuiling : niveau van luchtvervuiling dat de uitvoering verantwoordt van de dringende maatregelen, zoals bepaald in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxiden te voorkomen;

12^o modal shift : de vermindering van het aandeel van het autosolisme ten voordele van vervoerswijzen die aansluiten bij een duurzame mobiliteitsbeheer en die milieuvriendelijker zijn, zoals het te voet gaan, het fietsen, het gebruik van openbaar of privaat collectief vervoer en het carpoolen;

13^o gewestelijke en lokale overheden : de gewestelijke overheden en plaatselijke besturen, zoals gedefinieerd in artikel 1.3.1, 5^o en 6^o van het Wetboek, die meer dan 100 werknemers tewerkstellen op eenzelfde site;

14^o Personenwagen : wagen zoals gedefinieerd in artikel 1, 3^o van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en ter wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen;

15^o MPV (Multi-purpose Vehicle): wagen zoals gedefinieerd in artikel 1, 4^o van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en ter wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen;

16° voiture électrique : voiture électrique telle que définie à l'article 1^{er}, 8° de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises.

17° voiture de société : véhicule mis gratuitement à disposition du travailleur par l'entreprise, qui l'utilise, notamment, à des fins personnelles, telles que les déplacements domicile travail.

Champ d'application

Art. 2. § 1^{er}. L'arrêté s'applique à toute entreprise occupant plus de 100 travailleurs sur un même site, tel que défini à l'article 2.3.1.4° du Code.

§ 2. Une dérogation au § 1^{er} peut être obtenue par toute entreprise faisant la preuve que le nombre de travailleurs effectivement occupés sur le site, tel que défini à l'article 1^{er}, 1°, est inférieur ou égal à 100. Cette possibilité permet à certaines entreprises de tenir compte du nombre de déplacements réellement effectués par les travailleurs vers le site.

La demande de dérogation motivée doit parvenir à l'Institut au plus tard le 15 septembre de l'année de référence par courrier électronique. Dans un délai de 30 jours après réception de la demande, l'Institut octroie ou refuse la dérogation et envoie cette décision par courrier électronique à l'entreprise.

Etablissement et envoi du plan de déplacements d'entreprise

Art. 3. Les entreprises visées à l'article 2, § 1^{er} établissent un plan de déplacements d'entreprise le 30 juin de l'année de référence.

Conformément à l'article 2.3.22, § 3 du Code, elles peuvent établir un plan de déplacements commun.

Elles transmettent leur plan à l'Institut au plus tard le 31 janvier de l'année qui suit l'année de référence.

Si plusieurs entreprises établissent un plan de déplacement commun, la transmission du plan de déplacements commun par une des entreprises concernées suffit.

Le formulaire du plan de déplacements d'entreprise

Art. 4. § 1^{er}. Le plan de déplacements d'entreprise est composé d'un formulaire « plan de déplacements d'entreprise » dûment complété via l'application électronique prévue à cet effet par l'entreprise ou par un groupe d'entreprises, tel que précisé dans l'article 2.3.22 §§ 3 et 4 du Code, et de ses annexes éventuelles.

§ 2. L'application électronique est conçue par l'Institut en concertation avec l'administration et de façon à permettre la réponse des entreprises à l'obligation fédérale de collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail en vertu, notamment, de l'article 15 point 1 de la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie.

Le formulaire est disponible via le site internet de l'Institut.

§ 3. Dans le respect des articles 2.3.23 et 2.3.24 du Code, le formulaire comprend au minimum les renseignements établis en annexe I de l'arrêté.

Actions obligatoires

Art. 5. § 1^{er}. Les actions qui doivent figurer dans le plan d'actions et être mises en œuvre en vertu de l'article 2.3.24 du Code sont précisées comme suit :

A) Personne de contact

Lors de l'établissement du plan de déplacements, l'entreprise désigne une personne de contact et communique ses coordonnées :

1° à l'Institut via le formulaire visé dans l'article 4 qu'elle transmet;

2° aux travailleurs, au plus tard 3 mois après la transmission du plan à l'Institut.

Quand l'entreprise change de personne de contact, elle en communique les coordonnées à l'Institut dans les 6 mois par courrier électronique. Elle communique également son identité aux travailleurs dans ce même délai.

Les entreprises qui établissent un plan de déplacements commun peuvent désigner une seule personne de contact pour le site.

16° elektrische wagen : elektrische wagen zoals gedefinieerd in artikel 1, 8° van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en ter wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen;

17° bedrijfswagen : voertuig dat door het bedrijf kosteloos ter beschikking wordt gesteld van de werknemer, die het meer bepaald gebruikt voor persoonlijke doeleinden, zoals zijn woon-werkverkeer.

Toepassingsgebied

Art. 2. § 1. Het besluit is van toepassing op elk bedrijf dat meer dan 100 werknemers tewerkstelt op eenzelfde site, zoals bepaald in artikel 2.3.1, 4° van het Wetboek.

§ 2. Elk bedrijf dat aantoonbaar dat het aantal werknemers daadwerkelijk tewerkgesteld op de site, zoals gedefinieerd in artikel 1, 1°, lager of gelijk is aan 100 kan een afwijking op § 1 verkrijgen. Dit laat bepaalde bedrijven toe om rekening te houden met het reële aantal verplaatsingen van de werknemers naar de site.

De gemotiveerde aanvraag voor afwijking moet ten laatste op 15 september van het referentiejaar per elektronische post bij het Instituut toekomen. Binnen de 30 dagen na ontvangst van de aanvraag aanvaardt of weigert het Instituut de afwijking en deelt ze deze beslissing mee aan het bedrijf per elektronische post.

Opstelling en verzending van het bedrijfsvervoerplan

Art. 3. De bedrijven bedoeld in artikel 2, § 1 stellen op 30 juni van het referentiejaar een bedrijfsvervoerplan op.

Met inachtneming van artikel 2.3.22, § 3 van het Wetboek kunnen ze een gemeenschappelijk vervoerplan opstellen.

Ze bezorgen hun plan aan het Instituut ten laatste op 31 januari van het jaar dat volgt op het referentiejaar.

Indien meerdere bedrijven een gemeenschappelijk vervoerplan opstellen, volstaat de verzending door één van de betrokken bedrijven.

Het formulier van het bedrijfsvervoerplan

Art. 4. § 1^{er}. Het bedrijfsvervoerplan omvat een formulier 'bedrijfsvervoerplan', correct ingevuld via de daartoe voorziene internettoepassing door het bedrijf of door een groep bedrijven, zoals bepaald in artikel 2.3.22 §§ 3 en 4 van het Wetboek, en de eventuele bijlagen bij het plan.

§ 2. De internettoepassing is ontwikkeld door het Instituut in overleg met het bestuur en op een manier die bedrijven in staat stelt te voldoen aan de geldende federale verplichting op de verzameling van gegevens betreffende het woon-werkverkeer van hun werknemers, in het bijzonder artikel 15 punt 1 van de wet van 20 september 1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven.

Het formulier is beschikbaar via de website van het Instituut.

§ 3. Op grond van artikelen 2.3.23 en 2.3.24 van het Wetboek bevat het formulier minstens de informatie vastgesteld in bijlage I van het besluit.

Verplichte acties

Art. 5. § 1^{er}. De acties die, krachtens artikel 2.3.24 van het Wetboek, deel uit moeten maken van het actieplan en moeten worden uitgevoerd, zijn als volgt gedetailleerd :

A) Contactpersoon

Bij het opstellen van het vervoerplan stelt het bedrijf een contactpersoon aan en communiceert het zijn coördinaten :

1° aan het Instituut via het formulier beschreven in artikel 4 dat het overmaakt;

2° aan de werknemers en dat ten laatste 3 maanden na de verzending van het plan aan het Instituut.

Als het bedrijf van contactpersoon verandert, communiceert het binnen de 6 maanden zijn coördinaten aan het Instituut per elektronische post. Het brengt eveneens de werknemers op de hoogte van zijn identiteit binnen deze termijn.

De bedrijven die een gemeenschappelijk vervoerplan opstellen kunnen één enkele contactpersoon aanduiden voor de site.

B) Information et communication à propos du plan de déplacements :

1° Au plus tard 3 mois après sa transmission, l'entreprise met les informations relatives au plan à disposition des travailleurs. Il s'agit de communiquer, au minimum, la répartition des travailleurs selon leur mode de transport, les objectifs de transfert modal et de rationalisation des déplacements visés par l'entreprise ainsi que les mesures prises et planifiées.

2° L'entreprise veille à informer tout nouveau travailleur du plan de déplacements d'entreprise dès son arrivée.

C) Actions de sensibilisation

A partir de l'année qui suit l'année de référence, l'entreprise développe, chaque année, à l'attention de son personnel, des actions de sensibilisation pour favoriser la réalisation de ses objectifs de transfert modal, de rationalisation des déplacements et de diminution de l'autosolisme.

D) Plan d'accès

Au plus tard au 31 décembre de l'année qui suit l'année de référence, l'entreprise met un plan d'accès du site, tel que défini à l'article 2.3.1, 4° du Code, à disposition de ses travailleurs et visiteurs. Si l'entreprise dispose d'un site Internet, le plan d'accès y est consultable. L'entreprise tient ce plan d'accès à jour.

Pour toute entreprise qui déménage, un plan d'accès du nouveau site est disponible et communiqué aux travailleurs au plus tard un mois avant le déménagement.

E) Transport public et vélo

Au plus tard au 31 décembre de l'année qui suit l'année de référence, l'entreprise met en place des mesures destinées à favoriser le recours aux transports publics et vélos tant pour les déplacements domicile travail que pour les déplacements professionnels. Au moins deux de ces mesures figurent à l'annexe II.

Pour les entreprises qui mettent des voitures de société à disposition de plus de dix travailleurs effectivement occupés sur le site, la mesure 5 de l'annexe II est obligatoire.

F) Parking vélos

Au plus tard au 31 décembre de l'année qui suit l'année de référence, l'entreprise met un parking vélos à disposition de ses travailleurs et visiteurs, conformément aux prescriptions techniques reprises en annexe III de l'arrêté.

G). Véhicules moins polluants

1° Si l'entreprise dispose d'une flotte de plus de cinq voitures de société ou de véhicules de service :

a) elle en calcule, au moins tous les trois ans, l'Ecoscore moyen et le renseigne dans le formulaire ;

b) elle indique, pour la flotte de service (voitures et MPV), ses objectifs en matière d'amélioration de l'Ecoscore moyen, d'insertion de véhicules électriques ainsi que d'autres objectifs visant à réduire l'impact environnemental de la flotte, comme la diminution du nombre de kilomètres parcourus ou l'augmentation du nombre de vélos de service.

c) elle met en place, au plus tard le 31 décembre de l'année qui suit l'année de référence, une procédure incluant l'Ecoscore parmi les facteurs intervenant lors du choix de nouveaux véhicules. Cette procédure s'applique tant à l'achat qu'à la prise en leasing de véhicules de service et de voitures de société par l'entreprise et vise à orienter le choix vers des véhicules avec un meilleure Ecoscore. Si le choix de la voiture de société repose auprès du travailleur, la procédure prévoit que l'Ecoscore lui soit communiqué dans les critères descriptifs des voitures ou qu'il reçoit, au minimum, une information par rapport à l'Ecoscore.

2° Sans préjudice au 1°, les pouvoirs publics régionaux et locaux :

a) réalisent une analyse de la composition et de l'utilisation de leur parc automobile (nombre de kilomètres par jour, temps entre les déplacements, type d'utilisation) et fixent des objectifs d'amélioration de l'Ecoscore moyen de leur parc automobile, de réduction des kilomètres effectués, de réduction du parc automobile et de remplacement d'une partie du parc automobile par des vélos, des vélos électriques et/ou des véhicules électriques, tenant compte des dispositions reprises au point b). Au plus tard au 31 janvier de l'année qui suit l'année de référence, ils informent l'Institut des conclusions de cette analyse et des objectifs par le biais d'un formulaire à joindre au rapport tel que défini à l'article 9 de l'arrêté du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises.

B) Informatie en communicatie over het bedrijfsvervoerplan:

1° Uiterlijk 3 maanden na de indiening moet het bedrijf de informatie uit het plan ter beschikking stellen van zijn werknemers. Het gaat erom minstens de opsplitsing van de werknemers naar vervoerswijze mee te delen, evenals de doelstellingen van het bedrijf inzake modal shift en rationalisering van verplaatsingen, en de getroffen en geplande maatregelen.

2° Het bedrijf let erop om haar nieuwe werknemers van bij hun begin in te lichten over het bedrijfsvervoerplan.

C) Bewustmakingsacties

Vanaf het jaar dat volgt op het referentiejaar ontwikkelt het bedrijf ter attentie van zijn personeelsleden jaarlijks bewustmakingsacties ter bevordering van de verwezenlijking van de doelstellingen inzake modal shift, rationalisering van de verplaatsingen en vermindering van het autosolisme.

D) Toegankelijkheidsplan

Ten laatste op 31 december van het jaar dat volgt op het referentiejaar stelt het bedrijf een toegankelijkheidsplan van de site, zoals gedefinieerd in artikel 2.3.1, 4° van het Wetboek, ter beschikking van de werknemers en bezoekers. Indien het bedrijf over een website beschikt, is het toegankelijkheidsplan er raadpleegbaar. Het bedrijf houdt het toegankelijkheidsplan actueel.

Elk bedrijf dat verhuist moet uiterlijk een maand voor de verhuis een toegankelijkheidsplan voor de nieuwe site ter beschikking stellen van zijn personeel.

E) Openbaar vervoer en fiets

Ten laatste op 31 december van het jaar dat volgt op het referentiejaar voert het bedrijf maatregelen in die het openbaar vervoer- en fiets gebruik zullen bevorderen, zowel voor woon werk als voor zakelijke verplaatsingen. Ten minste twee ervan komen uit bijlage II.

Voor bedrijven waar minstens tien werknemers die daadwerkelijk tewerkgesteld zijn op de site over een bedrijfswagen beschikken, is maatregel 5 uit bijlage II verplicht.

F) Fietsenstalling

Ten laatste op 31 december van het jaar dat volgt op het referentiejaar stelt het bedrijf een fietsenstalling ter beschikking van haar werknemers en bezoekers die voldoet aan de technische voorschriften die in bijlage III van dit besluit beschreven staan.

G) Minder vervuilende voertuigen

1° Beschikt het bedrijf over een wagenpark van meer dan 5 bedrijfs- of dienstvoertuigen, dan :

a) moet het minstens om de drie jaar de gemiddelde Ecoscore berekenen en die invullen in het formulier;

b) geeft het, voor de dienstvoertuigen (wagens en MPV's), aan wat zijn doelstellingen zijn op het vlak van verbetering van de gemiddelde Ecoscore, de opname van elektrische voertuigen, alsook andere doelstellingen die erop gericht zijn de milieu-impact van zijn wagenpark te verkleinen, zoals het terugdringen van het aantal gereden kilometers of het uitbreiden van het park met dienstdiensten.

c) stelt het uiterlijk op de 31ste december van het jaar volgend op het referentiejaar een procedure op waarbij de Ecoscore een van de criteria is bij de keuze van nieuwe voertuigen. Deze procedure is van toepassing op zowel de aankoop als de leasing van dienstvoertuigen en bedrijfswagens door het bedrijf en is erop gericht meer de kaart te trekken van voertuigen met een betere Ecoscore. Indien de keuze van bedrijfswagen bij de werknemer zelf ligt, moet de procedure erin voorzien dat de Ecoscore hem meegedeeld wordt in de beschrijvende criteria van de wagens of dat hij op zijn minst informatie krijgt over de Ecoscore.

2° De gewestelijke en lokale overheden, onverminderd 1° :

a) realiseren een analyse van de samenstelling en het gebruik van hun wagenpark (aantal kilometers per dag, tijd tussen de verplaatsingen, soort gebruik) en leggen doelstellingen vast op vlak van de verbetering van de gemiddelde Ecoscore van hun vloot, de reductie van de afgelegde kilometers, de reductie van het wagenpark en de vervanging van een deel van het wagenpark door fietsen, elektrische fietsen en/of elektrische wagens, waarbij rekening gehouden wordt met de bepalingen opgenomen in b). Ten laatste op 31 januari van het jaar dat volgt op het referentiejaar brengt de betrokken overheid het Instituut op de hoogte van de conclusies van de analyse en de doelstellingen door middel van een formulier dat wordt toegevoegd aan het verslag zoals gedefinieerd in artikel 9 van het besluit van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en ter wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen.

b) ont l'obligation de convertir, lors de l'achat ou du leasing de voitures personnelles, partiellement leur flotte en voitures électriques. Sur une période de trois années, au moins 25 % des nouvelles voitures personnelles achetées ou prises en leasing par les pouvoirs publics régionaux doivent être des voitures électriques. Pour les pouvoirs publics locaux, le pourcentage est d'au moins 15 %. A partir du 1^{er} janvier 2018, cette mesure concerne également les MPV. A partir du 1^{er} janvier 2020, la conversion d'une partie de la flotte se fera suivant les mêmes conditions sauf le pourcentage qui sera de 40 % au moins pour les pouvoirs publics régionaux et de 25 % au moins pour les pouvoirs publics locaux. Dans le cas où le nombre de voitures personnelles dans la flotte aurait été réduit depuis le 1^{er} janvier 2013, chaque voiture personnelle en moins peut être comptée comme une voiture électrique. De même, chaque MPV en moins dans la flotte depuis le 1^{er} janvier 2017, peut être comptée comme un MPV électrique.

L'Institut peut accorder des dérogations aux obligations énoncées au point b). Les demandes de dérogation ne sont recevables que si elles indiquent avec précision les motifs pour lesquels un véhicule électrique ne permet pas de satisfaire aux exigences techniques ou aux exigences d'utilisation du véhicule en question. Ces demandes de dérogation doivent être introduites auprès de l'Institut à l'aide du formulaire que l'Institut met à disposition via Internet. Différentes demandes de dérogations peuvent être introduites à l'aide d'un seul formulaire. L'Institut évalue ces demandes à la lumière de l'analyse de la composition et de l'utilisation de la flotte, rédigée par le pouvoir public, comme détaillé au point a). Dès la réception de la demande de dérogation, l'Institut établit un accusé de réception et dispose d'un délai de 45 jours pour notifier sa décision. A défaut de notification d'une décision dans ce délai, la dérogation est réputée tacitement acceptée. Les véhicules pour lesquels une dérogation est accordée ne sont pas pris en compte pour l'application des règles de conversion d'une partie de la flotte en véhicules électriques.

Le Gouvernement évalue la nécessité d'augmenter le pourcentage minimum de véhicules électriques au terme de chaque période de trois ans, en tenant compte des caractéristiques des véhicules électriques disponibles sur le marché.

Conformément à l'article 2.4.7 du Code, en cas d'intégration de voitures et de MPV électriques dans la flotte, le pouvoir public régional ou local doit recourir à 100 % d'électricité verte au sens de l'article 2, 7^o de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale.

3^o Pour l'application des points précédents, lorsque la voiture ne figure pas dans la base de données de véhicules du site web www.ecoscore.be, l'Ecoscore doit être calculé à l'aide du module de calcul du site web ou selon la formule et la méthodologie définies sur le site web. Les données d'émission et la consommation du véhicule sont celles qui figurent sur le Certificat de Conformité (COC). Si certaines données d'émission font défaut sur le COC, les valeurs limites de la norme Euro du véhicule seront utilisées.

H) Actions spécifiques et opérationnelles pour faire face à une situation d'urgence impactant la mobilité des travailleurs

1^o Au plus tard au 31 octobre de l'année qui suit l'année de référence, l'entreprise fixe :

a) les mesures qu'elle mettra en place en cas de pic de pollution atmosphérique. Il s'agit de mesures permettant de limiter les émissions de polluants provenant du trafic automobile dans le cadre des déplacements domicile travail et professionnels, telles que favoriser le transfert modal ou organiser le télétravail ;

b) les mesures qu'elle mettra en place afin de répondre à d'autres situations d'urgences, telles que des conditions météo difficiles des événements extérieurs limitant l'accès à l'entreprise en voiture ou réduisant l'offre de transports en commun. Il s'agit de mesures permettant de limiter l'impact sur l'activité de l'entreprise, telles que favoriser le transfert modal, encourager le covoiturage ou organiser le télétravail.

2^o En situation de pic de pollution atmosphérique et autres situations d'urgence, l'entreprise communique sur les mesures qu'elle a définies conformément au point 1^o ainsi que sur son accessibilité multimodale, dans les meilleurs délais.

§ 2. Pour les entreprises qui déménagent vers un autre site dans les 12 mois qui suivent le 30 juin de l'année de référence, les points B, C, D et F du paragraphe précédent s'appliquent au nouveau site.

b) hebben de verplichting om bij aankoop of leasing van personenwagens gedeeltelijk over te schakelen naar elektrische wagens. Per periode van drie jaar, moet ten minste 25 % van de nieuw in gebruik genomen personenwagens door de gewestelijke overheden elektrische wagens zijn. Voor de lokale overheden is dit ten minste 15 %. Vanaf 1 januari 2018, is deze maatregel eveneens van toepassing op MPV's. Vanaf 1 januari 2020 zal een deel van de vloot worden omgeschakeld onder dezelfde voorwaarden, behalve wat betreft het percentage, dat ten minste 40 % moet bedragen voor de gewestelijke overheden en ten minste 25 % voor de lokale overheden. Indien het aantal personenwagens in de vloot verminderd werd sinds 1 januari 2013, mag elke personenwagen die de vloot minder telt, gerekend worden als één elektrische wagen. Hetzelfde principe geldt voor MPV's: als de vloot van MPV's verkleind wordt, mag elke MPV die de vloot minder telt, gerekend worden als één elektrische MPV.

Het Instituut kan afwijkingen toekennen op de verplichting uitgedrukt in b). De aanvragen tot afwijking zijn slechts ontvankelijk als ze nauwkeurig de redenen vermelden waarvoor een elektrische voertuig het niet mogelijk maakt te beantwoorden aan de technische of gebruiksvereisten voor het specifieke voertuig. Deze aanvragen tot afwijking dienen te worden ingediend bij het Instituut op basis van het aanvraagformulier dat via internet ter beschikking gesteld wordt door het Instituut. Met een enkel formulier kunnen verschillende afwijkingaanvragen worden ingediend. Het Instituut evalueert deze aanvragen op basis van de analyse van de samenstelling en het gebruik van de vloot, opgesteld door de overheid, zoals bepaald in a). Na ontvangst van de aanvraag tot afwijking stelt het Instituut een bewijs van ontvangst op, waarbij het 45 dagen heeft om zijn beslissing te betekenen. Het uitblijven van een genotificeerde beslissing binnen deze termijn staat gelijk met een stilzwijgende instemming met de afwijking. De voertuigen waarvoor een afwijking wordt toegekend, worden niet in aanmerking genomen voor de toepassing van de regels betreffende de omschakeling van een deel van de vloot naar elektrische voertuigen.

De Regering evalueert aan het eind van iedere periode van drie jaar de noodzaak om het minimaal aandeel elektrische wagens op te trekken, rekening houdend met de kenmerken van de elektrische voertuigen die beschikbaar zijn op de markt.

Overeenkomstig artikel 2.4.7 van het Wetboek zijn de gewestelijke en lokale overheden verplicht om bij de opname van elektrische wagens in de vloot, gebruik te maken van 100 % groene elektriciteit in de zin van artikel 2, 7^o van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

3^o Voor de toepassing van de voorgaande punten geldt dat als de Ecoscore van een personenwagen, MPV of minibus niet kan worden teruggevonden in de voertuigdatabase van de website www.ecoscore.be, de Ecoscore berekend wordt met de rekenmodule of met de formule en methodologie die opgenomen zijn op de website. Hierbij moeten de waarden in verband met de emissies en het verbruik ingevuld worden zoals die vermeld staan op het Certificaat van Conformiteit (COC). Indien bepaalde emissiegegevens ontbreken op het COC, moeten de limietwaarden van de betreffende Euronorm van het voertuig ingevuld worden.

H) Specifieke en operationele acties voor de aanpak van een noodsituatie die een impact heeft op de mobiliteit van werknemers

1^o Uiterlijk op 31 oktober van het jaar dat volgt op het referentiejaar legt het bedrijf :

a) de maatregelen vast die het zal nemen in geval van een piekperiode van luchtvervuiling. Het gaat om maatregelen die toelaten om de uitstoot van vervuulende stoffen door het autoverkeer, in het kader van de woon werkverplaatsingen en van de dienstverplaatsingen, te beperken, zoals het stimuleren van een modal shift of de organisatie van telewerken;

b) de maatregelen die het zal nemen om andere noodsituaties aan te pakken, zoals moeilijke weersomstandigheden of externe gebeurtenissen die de bereikbaarheid van het bedrijf met de wagen beperken of de offerte van openbaar vervoer verminderen. Het betreft maatregelen die de impact op de bedrijfsactiviteiten moeten beperken, zoals het stimuleren van de modal shift, het aanzetten tot carpooling of het organiseren van telewerk.

2^o In geval van een luchtverontreinigingspiek of een andere noodsituatie communiceert het bedrijf zo snel mogelijk over de maatregelen die het conform punt 1^o heeft ingesteld alsook over zijn multimodale bereikbaarheid.

§ 2. Voor bedrijven die naar een andere site verhuizen binnen de 12 maanden volgend op de 30ste juni van het referentiejaar, zijn punten B, C, D en F van toepassing op de nieuwe site.

Procédure de réception du plan de déplacements d'entreprise

Art. 6. Dès la réception du plan de déplacements d'entreprise, l'Institut envoie une attestation de dépôt à l'entreprise par courrier électronique.

Dans un délai de 3 mois à dater de sa réception, l'Institut envoie à l'entreprise, par courrier électronique, un accusé de réception précisant si le dossier est complet ou incomplet. Passé ce délai, le plan de déplacements est considéré complet.

L'accusé de réception de dossier incomplet indique le délai de 30 jours dans lequel l'entreprise doit fournir les compléments.

Si l'Institut estime que les compléments fournis par l'entreprise sont insuffisants, il envoie à l'entreprise, par courrier électronique, un nouvel accusé de réception de dossier incomplet endéans les 30 jours qui suivent la réception des compléments. Passé ce délai, le plan de déplacements d'entreprise est réputé complet.

Audit

Art. 7. § 1^{er}. Conformément à l'article 2.3.23 du Code, l'Institut peut réaliser un audit de sa propre initiative sur base du formulaire complété et adressé à l'Institut.

Conformément à l'article 2.3.2 du Code, l'entreprise peut également d'initiative demander la réalisation d'un audit. Ces audits sont gratuits. L'entreprise exprime sa demande dans le formulaire. Dans le cas où un audit est réalisé par l'Institut, l'entreprise met à la disposition de l'Institut tous les éléments qui permettent la réalisation de l'audit.

§ 2. Conformément à l'article 2.3.2 du Code, l'Institut réalise au moins les actions suivantes dans le cadre de chaque audit :

1° discussion relative au plan de déplacements avec la personne de contact;

2° visite du site;

3° contrôle de la conformité du plan de déplacements avec l'arrêté;

4° contrôle de la mise en oeuvre du plan d'actions;

5° rédaction d'un rapport d'audit.

§ 3. Le rapport d'audit comprend les éléments indiqués ci-dessous :

1° Une description des éventuels renseignements complémentaires que l'entreprise doit fournir à l'Institut permettant de vérifier la conformité du plan de déplacements au présent arrêté.

2° Une modification du plan d'actions comprenant une description et un échéancier d'exécution des actions supplémentaires à mettre en oeuvre par l'entreprise, si l'Institut estime que le plan d'actions ne permet pas d'atteindre les objectifs du plan de déplacements.

3° Un octroi ou un refus motivé de la demande, au cas où l'entreprise a demandé une dérogation aux obligations visées à l'article 5, F.

4° Les éléments à modifier permettant à l'entreprise de se mettre en conformité, si l'Institut estime que la mise en oeuvre du plan de déplacements n'est pas conforme à l'arrêté.

5° D'éventuelles suggestions pour améliorer le plan de déplacements d'entreprise.

§ 4. Au plus tard un mois après la visite du site, l'Institut transmet le rapport d'audit à l'entreprise par courrier électronique et en envoie une copie à l'administration.

§ 5. Annuellement, l'Institut communique un bilan des audits effectués au comité.

La mise en oeuvre du plan de déplacements d'entreprise

Art. 8. L'entreprise met en oeuvre son plan de déplacements d'entreprise tel que décrit dans son formulaire. Toutefois, si l'Institut a modifié le plan d'actions dans le rapport d'audit, l'entreprise met en oeuvre ce dernier.

Le permis d'environnement lié au site peut inclure et préciser la mise en oeuvre d'actions prévues dans le plan de déplacements ou dans le rapport d'audit.

Procedure van ontvangst van het bedrijfsvervoerplan

Art. 6. Zodra het Instituut het bedrijfsvervoerplan heeft ontvangen, bezorgt het aan het bedrijf in kwestie langs elektronische weg een bewijs van indiening.

Binnen de 3 maanden na de ontvangst stuurt het Instituut naar het bedrijf, per elektronische post, een bewijs van ontvangst dat aangeeft of het dossier volledig is of niet. Indien deze termijn verstreken is, wordt het bedrijfsvervoerplan volledig geacht.

Het ontvangstbewijs van onvolledig dossier geeft de termijn van 30 dagen aan binnen dewelke het bedrijf de aanvullingen moet bezorgen.

Indien het Instituut meent dat de bezorgde aanvullingen onvolledig zijn, stuurt het, binnen de 30 dagen na hun ontvangst, per elektronische post een nieuw ontvangstbewijs van onvolledig dossier naar het bedrijf. Indien deze termijn verstreken is, wordt het bedrijfsvervoerplan volledig geacht.

Audit

Art. 7. § 1. Conform artikel 2.3.23 van het Wetboek kan het Instituut een audit uitvoeren op eigen initiatief op basis van het ingevulde en overgemaakte formulier aan het Instituut.

Conform artikel 2.3.2 van het Wetboek, kan het bedrijf ook op eigen initiatief de realisatie van een audit aanvragen. Die audits zijn gratis. Het bedrijf doet haar aanvraag voor een audit via het formulier. Indien het Instituut een audit realiseert, stelt het bedrijf alle elementen ter beschikking van het Instituut om de audit te kunnen realiseren.

§ 2. Overeenkomstig artikel 2.3.2 van het Wetboek, realiseert het Instituut ten minste de volgende acties in het kader van iedere audit :

1° bespreking van het bedrijfsvervoerplan met de contactpersoon;

2° bezoek van de site;

3° controle van de conformiteit van het bedrijfsvervoerplan met het besluit;

4° controle van de uitvoering van het actieplan;

5° opstelling van een auditverslag

§ 3. Het auditverslag bevat de onderstaande elementen :

1° Een beschrijving van de eventuele bijkomende inlichtingen die het bedrijf aan het Instituut moet overmaken om de conformiteit van het bedrijfsvervoerplan met het besluit te kunnen nagaan.

2° Een aanpassing van het actieplan met een beschrijving en timing van de bijkomende acties die door het bedrijf moeten worden uitgevoerd, indien het Instituut oordeelt dat het actieplan niet toelaat om de doelstellingen van het bedrijfsvervoerplan te realiseren.

3° Een gemotiveerde toekenning of afwijzing van de aanvraag, indien het bedrijf een aanvraag heeft gedaan om een afwijking op de in artikel 5, F vermelde verplichtingen te verkrijgen.

4° De wijze waarop het bedrijf zich in conformiteit kan brengen, indien het Instituut oordeelt dat de uitvoering van het bedrijfsvervoerplan niet conform gebeurt aan het besluit.

5° Eventuele suggesties voor het verbeteren van het bedrijfsvervoerplan.

§ 4. Uiterlijk een maand na het bezoek aan de site maakt het Instituut zijn auditrapport per elektronische post over aan het bedrijf en bezorgt het een kopie ervan aan het bestuur.

§ 5. Het Instituut maakt jaarlijks een evaluatie van de audits over aan het comité.

Implementatie van het bedrijfsvervoerplan

Art. 8. Het bedrijf voert haar bedrijfsvervoerplan uit zoals beschreven in haar formulier. Indien het Instituut echter in het auditverslag het actieplan heeft aangepast, voert het bedrijf deze laatste uit.

Indien het Instituut echter in het auditverslag het actieplan heeft aangepast, voert het bedrijf deze laatste uit.

Actualisation du plan de déplacements d'entreprise

Art. 9. Pour les entreprises visées à l'article 2, § 1^{er}, l'actualisation du plan de déplacements consiste en l'établissement d'un plan de déplacements d'entreprise au 30 juin de l'année de référence suivante conformément aux articles 3 à 8.

Gestion des données

Art. 10. L'Institut rassemble les données des plans de déplacements d'entreprises dans une base de données, dont la structure est établie par le comité.

Le contenu de la base de données et son descriptif sont fournis à l'administration sur demande.

L'Institut et l'administration effectuent une analyse des données, laquelle est communiquée aux Ministres à chaque actualisation. Le cahier des charges relatif à cette analyse est réalisé par l'Institut et l'administration.

Aide aux entreprises

Art. 11. § 1^{er}. L'Institut met à disposition des entreprises des outils d'aide visant à compléter le formulaire " plan de déplacements d'entreprise ", notamment un outil pour l'analyse cartographique des déplacements des travailleurs.

§ 2 En concertation avec le comité, l'Institut et l'administration mettent à disposition des entreprises des outils d'aide visant à la réalisation du plan d'actions et en particulier des actions obligatoires telles que précisées à l'article 5.

Ainsi, pour aider les entreprises à faire face à une situation de pic de pollution tel que précisé à l'article 5, H, l'Institut et l'administration mettent à disposition :

1° un outil qui permet de recevoir un message d'alerte par sms ou par email en cas de risque de pic de pollution;

2° des éléments d'information qui permettent de faciliter la communication auprès des travailleurs sur les mesures d'urgence mises en oeuvre par la Région de Bruxelles-Capitale et les comportements à adopter.

§ 3. L'administration est l'interlocutrice privilégiée de l'ensemble des acteurs de la mobilité et répond aux questions liées à la politique régionale de mobilité. Elle relaye également les demandes des entreprises au niveau régional et communal et développe des outils de mobilité et des actions en faveur du transfert modal, tant au niveau d'une entreprise que d'un groupé d'entreprises dans un même quartier ou entre entreprises de même fonction.

§ 4. L'Institut et l'administration informent les entreprises de la mise à disposition des nouveaux outils pour les entreprises.

§ 5. Dans le cadre des actions obligatoires reprises à l'article 5, G, l'Institut organise des formations à l'attention des pouvoirs publics régionaux et locaux et met à leur disposition un outil pour effectuer l'analyse de leur flotte. Cet outil fournit au moins l'information relative à la moyenne d'Ecoscore de la flotte, la mesure dans laquelle les véhicules obtiennent un meilleur ou moins bon score que cette moyenne et quels véhicules entrent en ligne de compte pour le remplacement par des vélos, des vélos électriques et/ou des voitures électriques.

Prix mobilité

Art. 12. Le comité peut décerner un prix de mobilité à une ou plusieurs entreprises. Ce prix est attribué selon les critères suivants :

- 1° l'aspect innovant des actions mises en oeuvre;
- 2° les résultats obtenus;
- 3° les efforts consentis.

Comité

Art. 13. Il est créé un comité. Il se réunit tous les six mois et sur demande.

Le comité valide le formulaire rédigé par l'Institut.

Le comité peut faire des propositions d'outils d'aide à l'exécution des plans.

Actualisatie van het bedrijfsvervoerplan

Art. 9. Voor de bedrijven bedoeld in artikel 2, § 1 bestaat de actualisatie van het vervoerplan uit de opstelling van een bedrijfsvervoerplan op 30 juni van het eerst volgende referentiejaar met in achtname van de artikels 3 tot en met 8.

Beheer van de gegevens

Art. 10. Het Instituut verzamelt de gegevens van de bedrijfsvervoerplannen in een gegevensbank, waarvan de structuur door het comité vastgelegd wordt.

De inhoud van de gegevensbank en zijn beschrijving worden om op aanvraag overgemaakt aan het bestuur.

Het Instituut en het bestuur maken een analyse van de gegevens die ze overmaken aan de Ministers voor ieder actualisatie. Het bestek voor deze analyse wordt opgesteld door het Instituut en het bestuur.

Hulp voor de bedrijven

Art. 11. § 1. Het Instituut stelt de bedrijven hulpmiddelen ter beschikking voor het invullen van het formulier « bedrijfsvervoerplan », waaronder een hulpmiddel voor de cartografische analyse van de verplaatsingen van de werknemers.

§ 2 Het Instituut en het bestuur stellen, in overleg met het comité, hulpmiddelen ter beschikking van de bedrijven voor de uitvoering van hun actieplan en in het bijzonder voor de verplichte acties zoals gedefinieerd in artikel 5.

Zo stellen het Instituut en het bestuur de volgende hulpmiddelen ter beschikking om de bedrijven te helpen om een vervuilingsspiek aan te pakken, zoals beschreven in artikel 5, H :

1° een hulpmiddel dat hen toelaat om een waarschuwingsbericht te ontvangen per sms of per email bij risico op een piek;

2° informatie die hen de communicatie gericht aan de werknemers over het de dringende maatregelen die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest genomen worden en over het aangewezen gedrag vergemakkelijkt.

§ 3. Het bestuur is de geprivilegieerde gesprekspartner van het geheel van de mobiliteitsactoren en beantwoordt de vragen van de bedrijven met betrekking tot het gewestelijk mobiliteitsbeleid. Het speelt ook de aanvragen van de bedrijven door aan het Gewest en de gemeenten en ontwikkelt mobiliteitstools en acties ten gunste van een modal shift op niveau van een bedrijf of van een groep van bedrijven in eenzelfde wijk of tussen bedrijven met eenzelfde functie.

§ 4. Het Instituut en het bestuur brengen de bedrijven op de hoogte van de beschikbaarheid van nieuwe hulpmiddelen voor de bedrijven.

§ 5 In het kader van de verplichte acties opgenomen in artikel 5, G, organiseert het Instituut vormingen voor de gewestelijke en lokale overheden en stelt het een tool ter beschikking om de vlootanalyse uit te voeren. Deze tool levert ten minste de informatie op met betrekking tot de gemiddelde Ecoscore van de vloot, of de voertuigen beter of slechter scoren dan dit gemiddelde en welke voertuigen in aanmerking komen voor vervanging door fietsen, elektrische fietsen en/of elektrische wagens.

Mobiliteitsprijs

Art. 12. Het comité kan een mobiliteitsprijs uitreiken aan één of meerdere bedrijven. De prijs wordt volgens de volgende criteria toegekend:

- 1° het vernieuwend aspect van de toegepaste maatregelen;
- 2° de behaalde resultaten;
- 3° de geleverde inspanningen.

Comité

Art. 13. Er wordt een comité opgericht. Het comité vergadert om de zes maanden en op aanvraag.

Het comité valideert het formulier dat door het Instituut wordt opgesteld.

Het comité kan hulpmiddelen voorstellen voor de uitvoering van de plannen.

Disposition exécutoire

Art. 14. Les dispositions du livre 2, titre 3, à l'exception du chapitre 3, ainsi que article 4.2.4 du Code entrent en vigueur.

Disposition abrogatoire

Art. 15. Le présent arrêté abroge et remplace l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises.

Exécutoire

Art. 16. Les Ministres sont chargés de l'exécution du présent arrêté, chacun en ce qui le concerne.

Bruxelles, le 1^{er} juin 2017.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale
R. VERVOORT

La Ministre du Logement, de la Qualité de Vie,
de l'Environnement et de l'Energie
C. FREMAULT

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.
P. SMET

Uitvoeringsbepaling

Art. 14. De bepalingen uit boek 2, titel 3, met uitzondering van hoofdstuk 3, evenals artikel 4.2.4 van het Wetboek treden in werking.

Opheffingsbepaling

Art. 15. Met voorliggend besluit wordt het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen opgeheven en vervangen.

Tenuitvoerlegging

Art. 16. De ministers zijn belast met de uitvoering van dit besluit, elk voor het deel dat voor hen van toepassing is.

Brussel, 1 juni 2017.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De minister-president
van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
R. VERVOORT

De Minister van Huisvesting, Levenskwaliteit,
Leefmilieu en Energie
C. FREMAULT

De Minister van Mobiliteit en Openbare Werken
P. SMET

Annexe I : éléments minimaux devant figurer dans le formulaire énoncé à l'article 4 de l'arrêté

1° Renseignements généraux :

a) Identification de l'entreprise : nom, adresse du site, numéro d'entreprise et numéro d'unité d'établissement de la Banque carrefour des Entreprises;

b) les coordonnées de la personne de contact, visée à l'article 2.3.1, 8° du Code (nom, prénom, adresse de contact, numéro de téléphone, adresse email);

c) la demande facultative d'un audit, tel que précisé à l'article 7.

2° Diagnostic :

a) le nombre de travailleurs sur le site et une estimation du nombre de travailleurs effectivement occupés sur le site;

b) 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 qu'il commence et termine au moins la moitié de ses journées de travail sur le site, même s'il fait des déplacements professionnels à partir du site;

c) la répartition des travailleurs selon les horaires de travail;

d) la répartition des travailleurs selon le code postal de leur domicile et leur mode de déplacement principal pour leurs déplacements domicile travail (voiture seul ou avec des membres de la famille, voiture avec d'autres travailleurs, train, métro/tram/bus STIB, De Lijn ou TEC, transport collectif organisé par l'entreprise, vélo, cyclomoteur ou moto, à pied, autre);

e) une estimation du nombre moyen de déplacements professionnels par jour et de la répartition de ces déplacements selon le mode de transport utilisé et selon la destination (à l'intérieur ou à l'extérieur de la Région de Bruxelles-Capitale);

f) une estimation du nombre moyen de livraisons de biens entrants et sortants par jour;

g) une estimation du nombre moyen de visiteurs par jour; s'il s'agit de plus de 50 visiteurs par jour, la répartition des visiteurs selon leur mode de déplacement principal et leur provenance (de l'intérieur ou de l'extérieur de la Région de Bruxelles-Capitale);

h) le nombre de voitures de société, de voitures de service, de camionnettes, de camions, d'autocars, de deux-roues motorisés et de vélos mis à disposition par l'entreprise sur le site;

i) le nombre de places de parking, louées ou en propriété, à disposition exclusive de l'entreprise, la gestion de ces places (nombre de places réservées aux travailleurs, visiteurs et véhicules de service, payant ou non) et une estimation du nombre de places utilisées aux abords du site;

Bijlage I : elementen die minstens vermeld moeten worden in het formulier waarvan sprake in artikel 4 van het besluit

1° Algemene inlichtingen :

a) Identificatie van het bedrijf : naam, adres van de site, ondernemingsnummer en vestigingseenheidsnummer van de Kruispuntbank van Ondernemingen;

b) de coördinaten van de contactpersoon, zoals bedoeld in artikel 2.3.1, 8° van het Wetboek (voornaam, naam, contactadres, telefoonnummer, e-mailadres);

c) de facultatieve aanvraag van een audit zoals bepaald in artikel 7.

2° Diagnose :

a) het aantal werknemers op de site en een schatting van het aantal werknemers daadwerkelijk tewerkgesteld op de site;

b) 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 minstens de helft van hun werkdagen op de site aanvangen en beëindigen, ook al voeren zij dienstverplaatsingen uit;

c) de verdeling van de werknemers volgens de werkroosters;

d) de verdeling van de werknemers volgens de postcode van hun woonplaats en hun belangrijkste vervoerwijze voor hun woonwerkverkeer (wagen alleen of met familieleden, wagen met andere werknemers, trein, metro/tram/bus MIVB, De Lijn of TEC, collectief vervoer georganiseerd door het bedrijf, fiets, bromfiets of moto, te voet, andere);

e) een raming van het gemiddelde aantal dienstverplaatsingen per dag en van de verdeling van deze verplaatsingen naargelang de gebruikte vervoerswijze en de bestemming (binnen of buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest);

f) een raming van het gemiddelde aantal inkomende en vertrekkende leveringen van goederen per dag;

g) een raming van het gemiddeld aantal bezoekers per dag; indien dit meer dan 50 bezoekers per dag bedraagt, de verdeling van de bezoekers naargelang hun belangrijkste vervoerswijze en hun herkomst (binnen of buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest);

h) het aantal bedrijfswagens, dienstwagens, bestelwagens, vrachtwagens, autobussen, gemotoriseerde tweewielers en fietsen dat het bedrijf op de site ter beschikking stelt;

i) het aantal parkeerplaatsen, in eigendom of gehuurd, exclusief ter beschikking van het bedrijf, het beheer van deze plaatsen (het aantal plaatsen voorbehouden voor werknemers, bezoekers en dienstvoertuigen, al dan niet betalend) en een schatting van het aantal plaatsen dat in de omgeving van de site gebruikt wordt;

j) une description des actions déjà menées par l'entreprise pour améliorer la mobilité et l'accessibilité du site ou pour diminuer l'impact des déplacements sur l'environnement;

k) 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;

l) une description de la qualité de l'accessibilité du site en transports en commun, à pied, à vélo et en voiture;

m) une analyse des informations visées aux points a) à l).

n) de manière facultative, la répartition hommes – femmes pour le points a) et la répartition selon leur mode de déplacement principal pour leurs déplacements domicile-travail.

3° Plan d'actions :

a) les objectifs de transfert modal et de rationalisation des déplacements visés par l'entreprise à atteindre au 30 juin de l'année de référence suivante moyennant l'exécution du plan d'actions. Ceux-ci concernent les déplacements domicile travail et les déplacements professionnels;

b) une description de la mise en œuvre des actions obligatoires, incluant le planning de réalisation dont les délais ont été fixés à l'art. 5 ;

c) une description des autres actions que l'entreprise décide de mettre en œuvre pour le 30 juin de l'année de référence suivante pour atteindre les objectifs du plan de déplacements.

Annexe II – Liste des mesures éligibles visant à favoriser le report modal de la voiture vers les transports publics et le vélo

1) Mise à disposition d'informations.

L'entreprise met à disposition de ses travailleurs les informations sur les possibilités de se rendre à l'entreprise en transports en commun. Il s'agit notamment d'informations concernant les arrêts, lignes, horaires, itinéraires et tarifs. Elles complètent les informations contenues dans le plan d'accès du site.

2) Actions de sensibilisation.

Chaque année, l'entreprise organise des sessions d'information et des actions de sensibilisation afin d'informer les travailleurs des mesures et des actions qui ont été prises afin de promouvoir l'utilisation des transports en commun et d'inciter les travailleurs à en faire usage.

3) Intervention dans les frais de transports en commun dès le premier kilomètre.

L'obligation légale n'étant que partielle, l'entreprise augmente sa part afin d'offrir des abonnements gratuits pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail. et ceci de préférence via des conventions tiers-payant. Sans préjudice à d'autres dispositions législatives, ces abonnements sont offerts sans restriction par rapport à la distance minimale entre le domicile et le lieu de travail.

De façon complémentaire, elle peut également rembourser ou mettre à disposition de ses employés ou visiteurs, des titres de transport à utiliser dans le cadre des déplacements professionnels ou des visiteurs.

4) Intervention pour les déplacements complémentaires en amont et en aval.

L'entreprise intervient dans les déplacements complémentaires en amont et/ ou aval. Parmi les possibilités figurent non seulement les indemnités de bicyclette et pour piétons, mais également les abonnements pour des vélos en libre-service et de carsharing, ainsi que l'organisation de navettes d'entreprise depuis les principaux arrêts d'arrivée.

5) Combinaison ou substitution de la voiture de société.

5.1 L'entreprise propose la combinaison ou la substitution d'une voiture de société avec, ou par, un « paquet mobilité ». Le paquet mobilité offre au travailleur les modes de transport adaptés à ses besoins incluant notamment le vélo en libre-service, et les abonnements de transports publics ou le vélo.

5.2. À la demande de l'employé, tant que l'entreprise n'a pas attribué de paquet mobilité, elle offre en combinaison à la voiture de société l'abonnement du vélo en libre-service, et, le cas échéant, l'abonnement annuel de transports en commun.

A partir de 2020, la notion de vélo inclut également le vélo électrique.

j) een beschrijving van reeds door het bedrijf ondernomen acties om de mobiliteit en de bereikbaarheid van de site te verbeteren of om de impact van de verplaatsingen op het leefmilieu te beperken;

k) de lijst van bedrijven op eenzelfde of nabijgelegen site waarmee een gemeenschappelijk vervoerplan of gemeenschappelijke acties voor delen zouden kunnen opleveren;

l) een beschrijving van de kwaliteit van de bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer, de fiets, te voet en met de wagen;

m) een analyse van de inlichtingen bedoeld in de voorgaande punten a) tot l).

n) op facultatieve basis, de opsplitsing mannen - vrouwen voor punt a) en voor de verdeling van de belangrijkste vervoerswijzes voor hun woon – werkverplaatsingen d)

3° Actieplan :

a) de doelstellingen inzake modal shift en rationalisering van de verplaatsingen vooropgesteld door het bedrijf, te bereiken tegen 30 juni van het volgende referentiejaar door de uitvoering van het actieplan. De doelstellingen hebben betrekking op de woon werk-verplaatsingen en de dienstverplaatsingen;

b) een beschrijving van de manier waarop de verplichte acties worden uitgevoerd met de timing van uitvoering, waarvan de termijnen vastgesteld zijn in art. 5;

c) een beschrijving van de overige acties die het bedrijf beslist te implementeren voor 30 juni van het volgende referentiejaar, teneinde de doelstellingen van het vervoerplan te halen.

Bijlage II — Lijst van maatregelen ter bevordering van de modal shift van de auto naar het openbaar vervoer en de fiets

1) Verstrekken van informatie

Het bedrijf verstrekt informatie aan zijn werknemers inzake de mogelijkheden om met het openbaar vervoer het bedrijf te bereiken. Het betreft onder meer informatie inzake de haltes, lijnen, dienstregelingen, reisroutes en tarieven. Dit vervolledigt de informatie die gegeven wordt via het toegankelijkheidsplan van de site.

2) Sensibilisatieacties.

Jaarlijks organiseert het bedrijf informatiesessies en sensibilisatieacties om zijn werknemers en bezoekers op de hoogte te brengen van de genomen maatregelen en acties ter bevordering van het openbaar vervoergebruik en om hen aan te zetten er gebruik van te maken.

3) Tussenkost in de kosten van het openbaar vervoer vanaf de eerste kilometer.

Aangezien de wettelijke verplichting slechts gedeeltelijk is, verhoogt het bedrijf zijn bijdrage om zo gratis abonnementen woon-werkverkeer ter beschikking stellen et dit, bij voorkeur, via derde betalerovereenkomsten. Onverminderd andere wettelijke bepalingen worden deze abonnementen aangeboden zonder beperking ten aanzien van de minimale afstand tussen woon- en werkplaats.

Aanvullend kan het bedrijf ook de tickets van het openbaarvervoer terugbetalen of ter beschikking stellen van zijn werknemers of bezoekers in het kader van de dienstverplaatsingen of de verplaatsingen van de bezoekers.

4) Tussenkost in het voor- en natransport.

Het bedrijf komt tussen in het voor- en/of natransport. Tot de mogelijkheden behoren niet enkel fietsvergoedingen en vergoedingen voor voetgangers, maar ook fietsdeel- en carsharingabonnementen, alsmede de organisatie van bedrijfspendelbussen vanaf belangrijke afstaphaltes.

5) Combinatie of vervanging van de bedrijfswagen.

5.1. De onderneming stelt de combinatie of de vervangen van een bedrijfswagen voor met, of door, een "mobiliteitspakket". Het mobiliteitspakket biedt de werknemer de aan zijn behoeften aangepaste vervoerswijzen met inbegrip van de fiets in fietsdeelsysteem en de openbaarvervoerabonnementen of de fiets.

5.2 Op vraag van de werknemer biedt de onderneming, zoals ze geen mobiliteitspakket toegewezen heeft, in combinatie met de bedrijfswagen het abonnement van het fietsdeelsysteem, en, in voorkomend geval, het jaarlijks openbaar vervoerabonnement.

Vanaf 2020 omvat het begrip fiets eveneens de elektrische fiets.

6) Cofinancement de l'offre en matière de transports en commun en concertation avec les opérateurs de transport et en particulier avec la STIB.

Parallèlement à une concertation régulière menée avec les opérateurs de transport sur l'offre et la qualité du transport en commun vers et depuis l'entreprise ou le site de travail, l'entreprise participe de manière active à l'élargissement de l'offre par le biais d'un cofinancement ou d'autres mesures pour garantir une couverture suffisante des frais d'infrastructure et d'exploitation de cette offre supplémentaire pour les opérateurs de transport et particulièrement pour la STIB.

Annexe III : Prescriptions techniques relatives aux parkings vélo

1° Le parking vélos comprend un nombre suffisant d'emplacements vélos, permettant d'accueillir les travailleurs et les visiteurs qui rejoignent le site à vélo, augmenté de 20%.

Le nombre d'emplacements vélos ne peut être inférieur à un cinquième du nombre d'emplacements de parking pour véhicules motorisés à disposition exclusive de l'entreprise, tel que visé en annexe I, 2°, i.

Le nombre suffisant d'emplacements vélos peut être fixé dans le rapport d'audit tel que prévu à l'article 7.

2° A la demande motivée de l'entreprise, une dérogation au nombre minimum d'emplacements précisé au point 1° ci-dessus peut être octroyée dans le cadre de l'audit.

Cette demande est exprimée dans le formulaire visé à l'article 4. En cas de demande de dérogation, l'obligation prévue à l'article 5, F est suspendue en attendant le résultat de l'audit. L'audit accorde ou refuse la dérogation et motive cette décision.

3° Les emplacements vélos sont :

facilement repérables et bien éclairés ;

pour les travailleurs, couverts de manières à être protégés des intempéries ;

dans la mesure du possible, localisés à proximité des entrées ou noyaux de circulation verticale ;

autant que possible de plain-pied ou, à défaut, accessibles par une pente douce, en veillant à minimiser le nombre de portes et de marches à franchir ;

situé au maximum à un niveau de différence par rapport à la voie publique si l'accès se fait par une rampe de parking et le cheminement y menant doit garantir la sécurité des utilisateurs ;

Si l'accès au parking vélo se fait par un ascenseur, celui-ci a une profondeur d'au minimum 2m.

4° Chaque vélo rangé dans un emplacement doit pouvoir être attaché à un support ancré et difficilement démontable.

Le dispositif de fixation des vélos doit permettre de cadenasser ensemble le cadre et au moins une roue :

le modèle en « U » inversé est fortement encouragé ;

les systèmes de râteliers permettant d'attacher le cadre sont autorisés ;

les systèmes de type « pince-roue simple » sont interdits.

5° Le parking vélos doit disposer d'une aire de manœuvre suffisante afin de permettre une manipulation aisée des vélos.

6° Le cheminement des cyclistes pour accéder aux emplacements doit être facile et sécurisé. L'itinéraire (via une signalétique) à partir de la voirie jusqu'au parking vélo doit être indiqué.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 01/06/2017 relatif aux plans de déplacements d'entreprises ;

Le Ministre-Président du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale
R. VERVOORT

La Ministre du Logement, de la Qualité de Vie,
de l'Environnement et de l'Énergie
C. FREMAULT

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
P. SMET

6) Cofinanciering van het openbaar vervoeraanbod in overleg met de vervoersoperatoren en in het bijzonder de MIVB.

Naast een regelmatig overleg met de vervoersoperatoren inzake het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer naar en van het bedrijf of de bedrijfssite, participeert het bedrijf actief aan de uitbreiding van het aanbod door middel van cofinanciering of andere maatregelen die een voldoende dekking van de infrastructuur- en exploitatiekosten van dit extra aanbod voor de vervoersoperatoren, en in het bijzonder de MIVB, garanderen.

Bijlage III. — Technische voorschriften betreffende fietsenstallingen

1° De fietsenstalling heeft voldoende plaatsen om de fietsen te kunnen stallen van de werknemers en de bezoekers die zich met de fiets naar de site begeven, vermeerderd met 20%.

Het aantal plaatsen kan niet lager zijn dan één vijfde van het aantal parkeerplaatsen voor gemotoriseerde voertuigen exclusief ter beschikking van het bedrijf, zoals bedoeld in bijlage I, 2°, i.

Het voldoende aantal plaatsen voor fietsen kan bepaald worden in het auditverslag, zoals bedoeld in artikel 7.

2° Middels een gemotiveerde aanvraag van het bedrijf kan een afwijking van het minimum aantal plaatsen, dat hierboven in punt 1° werd vastgelegd, worden toegekend in het kader van de audit.

Deze aanvraag wordt gedaan in het formulier bedoeld in artikel 4. In geval van een aanvraag voor afwijking wordt de verplichting vermeld in artikel 5, F geschorst tot het resultaat van de audit bekend is. De audit aanvaardt of weigert de aanvraag en motiveert de beslissing.

3° De fietsenstalling :

is gemakkelijk te vinden en goed verlicht;

is voor werknemers beschermd en beschermd tegen slechte weersomstandigheden;

ligt in de mate van het mogelijke in de buurt van de ingangen of kernen voor verticale circulatie;

bevindt zich waar mogelijk op het gelijkvloers of is anders bereikbaar via een lichte toegangshelling, waarbij erop wordt toegezien dat het aantal te nemen deuren en treden beperkt blijft;

ligt op maximaal één niveau verschil ten opzichte van de openbare weg indien de toegang via een parkinghelling gaat, en het traject naar de stalling moet veilig zijn voor de gebruikers;

Indien er een lift moet genomen worden om de fietsenstalling te bereiken, moet deze minimaal 2m diep zijn.

4° Elke gestalde fiets moet bevestigd kunnen worden aan een verankerde steun die moeilijk te demonteren is.

Het bevestigingssysteem voor de fietsen moet toelaten om het volledige kader en minstens één wiel van de fiets vast te leggen :

de omgekeerde 'U'-boog wordt sterk aangeraden;

aanleunbeugels waaraan het fietskader vastgemaakt kan worden zijn toegelaten;

systemen van het type "eenvoudige wielklem" zijn verboden.

5° De fietsenstalling moet voldoende manoeuvreerruimte bieden om de fietsen gemakkelijk te kunnen stallen.

6° De toegangsweg naar de fietsenstalling moet gemakkelijk en veilig zijn voor de fietsers. De route van de openbare weg tot de fietsenstalling moet aangegeven zijn (door middel van een signalisatie).

Gezien om te worden toegevoegd als bijlage aan het besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 1 juni 2017, betreffende de bedrijfsvervoerplannen ;

De minister-president
van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
R. VERVOORT

De Minister van Huisvesting, Levenskwaliteit,
Leefmilieu en Energie
C. FREMAULT

De Minister van Mobiliteit en Openbare Werken
P. SMET