

April 2016

Periodieke publicatie van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Focus

De openbare schrijver, een talent ten dienste van het publiek

Initiatiefadvies van de Raad

De mobiliteit en vervoerinfrastructuur in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest

www.esr.brussels

DOSSIER:
HET
GOEDEREN-
VERVOER



Inhoudsopgave

3 Woord vooraf

In de kijker

- 4 | Initiatiefadvies van de Raad over mobiliteit en vervoerinfrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- 4 | Volgende Debatten van de Raad

Dossier

- 5 | Het goederenvervoer

Focus

- 18 | Het alternerend leren in cijfers
- 21 | Opvolging van de resultaten van het COP21-akkoord
- 24 | Strategische oriëntatie van het fiscaal beleid
- 25 | De functie van openbare schrijver

De Adviezen van de Raad

- 28 | Uitgebracht tussen 17 september 2015 en 18 februari 2016
- 32 | Initiatiefadvies van de Raad

De Debatten van de Raad

- 34 | Over de grens: sociaal-ruimtelijke relaties tussen Brussel en Vlaams-Brabant met Filip de Maesschalck
- 36 | Herintredende vrouwen : nood aan zichtbaarheid voor vrouwelijke werkzoekenden met Stéphane Thys

38 Nieuws in het kort

- 38 | 10 jaar e-Procurement
- 38 | De "Ligue des familles" lanceert de eerste "Baromètre des parents"
- 39 | Nieuw bij de Raad opgerichte Commissies

40 Publicaties

- 40 | De cijfers van de e-commerce
- 40 | Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030
- 40 | Socio-economische monitoring

Op het ogenblik dat het Tijdschrift ter perse werd gelegd, heeft de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kennis genomen van de aanslagen in Zaventem en Maalbeek. Hij biedt de slachtoffers en hun nabestaanden zijn oprechte medeleven aan.

Woord vooraf

De organieke ordonnantie van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voorziet dat de Regering zijn advies inwint over de voorontwerpen van ordonnantie betreffende sociaaleconomische materies. De Strategie 2025, het globaal programmadocument voor alle beleidsacties die tijdens de komende tien jaar in het Brussels gewest zullen worden verwezenlijkt, heeft een nieuw concept ingevoerd, namelijk dat van de "gedeelde prioriteiten". Dit concept, dat oorspronkelijk was voorgesteld door de Raad, heeft betrekking op een aantal belangrijke werven die het voorwerp zullen uitmaken van "gezamenlijke werkzaamheden" van de Regering en de sociale gesprekspartners.

Deze "samenwerking" komt tot uiting tijdens een eerste fase stroomopwaarts van de opstelling van een voorontwerp van ordonnantie. Zij laat toe om het bestaan na te gaan van (en te zoeken naar) een consensus over de grote lijnen van de behandelde dossiers. De tweede fase, deze van de klassieke raadpleging, komt na de zogenaamde fase van "de eerste lezing door de Ministerraad". Dit dubbele tijdspect biedt aan de sociale gesprekspartners de gelegenheid om meer "stroomopwaarts" deel te nemen aan de opstelling van de tekstontwerpen. Deze nieuwe praktijk vergemakkelijkt het raadplegingsproces aanzienlijk.

Er zijn reeds tal van positieve en bemoedigende voorbeelden die toelaten om een bestending van dit raadplegingsproces te overwegen, op zijn minst voor de materies die door de sociale gesprekspartners in overleg met de Regering zijn bepaald. Of het nu de reorganisatie betreft van de stages door de kaderordonnantie betreffende de stages voor werkzoekenden en het besluit met betrekking tot de instapstages, of de Brusselse hervorming van het doelgroepenbeleid, met de besluiten betreffende de voorziening inzake oudere werknemers en het inschakelingscontract, telkens heeft de Raad deze nieuwe werkwijze van de "gedeelde prioriteiten" op gunstige wijze verwelkomd.

De economische en sociale dialoog in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat bijgevolg de goede richting uit. We moeten nu de gelegenheid, die ons wordt geboden, benutten om deze nieuwe manier, waarop de Brusselse normen worden uitgewerkt, verder te ontwikkelen.



Philippe Van Muylder – Voorzitter

In de kijker

Initiatiefadvies betreffende de mobiliteit en de vervoerinfrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



De veiligheidsproblemen in de Brusselse tunnels (en meer bepaald de gedeeltelijke sluiting van één van de tunnels) hebben een niet te verwaarlozen impact op de mobiliteit in ons Gewest en - bijgevolg - op de Brusselse economie.

Ingevolge de recente actualiteit met betrekking tot de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de sociaaleconomische impact ervan, heeft de Raad beslist om een initiatiefadvies uit te brengen waarin zijn visie over de mobiliteit te Brussel wordt uiteengezet. Deze mobiliteit moet multimodaal, duurzaam, coherent en overlegd, doorzacht en gebudgetteerd zijn en moet worden opgevolgd.

De Raad dringt erop aan dat de mobiliteit in Brussel het voorwerp zou uitmaken van een constructief overleg (Gewesten, federale overheid en gemeenten) waarbij ook de sociale gesprekspartners in het kader van de Strategie 2025 worden betrokken.

Wij nodigen u uit om het initiatiefadvies te lezen op pagina 32.

Volgende Debatten van de Raad:

Maandag 18 april 2016: **Small is great** door Johan Lambrechts, doctor in de economische wetenschappen en hoogleraar aan de KU Leuven.

Maandag 30 mei 2016: **Blik op het studentenleven in Brussel: stedelijke praktijken en omgang met de stad** door Frédéric Raynaud, Departementshoofd Territoriale kennis bij ATO.

Van goederenvervoer tot "vlotte bevoorrading", een zaak van iedereen

Dossier samengesteld met de steun van de cel Goederenvervoer van de Directie Beleid van Mobiel Brussel: Marianne Thys, Christophe de Voghel en Charlotte De Broux

Op het ogenblik van de inwerkingtreding van de kilometerheffing voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton en nagenoeg drie jaar na de goedkeuring van een strategisch plan door de Brusselse regering, hoe staat het met het goederenvervoer te Brussel?

De kilometerheffing voor het goederenvervoer

Op 1 april 2016 wordt de kilometerheffing van kracht in België. Deze geldt voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton die goederen vervoeren.

Een kilometerheffing moet toelaten om op billijke wijze bij te dragen tot de kosten van de infrastructuur en van de impact op het leefmilieu. Alle vrachtwagens, die rondrijden in België, zullen met een "On Board Unit" (OBU) uitgerust moeten zijn. Dit apparaat maakt de berekening mogelijk van het te betalen tarief in verhouding tot het aantal afgelegde kilometers.

De tarieven zijn eveneens afhankelijk van het gewicht van het voertuig, de uitstoot (EURO-norm van het voertuig) en van het type weg. In Brussel zijn alle wegen onderworpen aan deze tolbelasting. Voor meer informatie: www.viapass.be

Tijdens de laatste jaren werden een hele reeks interessante projecten ontwikkeld en kwamen tal van nieuwe actoren op de markt : een stedelijk distributiecentrum uitgbaat door CityDepot, groene leveringen met de fiets door Bubble Post⁽¹⁾ of met voertuigen die rijden op aardgas door Sumy⁽²⁾, bedrijfsleveringsplannen bij BNP Paribas Fortis en bij de ULB (cf. Interview met Alexandra Demoustiez), vervoer op laadborden over de waterweg door Blue Line Logistic⁽³⁾ met de hulp van de Haven van Brussel, of nog, tests met nachtleveringen door Colruyt en Delhaize. Er komt bijgevolg duidelijk een beweging voor een stedelijke en duurzame logistiek op gang.

De aanzet tot sommige projecten werd gegeven door het Brussels gewest, in samenwerking met private actoren en met Europese steun. Andere projecten zijn zuiver private initiatieven, voldoen aan nieuwe noden en hebben eveneens hun plaats gevonden te Brussel.

Het betreft hier positieve en concrete evoluties waarover we ons moeten verheugen maar waarvan we niet makkelijk de impact op de mobiliteit in de hoofdstad kunnen meten. Over de uitdagingen inzake toegankelijkheid van de stad wordt nog steeds gedebatteerd en de luchtkwaliteit blijft problematisch.

De meeste aandacht gaat uit naar het vervoer van personen, maar wat vertegenwoordigt het goederenvervoer?

⁽¹⁾ www.bubblepost.be

⁽²⁾ www.sumy.be

⁽³⁾ www.bluelinelogistics.eu



De vrachtwagens en bestelwagens in het Brussels verkeer

Het vrachtwagenverkeer vertegenwoordigt 6% van het totale verkeer dat het Brussels gewest binnenrijdt, en de bestelwagens zijn goed voor 8%. Dit stemt overeen met 16.000 vrachtwagens en 26.500 bestelwagens per dag. Het aandeel van deze vrachtwagens daalt naarmate men de stad binnenrijdt (van 3% tot 1,2% in de lokale straten), terwijl het aandeel van de bestelwagens stabiel blijft.

Het wegverkeer neemt nog steeds toe, de wil om ruimte te herwinnen ten behoeve van de voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer, en de nieuwe logistieke praktijken creëren een aanzienlijke druk op het goederenvervoer en op de leveringen in de hoofdstad. De toename van het goederenvervoer in de stad lijkt, net zoals in andere Europese steden, sneller dan de stijging van het personenvervoer te verlopen, en dreigt de problemen wat betreft de verzadiging van het verkeer nog te verergeren. Het gebruik van de waterweg – een toekomstgerichte oplossing, die nu reeds moet worden verzekerd en ontwikkeld voor bepaalde specifieke vormen van vervoer, zal de uitdagingen van de komende jaren inzake stedelijke bevoorrading en verzadiging van het wegennet niet alleen kunnen oplossen. Andere oplossingen, in het bijzonder voor het vervoer over de weg, worden uitgewerkt en moeten worden ondersteund.

Ook al willen talrijke ondernemingen in Brussel blijven (cf. Interview de Philippe Antoine), toch toont Katern 4 van het Observatorium van de Mobiliteit⁽⁴⁾ aan hoezeer de logistieke activiteiten de neiging hebben om de stad te verlaten. Deze de-lokaliseringen leiden tot banenverlies en een verlenging van de afstanden die moeten worden afgelegd.

Dit heeft een rechtstreekse impact op de mobiliteit (ook omwille van de geringere bereikbaarheid met het openbaar vervoer voor de werknemers). De vraagstukken zijn ingewikkeld van aard, het vervoer overschrijdt de gewestgrenzen, en ook hiervoor bestaan geen magische oplossingen. Dit dossier verstrekt u de cijfers om de uitdagingen te begrijpen, reikt ideeën aan en heeft de ambitie als hefboom te fungeren voor projecten van Brusselse actoren voor een betere stedelijke organisatie en een meer doeltreffende mobiliteit.

⁽⁴⁾ Dit document kan worden geraadpleegd op de website: <http://www.mobielbrussel.irisnet.be/>, in de rubriek "De mobiliteit van morgen".

Interview met mevrouw Alexandra Demoustiez

Alexandra Demoustiez

is de verantwoordelijke van de dienst Leefmilieu & Mobiliteit van de Université Libre de Bruxelles (ULB). Deze dienst moet het duurzaam ontwikkelingsbeleid van de ULB sturen.



Plan toegankelijkheid Solboshsite

De Raad: Kan u ons uw ervaringen met bedrijfsleveringsplannen uiteenzetten?

Alexandra Demoustiez: Mobiel Brussel was op zoek naar twee pilootondernemingen voor een diagnose en een analyse over de leveringen aan een bedrijf. De ULB heeft hiervoor haar kandidatuur ingediend voor haar Solboshsite. Deze telt 23.000 studenten en 3.500 personeelsleden. De tweede pilootonderneming was BNP Paribas Fortis.

De ULB is een "stad in de stad" met verschillende ingangen. Met dit plan wilde het Gewest de leveringen optimaliseren en beperken. Dankzij het bedrijfsleveringsplan (BLP) hebben we kunnen ontdekken dat we zo'n 1.000 leveringen per week ontvingen. We hebben tevens het aantal en de duur van de leveringen kunnen berekenen, evenals de verplaatsingen van de leveranciers.

Samen met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw hebben we nagedacht over concrete pistes en een actieplan. We hebben namelijk vastgesteld dat 60% van de leveringen intern gebeurden (tussen de verschillende campussen) en dat we beroep deden op zes

verschillende ondernemingen voor de levering van de waterfonteinen. Het was dan ook mogelijk om onze 1.000 wekelijkse leveringen een rationalisering te laten ondergaan.

De onderzoeken hebben eveneens aangetoond dat de chauffeurs, ook al kennen zij het leveringsadres, vaak niet op correcte wijze zijn ingelicht over het juiste leveringspunt. Om aan dit probleem te verhelpen, hebben we een toegankelijkheidsplan voor de leveringen opgesteld dat werd medegedeeld aan alle personeelsleden die bestellingen plaatsen. Voortaan zullen zij aan hun leveranciers zeer nauwkeurige aanwijzingen kunnen geven.

We moeten nog een tiental acties voeren op korte, middellange en lange termijn.

De Raad: Welke actoren zijn betrokken bij de opstelling en implementering van zo'n plan?

Alexandra Demoustiez: Aangezien we een pilootonderneming waren, was er eerst en vooral Mobiel Brussel, er was het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, dat fungeerde als consultant, en de dienst Leefmilieu & Mobiliteit van de ULB. Ik had eveneens enkele belangrijke diensten ingelicht, zoals de aankoopafdeling, de economaten, de verantwoordelijke van de restaurants en de infrastructuurverantwoordelijken. We konden bovendien rekenen op de steun van de hoogste instanties van de universiteit, wat onontbeerlijk is voor de lancering van zo'n project.

De Raad: Wat is de meerwaarde van zo'n plan, zowel voor de ULB als voor haar omgeving?

Alexandra Demoustiez:

Dit plan heeft ons sleutelindicatoren verstrekt om onze uitstoot te verminderen. We moeten nu op een zo treffend mogelijke manier overgaan tot de verspreiding en verwerking van onze informatie teneinde het geheel van de

betrokken diensten in te lichten. We staan bijgevolg voor een nogal aanzienlijke informatie- en sensibiliseringsopdracht. De beperking van onze uitstoot van broeikasgassen en – bijgevolg – van onze leveringen is bovendien opgenomen in ons milieubeleid.

Het betreft hier een enorme maar interessante werf met een positieve impact voor het Gewest.

De Raad: Zou u aan een andere instelling/ onderneming aanbevelen om een BLP op te stellen?

Alexandra Demoustiez: Absoluut, want de leveringen hebben een aanzienlijke impact op onze economische en milieuprestaties. We onderschatten de zaken vaak. Zo had ik onze leveringen op 200 per week geraamd. Welnu, we haalden 1.000 leveringen per week. Op termijn zouden we deze oefening eveneens willen verrichten voor de twee andere campussen van de ULB.

De bedrijfsleveringsplannen

De ondernemingen zijn de eindbegunstigden van de logistieke ketens. Als klanten van de operatoren creëren zij de vraag naar vervoer. Zij vervullen bijgevolg een centrale rol in dit proces, ook al weten zij dat meestal niet. De overstap naar een meer duurzame logistiek vereist dat men een reële verbintenis van de Brusselse bedrijven bekomt. Een bedrijfsleveringsplan is een strategisch document dat de volgende doelstellingen nastreeft door een optimalisering van het proces van leveringen/afhalingen:

- de bevoorradings en afhalingen van de onderneming verzekeren in optimale omstandigheden;
- de exploitatiekosten van het beheer van de bestellingen voor de onderneming beperken. Hierop kan immers worden bespaard door een groepering van de goederen, wat het aantal bewegingen zal verminderen, evenals de tijd die wordt besteed aan de ontvangst van de goederen en de aankoopactiviteiten;
- de negatieve impact van de leveringen beperken, zoals de CO₂-uitstoot, de verzadiging van het verkeer en de verkeersonveiligheid.



De leveringen in Brussel zijn eveneens van belang voor de ondernemingen

Men raamt dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest elke week zo'n **800.000 leveringen** worden verricht. De kleine handelszaken (met inbegrip van de horecasector) en de groothandelszaken zijn de belangrijkste afnemers. Maar ook ondernemingen van de tertiaire sector genereren 0,14 goederenbewegingen per week en per werknemer. Leveringsplannen in het buitenland hebben aangetoond dat men 20% kan besparen op de leveringen en dat deze besparingen economische baten voor de bedrijven opleveren.

Verbetering van de leveringen aan de KMO en de openbare besturen

Na te hebben gewerkt aan de leveringen aan twee grote ondernemingen (ULB en BNP Paribas Fortis) in 2015, zullen in 2016 tests worden uitgevoerd met BLP voor de KMO. Er werden vijf pilootbedrijven geselecteerd die hun BLP zullen opstellen met de hulp van Mobil Brussel, het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw en de Union des Classes Moyennes.

De overheidsbesturen moeten het voorbeeld geven. De Gewestelijke Overheidsdienst Brussel zal daarom in 2016 met het proces starten, en er staat reeds een sensibilisering van de gemeentebesturen op stapel.

Interview met de heer Philippe Antoine

Philippe Antoine is directeur-generaal Economische Expansie bij Citydev.



De Raad: Welke plaats is voorbehouden aan de logistieke activiteiten in de opdrachten van Citydev, en welke evolutie hebben zij de laatste jaren ondergaan?

Philippe Antoine: Citydev bestaat 40 jaar en bezit een degelijke expertise inzake de vestiging van ondernemingen en economische activiteiten op het gewestelijk grondgebied in zijn geheel.

De zones met vervoeractiviteiten op de kanaalas worden beheerd door de Haven van Brussel. De andere stedelijke industriezones worden over het algemeen door Citydev ontwikkeld. 95% van onze sites bevinden zich in stedelijke industriezones en we ontwikkelen er bijgevolg logistieke activiteiten, zonder hieraan de voorrang te geven. We beschikken eveneens over zakenparken. Men kan

bijgevolg spreken van een rolverdeling waarbij iedereen tussenkomt met zijn eigen bekwaamheden en de expertise die hij op de kanaalas heeft verworven. Heel wat van onze sites bevinden zich trouwens in de periferie, binnen het Brussels gewest natuurlijk. Als openbare instelling zijn wij aan bepaalde verplichtingen onderworpen, met name inzake jobdichtheid. We beschikken over een minimumcijfer aan arbeidsplaatsen per hectare dat moet worden nageleefd indien een onderneming zich op een van onze sites wil vestigen. Het handelt zich in casu om 50 arbeidsplaatsen per hectare voor materiële activiteiten ; voor immateriële activiteiten (tertiaire sector) bedraagt het minimum 75 jobs per hectare. Ik wens hier te wijzen op een mooie evolutie want enkele jaren geleden werd de toegang tot onze sites nagenoeg aan elke logistieke activiteit ontzegd.

Vandaag zijn er – tot ieders tevredenheid – "logistici" gevestigd, want zij scheppen werkgelegenheid. Van de 400 ondernemingen, die op onze sites gevestigd zijn, behoren er steeds meer tot de logistieke sector. De werkgelegenheid dankzij logistieke activiteiten en het goederenvervoer neemt toe.

Ziehier twee voorbeelden: de verhuizingsfirma *Potiez-Deman* die op de Bergensesteenweg in Anderlecht was gevestigd. Deze onderneming ondervond problemen inzake bereikbaarheid en wilde haar volledige infrastructuur samenbrengen naar een andere Brusselse site. Welnu, deze onderneming heeft zich inmiddels te Evere gevestigd, op onze Da Vinci-site, waar zij het gebouw heeft overgenomen van een gedelokaliseerde onderneming. Deze activiteit biedt aan meer dan 80 mensen werk.

Het tweede voorbeeld is het sorteercentrum van *Les Petits Riens* dat zich buiten het Brussels gewest bevond. Vandaag is dit centrum gevestigd in Anderlecht, nabij de IKEA, waar zij verschillende sites en activiteiten hebben gegroepeerd.

De Raad: Zijn de logistiek en, meer globaal, de mobiliteit belangrijke bekommernissen voor de Brusselse ondernemingen?

Philippe Antoine: Sedert ongeveer 10 jaar hebben we een aanzienlijke stijging vastgesteld van de aanvragen van ondernemingen die zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest willen vestigen. Het gaat vandaag in 85% van de gevallen om herlokaliseringen van bedrijven die reeds in Brussel gevestigd zijn maar problemen van bereikbaarheid of mobiliteit ondervinden.

Meer dan 4 op 5 aanvragen zijn verzoeken tot herlokalisering van ondernemingen binnen Brussel omwille van logistieke redenen.

De Raad: Hinderpalen voor de logistieke activiteiten zouden niet enkel gevolgen hebben voor de mobiliteit maar ook voor de werkgelegenheid. Hoe kan men hieraan verhelpen en de logistieke functie in het BHG vrijwaren?

Philippe Antoine: We hebben nieuwe vastgoedprojecten ontwikkeld die kunnen voldoen aan de logistieke noden van een aantal ondernemingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. We ontvangen namelijk heel wat aanvragen van KMO die zich op oppervlakten van 250 tot 1.000 m² wensen te vestigen. We hebben nieuwe gebouwen ontworpen, "KMO-parken" genaamd. Deze bestaan uit modules van 250 tot 500 m², en zijn compact en energiezuinig. De ondernemingen kunnen deze vervolgens naar eigen wens uitrusten, met sectionale poorten. Zij kunnen hierin een mezzanine aanbrengen om het opslagvolume te verhogen en opdat hun bestelwagens het gebouw zouden kunnen binnenrijden, wat toelaat om het wegennet minder te belasten. Dit product voldoet aan een duidelijke vraag van de Brusselse KMO en kent een groot succes.

De Raad: Wat zijn de strategische plaatsen te Brussel waar de logistieke activiteiten moeten gevestigd zijn?

Philippe Antoine: Het is onnodig om tegen ondernemingen te zeggen waar zich te vestigen. Elke onderneming heeft zijn industrieel plan en analyse. Er zijn maar weinig bedrijven die beroep op ons doen omdat ze op zoek zijn naar een welbepaald type van gebouw, ongeacht de plaats waar het zich bevindt. Ondernemingen hebben over het algemeen een voorkeur (bedienen zij eerder Vlaanderen, Wallonië of Brussel?). De vestigingsplaats kan eveneens afhangen van de woonplaats van de baas van de onderneming.

De logistieke uitdagingen hebben een rechtstreekse impact op de levenskwaliteit van de Brusselaars en op de verzadiging van het wegverkeer. De Haven verricht reeds heel wat inspanningen en begint gunstige resultaten te zien wat betreft een toename van het verkeer over de waterweg. Ik ben er bovendien vast van overtuigd dat het goed zou zijn om over enkele stedelijke distributiecentra te beschikken die over het Brussels grondgebied verspreid zijn. Zo zou men de hoofdstad op zeer vlotte wijze kunnen bedienen.

De lokalisering van de logistieke activiteiten te Brussel



De 4de Katern van het Observatorium van de mobiliteit is gewijd aan het goederenvervoer en de logistiek te Brussel. Dit document gaat met name over tot een analyse van de lokalisering van de logistieke activiteiten in het BHG en zijn periferie.

Men stelt een de-lokalisering van de groothandel en de logistiek vast naar meer periferische zones, zoals Mechelen en Waver.

Dit proces leidt tot een verlenging van de distributieketens, in het bijzonder wat betreft de laatste schakel van de levering op bestemming, d.w.z. op het gedeelte van de logistiek dat reeds het minst geoptimaliseerd is.

Onlangs werd overgegaan tot een actualisering van het Observatorium van de productieactiviteiten op het grondgebied van het Gewest. Bij deze actualisering werd vastgesteld dat de vermindering van de oppervlakten voor de productie en logistieke activiteiten, die reeds in 2011 was vastgesteld, zich verder doorzet. Sedertdien werden ongeveer 8% van de oppervlakten afgebroken of omgevormd om nieuwe activiteiten te huisvesten. Het is trouwens geen verrassing dat het merendeel van de logistieke activiteiten en de groothandel voornamelijk op de kanaalas gevestigd zijn.

Voor meer informatie: www.mobielbrussel.irisnet.be

"5 gangbare opvattingen over de stedelijke distributiecentra"

De stedelijke distributiecentra (SDC) – deze opslagplaatsen aan de rand van de steden waar goederen worden uitgeladen om vervolgens te worden gehegroepeerd om de leveringen door voertuigen, die beter aan de stedelijke context aangepast zijn, te optimaliseren – hebben heel wat tests ondergaan. Ook werd hieraan heel wat literatuur gewijd sedert de jaren '70. Sedert 2014 wordt dit concept ook uitgetoetst in het Brussels gewest. Er zijn nochtans nog heel wat gangbare opvattingen over de kwestie.

- **"De doeltreffendheid van deze voorziening is niet aangetoond":** voor het project LaMiLo⁽⁵⁾ heeft Mobiel Brussel samengewerkt met CityDepot dat ook vandaag nog steeds een SDC uitbaat in Brussel. De prestaties van dit centrum hebben het voorwerp uitgemaakt van een grondige opvolging. Dit heeft toegelaten om aan te tonen dat bij gelijke hoeveelheden goederen een beperking met 21% van de kilometers werd bereikt die werden afgelegd in de stad, een halvering van het aantal afgelegde rondes en van het aantal leveringsvoertuigen, evenals een beperking met 22% van de uitstoot van NOX en kleine stofdeeltjes.
- **"De SDC kunnen slechts werken dankzij aanzienlijke toelagen":** CityDepot heeft een starttoelage ontvangen in het kader van het project LaMiLo maar werkt sindsdien zonder financiële steun. Ook andere bedrijven, zoals Bubble Post, hebben zich in dit marktsegment gelanceerd, wat aantoont dat er wel degelijk een vraag is.
- **"Een SDC lost het probleem op van de leveringen in de stad":** de SDC zijn een uitstekende oplossing voor de niet-geoptimaliseerde leveringsstromen maar brengen niets bij wat betreft de goed georganiseerde leveringen, zoals deze aan de supermarkten of van de grote leveranciers met een leveringsdensiteit die reeds aanzienlijk is. De vraag van de beschikbaarheid van de leveringszones, van de mogelijkheid om 's nachts te leveren, van de keuze van de voertuigen, enz. stelt

zich bijgevolg nog altijd. De specifieke stromen, zoals deze van de snelleleveringen en leveringen van verse producten, worden niet per se geregeld door de SDC. Tenslotte is het zo dat het niet is omdat een oplossing voorhanden is, dat deze door iedereen wordt benut. De SDC vormen bijgevolg een oplossing, maar zijn zeker niet de enige oplossing.

- **"Laat ons een SDC oprichten aan Schaarbeek-Vorming en de kwestie van de SDC is geregeld":** waarom wachten als we vandaag kunnen handelen? Het idee van één groot centrum, dat alle leveringsstromen zou opslorpen, is trouwens geen ideale oplossing. Een distributieve structuur van SDC aan de verschillende ingangen van Brussel zou beter zijn om een evenwicht te vinden tussen nabijheid van het stadscentrum (is essentieel om elektrische voertuigen en cargofietsen te kunnen gebruiken) en bereikbaarheid van buiten, teneinde de door de vrachtwagens in de stad afgelegde afstanden maximaal te beperken. Zo heeft een recente studie van de ULB en de VUB aangetoond dat een optimale dekking van de stad drie tot vier verschillende vestigingen zou vereisen. Ook het bestaan van verschillende actoren (desgevallend gespecialiseerd vanuit ruimtelijk en thematisch oogpunt) veronderstelt het bestaan van verschillende centra.
- **"Het is aan de politiek om te beslissen waar deze SDC moeten komen indien men dit gegeven in toekomstige projecten wil opnemen":** te Brussel, net als elders in Europa, worden de SDC, die doeltreffend werken, beheerd door privéondernemingen; ondernemingen die bijgevolg vrij hun vestigingsplaats kiezen, in functie van hun eigen eisen en de beschikbare gronden. Het is op dit vlak dat de politiek moet tussenkomen. Zo zal men er eveneens in slagen om andere activiteiten met een logistieke component te ondersteunen die nood hebben aan aangepast vastgoed om de stad beter te kunnen bedienen. Ook al hebben al deze activiteiten zeer uiteenlopende eisen, toch hebben zij het belang gemeen van een verbinding met de grote vervoerinfrastructuur (over de weg, de waterweg of via het spoor).

⁽⁵⁾ www.lamiloproject.eu



CDU CityDepot

MOBIEL BRUSSEL LANCEERT EEN DENKPROCES OVER EEN SYSTEEM VOOR DE ERKENNING VAN OPERATOREN INZAKE STEDELIJKE DISTRIBUTIE



Interview met de heren Xavier Tackoen en Marcel Van Meesche

Xavier Tackoen is mobiliteits- en territoriaal deskundige, behaalde een licentiaat in de handelswetenschappen en is afgevaardigd-bestuurder van het studiebureau Espaces-Mobilités.

Marcel Van Meesche is directeur van 21 Solutions, een studiebureau gespecialiseerd in de ontwikkeling van milieulabels en erkenningssystemen. Het bedrijf heeft eveneens ervaring met participatieve processen.



De Raad: Wat omvat het systeem voor de erkenning van operatoren inzake stedelijke distributie en wat draagt dit bij tot de mobiliteit in het algemeen?

Xavier Tackoen: We staan momenteel nog maar aan het begin van ons denkproces en hebben tot op heden vooral de sector in Europa aan een analyse onderworpen.

Marcel Van Meesche: In de studie lijsten we territoriale initiatieven op, wat betreft een stad, een stadsgedeelte, die aan de ondernemingen met vervoeractiviteiten vragen om bepaalde criteria inzake leefmilieu, geluidshinder, enz. na te leven. We gaan eveneens na welke ondernemingen reeds over een label beschikken en welke wijzigingen zij dankzij dit label hebben doorgevoerd.

Wat betreft de territoriale benaderingen, hebben we ons toegespitst op steden zoals Parijs, Toulouse, Londen, Parma, Den Haag en Bayonne die handvesten hebben opgesteld en labels of reglementen hebben uitgewerkt.

Xavier Tackoen: We merken op dat er verschillende soorten van programma's zijn, sommige op vrijwillige basis, onder de vorm van de ondertekening van een handvest. Het betreft de eerste fase.

Er wordt een **handvest** ondertekend tussen een aantal transporteurs, logistici en de overheid met het oog op een akkoord over een kader tot verbetering van de leveringen (bijvoorbeeld: naleving van de leveringszones of aankoop van schonere en/of minder luidruchtige voertuigen voor nachtleveringen). Dit eerste kader is helemaal niet dwingend van aard. Het handvest in kwestie is gebaseerd op goodwill en biedt het voordeel dat het een kader creëert voor overleg tussen de actoren. De overheid en de private sector kunnen samen mogelijkheden tot verbetering bespreken en zelf de elementen van het handvest opstellen.

De tweede soort van programma's is deze van de "**labellisering**" waarbij men de vorderingen en acties certificeert en erkent die door sommige ondernemingen zijn doorgevoerd. Deze soort omvat verschillende systemen die uitgaan



van criteria van verplichte of optionele prestaties die moeten worden gehaald. Sommige systemen hebben een zeer globaal karakter en

behelzen begrippen zoals veiligheid, leefmilieu en kwaliteit. Het meest doorgedreven systeem is FORS⁽⁶⁾ in Londen.

Marcel Van Meesche: Het betreft een van de programma's die het best werken in Europa. Zijn voordeel ligt in het feit dat het progressief is, want men kan "brons", "zilver" of "goud" halen. De distributieonderneming kan er bijgevolg op vooruitgaan, net als haar opdrachtgevers. Men zou zich kunnen inbeelden dat een logistieke of distributieonderneming beslist om enkel beroep te doen op ondernemingen die "brons" of meer hebben behaald.

Dit model is nogal volledig en ingewikkeld, want het vereist een aanzienlijke opvolging inzake registratie en erkenning. Het vraagt tevens een snelle behandeling en een

⁽⁶⁾ Fleet Operator Recognition Scheme: www.fors-online.org.uk

controle van de toepassing van de criteria na certificatie.

Xavier Tackoen: Kunnen we zo'n ambitieus project opzetten in Brussel? We zijn nog helemaal niet zo ver. Momenteel evalueren we enkel de mogelijkheden.

De derde soort is meer dwingend van aard, het betreft de **reglementering**. Zo zou een voetgangerszone of een gedeelte van een stadscentrum slechts toegankelijk kunnen zijn voor elektrische voertuigen of voertuigen die niet meer dan een vastgesteld aantal decibels veroorzaken, enz. We bevinden ons hier op het reglementaire vlak en sommige normen worden opgelegd om vervoerders in de mogelijkheid te stellen om leveringen te verrichten. Uit onze analyse blijkt dat er **drie mogelijke acties** zijn inzake duurzame stedelijke distributie.

Een van onze denkpistes is een evaluatie van het belang om deze vorm van labellisering op te nemen in een bestaand label. In plaats van nieuwe labels te creëren die aan

leesbaarheid en geloofwaardigheid verliezen, proberen we na te gaan hoe een inclusief systeem kan worden uitgewerkt dat – indien een stedelijke distributieonderneming reeds over een label beschikt – toelaat om de bestaande labels te valoriseren en de administratieve last te verminderen voor het verkrijgen van het label dat men zou willen ontwikkelen.

Marcel Van Meesche: Er bestaan reeds multisectorale certificaties, zoals ISO 14001⁽⁷⁾, het label EMAS⁽⁸⁾ of het Brussels label "Ecodynamische onderneming" dat reeds aan 200 publieke en private ondernemingen werd toegekend en getuigt van het goede milieubeheer van een onderneming. In dit verband kunnen we eveneens het sectoraal label "Lean & Green" vermelden, in het kader waarvan ondernemingen zich ertoe verbinden om hun CO₂-uitstoot met 20% te verminderen over een periode van 5 jaar. De keuze van de activiteiten, waarop deze 20% betrekking zullen hebben, beperkt zich echter niet tot vervoer en kan bijvoorbeeld ook betrekking hebben op opslagplaatsen.

Xavier Tackoen: Er stellen zich bijgevolg verschillende vragen. Eerst en vooral is er de vraag of Brussel zich moet inschrijven in een reglementaire benadering (voorbeeld: voertuigen hebben slechts tot 10-11 uur toegang tot de voetgangerszones maar voertuigen, die aan bepaalde normen voldoen, of niet-gemotoriseerde voertuigen hebben hiertoe onbeperkt toegang)? Een tweede benadering zou deze zijn van een geleidelijke labellisering (men onderwerpt de werkwijze van de vervoerder aan een analyse en kent hem bijvoorbeeld het label van een ster toe). De derde benadering is meer van thematische aard en sommige ondernemingen zouden enkel voor de nachtleveringen een label kunnen verkrijgen want zij maken gebruik van stille voertuigen). De vervoerders zouden op progressieve wijze "medailles" kunnen verwerven. Dit alles werd besproken door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, afdeling Goederenvervoer, en we zullen vervolgens met de vervoersmaatschappijen een workshop organiseren teneinde na te gaan wat voor hen belangrijk is.

⁽⁷⁾ Internationale norm die getuigt van het goed milieubeheer van een onderneming: www.iso.org

⁽⁸⁾ Europese verordening die het goed milieubeheer van een onderneming erkent: www.emas.eu

"Waarom een systeem voor de erkenning van operatoren?"

U koopt ongetwijfeld al uw benodigheden aan de voorwaarde "Delivery Duty Paid". Dat betekent dat de kostprijs van het vervoer ten laste is van de verkoper en bijgevolg in de globale prijs verrekend is. Ten gevolge hiervan heeft u waarschijnlijk geen enkel zicht op de kostprijs voor het vervoer van uw goederen. Dat betekent ook dat u niet eens weet wie u deze goederen levert. U heeft zich waarschijnlijk zelfs nooit de vraag gesteld.

De keuze van de operator is nochtans van groot belang voor de kostprijs, maar niet alleen. Door te kiezen voor een doeltreffende operator die van weinig verontreinigende voertuigen gebruik maakt, kan u bijdragen tot een verbetering van de levenskwaliteit, de verzadiging van het verkeer beperken, of nog het aantal verkeersongevallen verminderen. Kortom, van Brussel een stad maken waar het voor iedereen een stuk aangener wordt.

De rol van een systeem voor de erkenning van operatoren laat u toe om een voorbeeld te zijn door zelf te bepalen met welke vervoerders u wil werken om een meer verantwoordelijk en respectvol beleid te voeren. Want niets verhindert u om op dit vlak uw eisen te stellen aan uw leveranciers.

Aan erkende operatoren zouden bijvoorbeeld ook bepaalde voorrechten kunnen worden toegekend, zoals een preferentiële toegang tot bepaalde zones of het recht op nachtleveringen indien zij aantonen dat zij goede praktijken voeren inzake geluidshinder. Een toepassing zou er bijvoorbeeld kunnen in bestaan, de aflevering van een milieuvergunning voor nachtleveringen te onderwerpen aan de voorwaarde dat men beroep doet op een vervoerbedrijf dat een in het kader van dit erkenningsstelsel afgeleverd getuigschrift kan voorleggen.

Interview met mevrouw Claire Heughebaert

Claire Heughebaert is projectleider bij de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI). In het team voor het Kanaalplan is zij verantwoordelijk voor het grondgebied tussen het Biestebroekbekken en het zuiden van het Brussels gewest.

De Raad: De kanaalzone moet en zal nog talrijke uitdagingen moeten aannemen van economische, sociale, demografische en andere aard. Wat is de plaats die in deze omstandigheden aan de logistiek en aan het goederenvervoer wordt gegeven?

Claire Heughebaert: Het Kanaalplan werd uitgewerkt als een operationeel antwoord op de uitdagingen waarmee het Brussels Gewest wordt - en tijdens de komende 20 jaar nog zal worden - geconfronteerd: woon-, werkgelegenheid, economie in het algemeen, mobiliteit en levenskwaliteit.

Dit plan moet de functionele mixiteit op elke schaal in praktijk brengen. Het wil de economische activiteit in de stad behouden maar tegen de voorwaarden van de stad, namelijk : een zuinig gebruik van de beschikbare gronden (een zeldzaam en duur goed in het Brussels gewest), en waken over de stedelijke integratie van de economische activiteiten (wat veronderstelt dat men de relaties met andere functies beheert).

In dit kader worden de logistiek en alle aspecten van de stedelijke distributie noodzakelijkerwijs in de werkzaamheden van het Kanaalplan opgenomen. Het betreft namelijk elementen die deel uitmaken van de stad. De stad werkt dankzij het kanaal maar eveneens dankzij het spoorwegnet en de grote assen van het wegvervoer die de zone doorkruisen. Brussel is bovendien een

haven voor stedelijke bevoorradingen we vinden in deze zone een groot aantal logistieke activiteiten (20,4% van de 5.000 posten van voltijdse equivalenten die worden gecreëerd door de ondernemingen van de Haven van Brussel houden verband met logistieke activiteiten).

Het Kanaalplan komt bovendien tegemoet aan de doelstellingen van het gewestelijk beleidsproject, en in het bijzonder deze wat betreft het creëren van een duurzame stad. Werken aan de logistieke circuits laat toe om het verkeer in de stad te verbeteren en te rationaliseren voor meer levenskwaliteit, een schoner leefmilieu en voor de bezorgdheden inzake volksgezondheid.

Het grondgebied van de kanaalzone maakt het eveneens mogelijk om de formidabele opportuniteit van de waterweg te ontwikkelen om goederen op een duurzame manier

te vervoeren en daarbij zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken. Deze zone biedt bovendien talrijke opportuniteiten inzake gronden: het betreft over het algemeen gronden die goed worden bediend door alle vervoerswijzen en bijgevolg voor logistieke infrastructuur kunnen worden gebruikt.

De Raad: Er is niet alleen de waterweg...

Claire Heughebaert: Inderdaad, ook al is de doelstelling op termijn een versterking van de banden tussen de logistieke infrastructuur en de waterweg, evenals een toename van het waterverkeer. Er zullen trouwens altijd zeer sterke banden zijn met het wegvervoer. We moeten ons toeleggen op de multimodale logistiek want deze zone beschikt over belangrijke vervoersassen over de weg, met de spoorwegen en via de waterweg.

Levering per schip op het Biestebroekbekken



De Raad: Hoe zullen de logistieke activiteiten en deze inzake stedelijke distributie kunnen samengaan met de andere activiteiten op het vlak van economie, huisvesting...?

Claire Heughebaert: De logistieke structuren passen in elke context, werkwijze en in verschillende economische modellen. Zo zijn er zware logistieke functies die niet echt met huisvesting verenigbaar zijn. Het is met name omwille van deze reden dat het Gewest heeft besloten om bepaalde stedelijke industriezones tot beschermd gebied te verklaren. Deze zones blijven bijgevolg aan economische activiteiten voorbehouden. Er bestaan eveneens ontwikkelingszones, zoals Schaarbeek-Vorming die als een belangrijk potentieel worden beschouwd voor het onthaal van logistieke activiteiten. Op Schaarbeek-Vorming kan men immers aan trimodale logistiek doen, met de aanwezigheid van de waterweg, de spoorwegen en het wegennet.

In zijn Goederenvervoerplan heeft het Gewest voor een distributieve vorm van deze logistieke infrastructuur gekozen. We moeten de beste vestigingszones bepalen en overgaan tot een wijze dosering tussen de nabijheid met het stadscentrum en de nabijheid met de grote vervoerassen, in het bijzonder met het wegennet. Het is met dit evenwicht tussen beide dat we, met name voor de stedelijke distributiecentra (SDC), de beste vestigingsplaats zullen vinden. We moeten er daarom over waken dat men op die plaatsen naar de best mogelijke verenigbaarheid zoekt. Er bestaan reeds logistieke centra die in de stad zijn opgenomen, zoals het TIR-centrum nabij Thurn & Taxis. Dit centrum werd gebouwd in de jaren '50. Met zijn verschillende verdiepingen is het zeer interessant vanuit morfologisch oogpunt, ook al kiest men vandaag eerder voor een logistieke infrastructuur over

één enkele verdieping. Welnu, we beschikken hier over een voorbeeld inzake stedelijke integratie met een zeer dicht gebruik van de gronden.

We leggen ons momenteel samen met de cel Goederenvervoer van Mobiel Brussel en de Haven van Brussel toe op het Biestebroekbekken om na te gaan hoe men deze logistieke functie kan inschakelen in de stad, in een context van belangrijke mutaties. Op de linkeroever zijn de wijken zeer dichtbevolkt en op de rechteroever zullen vele woningen worden gebouwd. Tussen beiden bevinden zich de haven- en vervoeractiviteiten. We zullen oplossingen moeten vinden om deze mixiteit mogelijk te maken.

Een eerste experiment zal worden gevoerd op de rechteroever met het stedelijk overslagcentrum (SOC) van Biestebroek dat zal worden beheerd door een concessiehouder. De voorbereidende werkzaamheden voor dit SOC hebben ons in de mogelijkheid gesteld om de best mogelijke stedelijke organisatie uit te werken teneinde de afwijkende standpunten van de verdedigers van de logistiek en van de stad met elkaar te verzoenen. We zijn erin geslaagd om een systeem te vinden waarin zich logistieke activiteiten kunnen ontwikkelen, met een werking van de site (en met name van de kaaien) die voor het publiek wordt opengesteld zodra er geen activiteiten meer plaatsvinden.

Het Kanaalplan moet dit werkelijk verdedigen : helpen om zich het kanaal opnieuw toe te eigenen, want het betreft een uitzonderlijk landschap. Indien we de Brusselaars in de mogelijkheid willen stellen om hiertoe toegang te krijgen, moeten we erover waken dat er – zoals vandaag het geval is – geen onderbrekingen zijn tussen de bewoonde zones en het kanaal. Het gaat hier om een manier om het samenleven van deze functies te bevorderen.

De Raad: Welke rol kan het kanaal als vervoersas vervullen om het aantal vrachtwagens op de Brusselse wegen te verminderen? Hoe kan men de activiteiten mutualiseren en het aantal vrachtwagens verminderen? Hoe kan men de modale overdracht naar de waterweg bevorderen?

Claire Heughebaert: We hebben er belang bij om de ontwikkeling van infrastructuurwerken zoals de CSD te bevorderen indien we de distributiecircuiten in de stad een rationalisering willen laten ondergaan en het aandeel van de vracht- en bestelwagens wensen te verminderen. Welnu, het is in de kanaalzone dat we opportuniteiten kunnen vinden om zo'n type van structuur te vestigen.

We weten allemaal dat er tal van grote bouwerven zitten aan te komen langsheen de 14 km van de waterweg (Biestebroek, rond het Becobekken met de zone van Thurn & Taxis...). Indien we ontwikkelaars van deze projecten ertoe kunnen aanzetten om gebruik te maken van de waterweg, al was het maar voor de aanvoer van bouwmaterialen en voor de verwijdering van het bouwafval van de sites die moeten worden heropgebouwd, dan zou dat alvast een zeer goede zaak zijn.

Als het gaat om projecten die toelaten om meer gebruik te maken van de waterweg, dient met name het project Ro-Ro te worden aangehaald. Het Brussels gewest heeft beslist om de sector van de verkoop van tweedehandsvoertuigen, die vandaag in de Heyvaertwijk is gevestigd, naar de voorhaven te verhuizen. Dit project werd Ro-Ro (roll-on roll-off) genaamd en zal toelaten dat het transport van voertuigen over de waterweg gebeurt, naar Antwerpen en vervolgens naar de rest van de wereld. Dat zal toelaten om de Heyvaertwijk te ontlasten en om het verkeer over de waterweg uit te breiden.

Wat is een lokale leveringszone?

Een kleine handelszaak, een uitzendkantoor, of nog, een restaurant, elke economische activiteit vereist de ontvangst van leveringen. Welnu, de manier, waarop deze leveringen worden georganiseerd, kan van grote invloed zijn voor de werking van de onderneming en haar omgeving. De ondernemingen in het stadscentrum ondergaan momenteel ingrijpende wijzigingen. Mobiel Brussel stelt hen voor om hun leveringen te vergemakkelijken en te optimaliseren dankzij een lokale leveringszone die terzelfder tijd van kracht zal worden als de werken op de grote lanen in het stadscentrum. Doel: een groepering van de leveringen om de tijd, die wordt besteed aan de ontvangst van de leveringen, evenals het aantal voertuigen voor deze leveringen beperken om deze wijken aangenamer te maken. Om de ondernemingen, die hieraan wensen deel te nemen, bij te staan, zal Mobiel Brussel een privé-operator aanstellen. Deze zal met deze opdracht belast zijn en een groot gedeelte van de kostprijs voor de ondernemingen op zich nemen.

Een ander voorbeeld is de kanaalzone. Vanuit historisch oogpunt betreft het hier dé industriële zone van Brussel die nog steeds talrijke vervoerbedrijven huisvest, en onder-

nemingen met belangrijke logistieke noden. Het TIR-centrum, dat eigendom is van de Haven van Brussel en naast Thurn & Taxis is gelegen, is het grootste openbaar logistiek gebouw van Brussel. Het centrum is bereikbaar vanop de Ring, veroorzaakt geen hinder voor de inwoners en ligt nabij het stadscentrum. Het vormt een gelegenheid om een pool van duurzame ondernemingen te creëren op het vlak van stedelijke logistiek. Het denkproces over de stedelijke distributie moet daarom bij de aanvang van een ontwikkeling van start gaan. Te Brussel gaat het om talrijke projecten: *Neo*, *Mediacity*, *Josaphat*, *TACT*, *Biestebroeck*, *Tivoli*, enz. Een planning van de toekomstige werking van de sites – de organisatie van het verkeer, de leveringszones en de zones voor opslag – stroomopwaarts van hun ontwikkeling is gunstig, zowel voor het leefmilieu en de levenskwaliteit als voor het goede verloop van de activiteiten die er zullen worden ontwikkeld. Het denkproces gewijd aan de stedelijke distributie van de projecten heeft eveneens betrekking op het beheer van de werven, en meer bepaald wat betreft de voertuigen voor de verwijdering van grond en de aanvoer van materialen. De verbetering van de leveringen en diensten van de KMO, het nieuwe plan voor de circulaire economie, de stappen inzake duurzaamheid ondernomen door talrijke ondernemingen, zoals in de lokale voedingssector, zijn stuk voor stuk sectoren waarmee een logistiek denkproces zou kunnen worden gevoerd.





Haven van Brussel – TIR-centrum

Welke conclusies moeten uit dit alles worden getrokken?

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de omvang van de inzet en de komende uitdagingen geanalyseerd en probeert met succes en samen met verschillende actoren uiteenlopende oplossingen uit. Het is evenwel essentieel dat men de schaal herziet en beter het ingewikkeld karakter van het vraagstuk en de veelheid van factoren in aanmerking neemt.

De goederenbevoorrading in het Brussels gewest is net zo belangrijk als de bevoorrading met water of elektriciteit.

Schaalverandering?

Men moet het stadium van de informatie en bewustmaking overstijgen: stroomopwaarts handelen, rekening houden met de logistiek inzake ruimtelijke ordening en, stroomafwaarts, de ondernemingen en verbruikers ertoe aanzetten om hun gedrag te verbeteren. De goede bevoorrading van de stad, haar inwoners en ondernemingen blijft niet beperkt tot het kader van de mobiliteit. Het is de zaak van de inrichters, de ontwikkelaars, de aannemers, de sociale actoren en van elk van ons, want in tegenstelling tot wat talrijke internetsites beloven, bestaat er niet zoiets als een gratis levering!

Het verstrekken van een kader aan de stedelijke distributie veronderstelt dat men structuren opricht, een infrastructuur creëert en regels invoert om de impact van het goederenvervoer op de mobiliteit in de stad en op het leefmilieu te verminderen, met behoud van een kwaliteitsvolle bevoorrading van de inwoners, bedrijven en werven.

Hoe kan het overheidsbeleid aanzetten tot een verbetering van het systeem? Hoe kan men de logistieke actoren, die op zeer doeltreffende wijze werken, steunen en andere aanzetten tot verbetering?

Momenteel wordt de mogelijkheid van een label onderzocht; ook het werken in het kader van clusters van ondernemingen is een piste die moet worden onderzocht. Wat betreft de bestaande stedelijke distributiecentra, wordt men geconfronteerd met de uitdaging om de toename van de volumes en van de densiteit van de leveringen te ondersteunen teneinde de rentabiliteit van de operaties te verzekeren.

Elk nieuw project kan de gelegenheid zijn om de logistieke kwesties te herzien en de organisatie ervan te verbeteren. Laat ons het voorbeeld nemen van de herinrichting van de centrale lanen. Deze werf kan gevolgen hebben voor de leveringen maar vormt tevens een gelegenheid die door Mobiliteit Brussel is benut om een oproep te doen voor de concessie betreffende een lokale leveringszone. Dit project moet de handelaars helpen, hen een dienstverlening aanbieden en hen sensibiliseren voor de uitdagingen.

Focus



Alternerend leren in het Brussels Hoofdstedelijk gewest: het nederlandstalig aanbod

De combinatie van theoretische schoolopleiding en praktijklessen in een onderneming wordt soms voorgesteld als één van de oplossingen voor jeugdwerkloosheid en het vroegtijdig afhaken op school te voorkomen. Welnu, hoewel het de meest erkende beroepsopleiding van het secundair onderwijs is die in een land als Duitsland gevolgd wordt, lijdt het alternerend leren in België nog altijd onder een negatief imago dat met degradatie wordt geassocieerd. Dit artikel vervolledigt dit overzicht van het alternerend leren in Brussel, door ons nu op het aanbod vanuit de Vlaamse Gemeenschap toe te spitsen.

Leren en Werken is een vorm van alternerend secundair onderwijs dat vanaf 16 jaar toegankelijk is en dit tot 25 jaar. De leerling wisselt een aantal dagen theorielessen per week af en vervolledigt zijn uurrooster met een praktijkopleiding in een onderneming. Er wordt een opleidingsplan opgesteld samen met een erkend onderwijs- of opleidingscentrum, dat tevens instaat voor de theoretische opleiding van de leerling en zijn begeleiding met het oog op de inschakeling op de arbeidsmarkt.

Het stelsel van Leren en Werken werd vastgelegd in juli 2008 in het 'Decreet betreffende het stelsel van leren en werken in de Vlaamse Gemeenschap'. Dit decreet wil het deeltijds beroepsonderwijs opwaarderen, de gekwalificeerde uitstroom verhogen, inzetten op een voltijds engagement van leerlingen in trajecten op maat.

Het stelsel Leren en Werken wordt mee opgevolgd door 'Regionale Overlegplatformen (ROP's) voor Leren en Werken'. In het Brussels gewest wordt het ROP voorgezeten door Tracé Brussel en is samengesteld uit onderwijsactoren, projectpromotoren, CLB's⁽¹⁾, GOB Werk, VGC⁽²⁾, Actiris, VDAB, het departement Onderwijs en WSE⁽³⁾, Syntra Vlaanderen en Syntra Brussel.

⁽¹⁾ Centra voor Leerlingenbegeleiding.

⁽²⁾ Vlaamse Gemeenschapscommissie.

⁽³⁾ Werk en Sociale Economie.

1. Het Deeltijds Beroepssecundair onderwijs (DBSO)

In het kader van het Deeltijds Beroepssecundair onderwijs (DBSO) staan in het Brussels gewest drie "Centra voor Deeltijds Onderwijs" (CDO) in voor de opleiding en de begeleiding van jongeren.

De jongeren volgen 3 dagen praktijkopleiding in een onderneming (tussen 18 en 23 uren) en 2 dagen theorielessen (15 uren) in een CDO. De duur van de overeenkomst

wordt vastgesteld via overleg tussen de jongere, de werkgever en de begeleider. Er kunnen verschillende soorten opleidings- of arbeidsovereenkomsten worden gesloten: deeltijdse arbeidsovereenkomst, interimovereenkomst, industriële leerovereenkomst, startbaanovereenkomst, individuele beroepsopleiding (IBO), beroepsinlevingsovereenkomst (BIO). De voorwaarden voor de jongere en de werkgever

verschillen naargelang de overeenkomsten en/of de sector.

Verder worden in het Stelsel Leren en Werken aanvullende programma's aangeboden voor jongeren die nog niet klaar zijn om te werken in het 'normaal economisch circuit'. Een aantal van deze trajecten worden mee ondersteund vanuit ESF-middelen en vanuit de Vlaamse Gemeenschapscommissie.

Opleiding DBSO	min 18	plus 18	% + 18	Iln in de opleiding	= % van alle Iln
Totaal alle opleidingen	214	305	58,8%	519	100%
Aanvuller DBSO	13	4	23,5%	17	3,3%
Administratief medewerker DBSO	33	34	50,7%	67	12,9%
Administratief medewerker KMO DBSO	-	3	100,0%	3	0,6%
Assistent-hoefsmid DBSO	2	1	33,3%	3	0,6%
Behandelaar luchtvracht en bagage DBSO	-	13	100,0%	13	2,5%
Bestuurder heftruck DBSO	-	5	100,0%	5	1,0%
Call center medewerker DBSO	-	2	100,0%	2	0,4%
Hoefsmid DBSO	1	-	-	1	0,2%
Hoeknaadlasser DBSO	4	3	42,9%	7	1,3%
Hulpkelner DBSO	2	1	33,3%	3	0,6%
Interieurbouwer DBSO	1	-	-	1	0,2%
Kapper DBSO	4	5	55,6%	9	1,7%
Kassier DBSO	-	2	100,0%	2	0,4%
Kermismedewerker DBSO	5	1	16,7%	6	1,2%
Kermiswerker DBSO	1	4	80,0%	5	1,0%
Keukenmedewerker DBSO	11	7	38,9%	18	3,5%
Kok DBSO	19	48	71,6%	67	12,9%
Logistiek assistent in ziekenhuizen DBSO	16	13	44,8%	29	5,6%
Logistiek helper zorginstellingen DBSO	13	9	40,9%	22	4,2%
Machinaal houtbewerker DBSO	31	10	24,4%	41	7,9%
Magazijnmedewerker DBSO	4	4	50,0%	8	1,5%
Onthaalgroep DBSO	5	-	-	5	1,0%
Plaatlasser DBSO	-	1	100,0%	1	0,2%
Plaatser binnenschrijnwerk DBSO	-	4	100,0%	4	0,8%
Polyvalent onderhoudswerker gebouwen DBSO	13	7	35,0%	20	3,9%
Schilder-decorateur DBSO	2	20	90,9%	22	4,2%
Stratenmaker DBSO	1	2	66,7%	3	0,6%
Verhuizer-drager DBSO	3	3	50,0%	6	1,2%
Verhuizer-inpakker DBSO	-	4	100,0%	4	0,8%
Verzorgende DBSO	1	32	97,0%	33	6,4%
Verzorgende/zorgkundige DBSO	-	21	100,0%	21	4,0%
Winkelbediende DBSO	29	42	59,2%	71	13,7%

Departement Onderwijs en Vorming Vlaanderen, d.d. 1/02/2016

Er wordt ook met jongeren gewerkt in een brugproject. In ruil voor een kleine onkostenvergoeding werkt de jongere bij een vzw of openbaar bestuur en krijgt hij ondersteuning van een brugprojectbegeleider.

Tenslotte zijn er ook persoonlijke ontwikkelingstrajecten (POT) die aanvullend bij de opleidingsdagen of als een voltijds traject kunnen worden opgenomen.

Ook Actiris ondersteunt in het kader van een specifiek partnerschap het traject "SPI voor alternering", waar jongeren getraind worden op solliciteren, motivatiebrieven schrijven en contact opnemen met bedrijven.

Jongeren die het moeilijk hebben met Nederlands kunnen gedurende twee dagen per week tijdelijk in een traject stappen bij Taalkot, uitgevoerd door het Huis van het Nederlands Brussel. Hier wordt op maat aan taalstimulering en -onderricht gedaan.

Sinds het schooljaar 2015-2016 wordt vanuit ESF ondersteuning voorzien voor "Intensieve Begeleiding voor Alternierend Lerenden". Dit project mikt op leerlingen die, aanvullend bij hun opleidingsdagen, deeltijds tewerk gesteld zijn en hierbij nog omkadering kunnen gebruiken. Leerlingen kunnen gedurende een aantal maanden rekenen op jobcoaching, bij voorkeur op de werkplek.

Op 1/02/2016 telt het DBSO in het Brussels gewest 519 ingeschreven jongeren, waarvan 275 jonge mannen (53%) en 167 jonge vrouwen (32,2%). Van 77 (14,8%) hebben we geen informatie. Het aandeel van leerlingen van Belgische nationaliteit is iets groter dan dat van leerlingen van vreemde nationaliteit (respectievelijk 46,8% en 38,8%)⁽⁴⁾. In de Brusselse Centra voor Deeltijds Onderwijs lopen 305 meerderjarige leerlingen school.

De populaire studierichtingen zijn winkelbediende (71 ln), kok (67 ln) en administratief medewerker (67 ln).

2. SYNTRA Brussel - Leertijd

Een andere vorm van leren en werken is de Leertijd die in het Brussel gewest gerealiseerd wordt door het Vlaamse Agentschap voor ondernemersvorming Syntra Vlaanderen én door Syntra Brussel vzw.

In de leertijd gaat het over jongeren die al doende een vak leren. Zij volgen een opleiding die één, twee of drie jaar duurt. Gedurende vier dagen in de week draait de jongere mee in een zaak of in een onderneming, vzw of overheidsinstelling en leert hij al doende een vak. Daarnaast volgt de leerjongere één dag per week vorming op de SYNTRA Campus in Ukkel of in Tour & Taxis en ontvangt een leervergoeding. Op het einde van het traject kan de leerjongere een erkend beroepscertificaat en een officieel studiegetuigschrift of diploma secundair onderwijs behalen.

Op 1 januari 2016 telde Syntra Brussel vzw 49 leerjongeren voor in Leertijd.

Duaal leren

De Vlaamse Regering heeft ervoor gekozen om, *in samenwerking met de beleidssectoren van onderwijs en tewerkstelling, een geïntegreerd stelsel van leren en werken te creëren, dat beleidsmatig en maatschappelijk als gelijkwaardig wordt beschouwd met alle andere vormen van secundair onderwijs en perspectief biedt voor jongeren én ondernemers.*

Op 3 juli 2015 werd de conceptnota Duaal Leren BIS, een initiatief van de Minister van Onderwijs en de Minister van Werk, goedgekeurd door de Vlaamse regering, waarin beleidsdomeinen Onderwijs en Werk hun krachten bundelen om het alternierend leren te hervormen naar het Duaal Leren, een volwaardige kwalificerende leerweg. Binnen Duaal Leren worden 60% van de competenties op de werkplek aangeleerd. Dit traject is toegankelijk voor jongeren die als 'arbeidsmarktrijp' ingeschaald worden.

Duaal leren berust op een sterk partnerschap tussen onderwijs en tewerkstelling om aldus jongeren extra kansen te bieden een onderwijskwalificatie te verwerven.

Tot september 2017 zal het alternierend leren, met name aan de hand van proefprojecten, verder worden voorbereid. In afwachting worden de huidige opleidings- en tewerkstellingsstelsels voortgezet.

Ondertussen wordt vanuit de Vlaamse overheid verder gewerkt aan de voorbereidingen voor een wettelijk kader voor dit Duaal Leren. Op 4/3/2016 werd alvast een voorontwerp voor decreet goedgekeurd door Vlaamse regering waarmee eveneens de vereenvoudiging van contracten mogelijk wordt.

⁽⁴⁾ Bron: Departement Onderwijs en Vorming, 1/02/2016.



PARIS2015
UN CLIMATE CHANGE CONFERENCE
COP21·CMP11



COP 21: Conferentie van de Verenigde Naties over de **klimaatveranderingen**

Op 12 december 2015 hebben de 196 delegaties in Parijs in het kader van de COP 21 (21^{ste} Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering) een akkoord ondertekend om de opwarming van de aarde te bestrijden. Deze ondertekening werd door alle wereldleiders geprezen en herhaaldelijk als "historisch" omschreven. Ziehier de hoofdlijnen van dit akkoord.

Bestrijding van de klimaatopwarming en vermindering van de uitstoot van broeikasgassen

Het akkoord vraagt aan de ondertekenaars om de klimaatopwarming "ruim onder 2 °C ten opzichte van het pre-industriële tijdperk" te houden en om "inspanningen te blijven leveren om de stijging van de temperaturen tot 1,5 °C te beperken".

Dit is een ambitieuze doelstelling. Tijdens de voorbereidende werkzaamheden op de COP 21 werd er immers op gewezen dat de opwarming onder de drempel van 2°C moest worden gehouden, zonder echter "ruim eronder" te moeten zijn. Bovendien werd vóór de COP 21 de verwijzing naar de doelstelling van "1,5°C" in hoofdzaak ondersteund door kleinere landen, die door de stijging van de zeespiegel met overstroming worden bedreigd.

Tevens vereist het akkoord van de ondertekenaars dat ze "zo vlug mogelijk tot een wereldwijde plafonnering van de uitstoot van broeikasgassen" zouden komen. Hiertoe worden de betrokken partijen uitgenodigd om op vrijwillige basis tot een vermindering van hun emissies van broeikasgassen bij te dragen. Elke ondertekenaar zal dus zijn eigen nationale energie-klimaatplan, met zijn eigen verbintenissen ter zake, vrij kunnen bepalen. Het akkoord van Parijs bevat dus geen enkele becijferde en dwingende doelstelling voor wat de vermindering van deze uitstoot betreft.

Niettemin noteren we dat alle internationale verbintenissen inzake vermindering van emissies van broeikasgassen momenteel niet volstaan om een doelstelling inzake klimaatopwarming die geen 2°C overschrijdt, te behalen.

Het toezicht op de naleving van deze doelstellingen zal gebeuren aan de hand van verslagen die de betrokken partijen regelmatig ter hand zullen worden gesteld (om de twee jaar voor de ontwikkelde landen en op vrijwillige basis voor de ontwikkelingslanden) en die geen voorwerp van geen enkele sanctie zullen kunnen zijn. Niettemin wordt hen gevraagd om een betrouwbaar en transparant systeem in te stellen om hun emissies van broeikasgassen te berekenen. Deze transparantie zal ongetwijfeld een positieve impact hebben, in zoverre een actor niet "met de vinger zal willen worden gewezen" omdat hij zijn verbintenissen niet nakomt.

Herziening van de vrijwillige verbintenissen

Door dit akkoord te ondertekenen verbinden de betrokken partijen zich ertoe om tegen 2020 hun bijdragen te bepalen om de klimaatopwarming te bestrijden. Deze bijdragen zullen groter moeten worden ten opzichte van de bijdragen die voorheen werden vastgesteld, en zullen met de grootst mogelijke ambitie moeten overeenstemmen. Tot slot is het elke betrokken partij toegelaten om zijn bijdrageniveau te vergroten, dat aanvankelijk om de 5 jaar wordt herzien, en dit op elk moment.

Het beginsel van de "gedeelde, maar gedifferentieerde verantwoordelijkheid"

Het akkoord voorziet dat de inspanningen billijk door de verschillende landen worden geleverd, maar hanteert tussen de ontwikkelingslanden en de ontwikkelde landen een gedifferentieerd regime.

Concreet wordt er van de ontwikkelde landen verwacht dat ze "de weg blijven tonen door doelstellingen inzake uitstootvermindering in absolute cijfers op zich te nemen". De ontwikkelingslanden zouden dan weer "hun inspanningen inzake vermindering [...] moeten blijven voortzetten, de verschillende nationale contexten in aanmerking genomen".

Tevens wenst het akkoord van Parijs dat er rekening zou worden gehouden met de behoeften van de ontwikkelingslanden, die bijzonder kwetsbaar zijn voor de schadelijke gevolgen van de klimaatveranderingen.

Financiële hulp

In 2009 hadden de ontwikkelde landen zich ertoe verbonden om tegen het jaar 2020 91 miljard euro vrij te maken om de ontwikkelingslanden te helpen het hoofd te bieden aan de gevolgen van de klimaatontregeling (droogten, overstromingen, wervelstormen, stijging van de zeespiegel, ...).

Het akkoord van Parijs verduidelijkt voortaan dat het om een "minimumbedrag" gaat. Bovendien bepaalt het uitdrukkelijk dat er vóór 2025 een nieuwe doelstelling inzake financiële ondersteuning zal moeten worden vastgesteld. Deze beide elementen zetten de deur naar een verhoging van deze financiële hulp in de toekomst open. De grote opkomende landen zouden hiertoe vrijwillig moeten kunnen bijdragen.

Vermindering van de negatieve gevolgen van de klimaatverandering

De ondertekenaars van het akkoord hebben erkend "dat het noodzakelijk is om de verliezen en nadelen door de schadelijke gevolgen van de klimaatveranderingen te voorkomen en zoveel mogelijk te beperken" en vragen om hieraan te verhelpen. Ze menen dat de betrokken partijen hiertoe hun bevattingsvermogen, hun acties en hun steun op dit vlak moeten versterken. Tevens benadrukken ze de rol die voor de duurzame ontwikkeling in de vermindering van deze mogelijke verliezen en nadelen is weggelegd.

Anderzijds sluit het akkoord uitdrukkelijk de mogelijkheid uit om deze erkenning als grondslag te gebruiken voor het bepalen van de verantwoordelijkheden of van de schadeloosstellingen in deze problematiek. In dit opzicht stelt het eenvoudigweg voor om informatie over de risico-overdracht onder de betrokken partijen te beginnen uitwisselen, om zo over gekruiste gegevens over de verzekering en de risico-overdracht te beschikken en aldus de inspanningen te vereenvoudigen die worden geleverd om globale strategieën inzake risicobeheer te ontwikkelen.

Eerbiediging van de mensenrechten

Het is de eerste maal dat een klimaatakkoord de betrokken partijen vraagt om "hun respectievelijke verplichtingen op het vlak van mensenrechten, gezondheidsrecht, rechten van autochtone bevolkingsgroepen, van plaatselijke gemeenschappen, van migranten, van kinderen, van personen met een beperking en in een kwetsbare situatie, het recht op ontwikkeling, de gelijkheid der geslachten, de autonomie van vrouwen en de intergenerationele rechtvaardigheid na te leven, te bevorderen en in aanmerking te nemen".



Mogelijkheid tot opzegging van de overeenkomst

Na een termijn van drie jaar (te tellen vanaf de datum van inwerkingtreding van het akkoord jegens een Partij) kan elke ondertekenaar, op elk moment, het akkoord opzeggen en zich dus door een eenvoudige kennisgeving eruit terugtrekken.

Besluit en vooruitzichten

De afsluiting van dit akkoord in een sombere internationale context werd ten eerste geprezen en was zelfs een aangename verrassing voor bepaalde actoren die maar weinig hoop in deze COP 21 hadden gesteld.

Wereldwijd hebben waarnemers de algemene doelstelling (de klimaatopwarming "ruim onder 2 °C ten opzichte van het pre-industriële tijdperk" houden) en de verwijzing naar de inspanningen die moeten worden geleverd om "de stijging van de temperaturen tot 1,5 °C te beperken" als ambitieus beschouwd. Bovendien is dit het eerste universele klimaatakkoord, omdat het door 196 ondertekenende landen wordt toegepast (NVDR: het protocol van Kyoto verplichtte enkel de meest geïndustrialiseerde landen om hun emissies van broeikasgassen te beheersen).

Ook de voorziening om de bijdragen van elke Lidstaat regelmatig te herzien om zo naar de algemene doelstelling te streven, werd vaak als een positief element aangehaald. Men hoopt inderdaad dat deze een dynamiek op gang brengt die de strijd tegen de klimaatopwarming ten goede komt.

Maar hoewel de ambitie van het akkoord overduidelijk is, temperen sommigen toch het enthousiasme dat deze ondertekening omgeeft.

Eerst en vooral is het akkoord wel degelijk ondertekend, maar om in werking te treden moet het worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd door minstens 55 landen die minstens 55% van de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen vertegenwoordigen. Eens het akkoord zal zijn bekrachtigd, zullen de betrokken partijen moeten hande-

len en diverse acties moeten voeren om de in Parijs gestelde doelen te behalen. Juist op dat ogenblik zal de besluitvaardigheid van de ondertekenaars van het akkoord kunnen worden beoordeeld.

Ook op het ontbreken van een becijferde en dwingende doelstelling inzake de vermindering van de emissies van broeikasgassen was er felle kritiek. Anderen hekelen de vrij vage formulering en het gebrek aan ambitie van het gedeelte dat hieraan is gewijd, terwijl de huidige verbintenissen nu al niet volstaan om een doelstelling inzake een klimaatopwarming die geen 2 °C overschrijdt, te behalen.

Ter informatie, het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) vraagt de geïndustrialiseerde landen om hun emissies van broeikasgassen tegen 2020 met minstens 40%, en tegen 2050 met minstens 85% te verminderen (ten opzichte van 1990).

Sommige waarnemers betreuren het eveneens dat sectoren die grote hoeveelheden broeikasgassen uitstoten, niet uitdrukkelijk in het akkoord van Parijs werden vermeld (landbouw, bosbouw, lucht- en zeevervoer).

De bal ligt dus in het kamp van de ondertekenaars. Deze moeten vanaf nu handelen, hun nationale energie-klimaatplannen vaststellen en vooruitlopen op de maatschappelijke veranderingen die zeker met de strijd tegen de klimaatopwarming gepaard zullen gaan. In dit opzicht zal het Belgische model van samenwerkingsfederalisme een belangrijke test ondergaan. Het zal er immers op aankomen om een goede coördinatie tussen de federale overheid en de deelstaten te verzekeren, om de tenuitvoerlegging van coherente, overlegde en ambitieuze maatregelen ter bestrijding van de klimaatopwarming en de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen toe te laten. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil zich op dit proces aansluiten, om zo te beantwoorden aan de verwachtingen en aan de hoop die door de ondertekening van het akkoord van Parijs werden gevoed.

De 22^{ste} Klimaatconferentie van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering ("COP 22") zal van 7 tot 18 november 2016 in Marrakesh plaatsvinden.

De Brusselse fiscale hervorming: strategische oriëntaties

Voorstellen van de sociale partners

In een proactieve benaderingswijze zet de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn analyses voort van de bevoegdheden die in het kader van de zesde Staatshervorming werden overgeheveld, alsook van de sociaaleconomische gevolgen hiervan op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en dan meer in het bijzonder van deze die met het fiscaal beleid samengaan.

In het kader van zijn werkzaamheden met betrekking tot dit strategisch werkterrein heeft de Raad zich gewijd aan een zowel globale als geïntegreerde diagnose van alle beslissingen die de Regering op basis van de werkzaamheden van de gewestelijke Task force heeft genomen, en is hij aldus tot een eerste advies ter zake gekomen.

Doorheen deze eerste bijdrage hebben de sociale partners een aantal grote strategische oriëntaties geformuleerd, die de behoeften en uitdagingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zouden kunnen beantwoorden en die het Gewest een nieuw impuls zouden kunnen geven.

Ze hebben betrekking op het beleid dat aangaande bepaalde werkterreinen zal moeten worden aangenomen:

- **Verhoging van de onroerende voorheffing:** de Raad roept op om zo vlug mogelijk over te gaan tot een inhoudelijk werk, aan de hand waarvan een meer billijke en rechtvaardige berekeningsbasis van de onroerende voorheffing kan worden opgesteld. Hiertoe moeten de kadastrale inkomens geleidelijk aan coherent worden gemaakt. De sociale partners menen dat de impact van een toekomstige verhoging van de onroerende voorheffing op de huurprijzen in de beraadslaging rond deze voorziening niet volledig in aanmerking wordt genomen.

Volgens de Raad is het onontbeerlijk om operationele instrumenten in te stellen die kunnen voorkomen dat huurprijzen uit de hand zouden lopen.

Gelijklopend moet men beginnen nadenken over bijkomende aansparende voorzieningen ten behoeve van eigenaars van goederen die via een Sociaal Vastgoedkantoor in huur worden gegeven.

- **Nieuwe en te renoveren woningen:** Tevens heeft de Raad zich uitgesproken over de afschaffing van de woonbonus en de compensatie ervan voor eerste kopers aan de hand van een grotere belastingaftrek. De doelstelling van deze voorziening om nieuwe inwoners naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan te trekken, om zo van bijkomende inkomsten uit de personenbelasting te genieten, is lovenswaardig. Het lijkt er echter op dat het afschaffen van de fiscale aftrekbaarheid voor hypothecaire leningen een negatieve impact op de sector van het bouwwezen zal hebben. Om deze onregelmatigheid te verhelpen en de eventuele schade voor de nieuwbouw zoveel mogelijk te beperken, stelt de Raad voor om een mechanisme in te voeren dat ertoe strekt om de gewestelijke overheden in de tenlastename van een deel van de BTW te laten tussenkomen. Tevens vraagt de Raad om nieuwe fiscale maatregelen in te voeren aan de hand waarvan van belastingverminderingen voor renovatie- en bouwwerken kan worden genoten. Deze voorstellen kunnen het evenwicht tussen het aanbod en de vraag op de Brusselse vastgoedmarkt verzekeren en deze de middelen verschaffen om te beantwoorden aan de toenemende groei als gevolg van de bevolkingsevolutie.
- **Fiscaal pact:** volgens de Raad is het noodzakelijk om het fiscaal beleid in het kader van een zowel globale als transversale visie te integreren, waarbij ook rekening moeten worden gehouden met de verschillende fiscale voorzieningen die op het gemeentelijk niveau worden toegepast. In die zin moet de beheersing van de gemeentelijke fiscaliteit een prioriteit zijn.

Het beroep van openbare schrijver heeft sinds het begin van het schrift heel wat evoluties doorgemaakt. Nadat het gedurende enkele decennia in onbruik was geraakt, heeft het vandaag meer dan ooit zijn belang in een maatschappij waarin er voor het geschreven woord een hoofdrol is weggelegd.



De openbare schrijver, en talent ten dienste van het publiek

Eén van de oudste beroepen ter wereld

Het beroep van openbare schrijver gaat ver terug in de geschiedenis van het schrift. Zo werden de Schriftgeleerden van het Oude Egypte als een eerste vorm van het beroep van openbare schrijver beschouwd.

Het beroep zal pas echt ontstaan in de 12^{de} eeuw, wanneer met de ontwikkeling van de handelsrelaties de bevolking zich in de steden zal gaan vestigen. Heel wat ongeletterden doen dan op hen een beroep voor het opstellen van overeenkomsten voor een huwelijk, verkoop of nalatenschap, van brieven, enz. Priesters en monniken nemen dan de plaats van de Schriftgeleerden in.

In de 14^{de} eeuw ontwikkelt het beroep zich en stelt de openbare schrijver zowel gedichten als administratieve en gerechtelijke verzoekschriften op.

Het beroep kent zijn bloeitijd in de 17^{de} eeuw. In die tijd wordt het in de gegoede kringen ten zeerste gewaardeerd wanneer men zijn biografie laat opmaken. Daarna roept de Franse Revolutie de uitoefening ervan een plotselinge halt toe. Men moet wachten tot de 19^{de} eeuw en het Napoleonisch bestuur alvorens het beroep in ere wordt hersteld.

Aan het eind van de 19^{de} eeuw leidt de invoering van de schoolplicht tot een aanzienlijke achteruitgang van het alfabetisme en zet het beroep zijn verval in. Onderwijzers vervangen dan de openbare schrijvers en er wordt enkel nog op hen een beroep gedaan om officiële en contractuele geschriften op te stellen.

Ondanks de ontwikkeling van het onderwijs zijn er nog altijd personen die het schoolstelsel verlaten zonder het Frans te beheersen. De 21^{ste} eeuw kenmerkt aldus de terugkeer van de openbare schrijver. Vanaf de jaren 1980 zal het beroep een heropleving kennen, om zich aan de nieuwe behoeften van de bevolking aan te passen.

Vandaag neemt het beroep van openbare schrijver een nieuwe vlucht en past het zich aan de nieuwe technologieën aan. De openbare schrijver van de 21^{ste} eeuw is een professionele communicator, die zich aan elk medium en aan elk onderwerp kan aanpassen.

Wat is een openbare schrijver?

De openbare schrijver is een beroepsschrijver die zijn communicatievaardigheden ten dienste van particulieren of bedrijven stelt. Hiertoe informeert, advi-

seert en oriënteert hij en helpt hij om verschillende teksten te begrijpen en op te stellen.

De openbare schrijver stelt ook allerlei private, professionele of administratieve geschriften op voor en met iemand die niet kan schrijven of die de taal onvoldoende beheerst. Elke openbare schrijver biedt echter verschillende prestaties aan.

Doorheen de tijd is het beroep sterk geëvolueerd en heeft het zich onder invloed van het Internet gediversifieerd en gemoderniseerd.

Vandaag bestempelt men het nog als "openbaar", maar dit stemt niet echt meer met zijn rol overeen. Men zou deze oude benaming misschien beter in "ghostwriter" veranderen.

Deze evolutie heeft ook betrekking op de positionering van het beroep: van voortdurend quasi vrijwillig in een gemeenschap, verdient het nu om als een volwaardig beroep te worden erkend.

Wie doet een beroep op hun diensten?

In tegenstelling tot een wijdverbreide opvatting richt dit beroep zich maar zelden tot analfabeten of ongeletterden. Het klantenbestand is zeer divers, is van alle leeftijden en komt uit alle maatschappelijke kringen.

Velen van hen hebben onvoldoende vertrouwen in hun vermogen om alleen te schrijven en voelen de behoefte om te worden begeleid. Nog anderen hebben geen tijd of willen eenvoudigweg op een duidelijke en efficiënte manier communiceren.

Ook zij die de smaak of de gewoonte van het schrijven hebben verloren, richten zich tot hen.

Een vlotte pen hebben volstaat niet

Uiteraard moet de openbare schrijver spelling, zinsbouw en grammatica beheersen. Naast een perfecte kennis van het Frans en van redactietechnieken, moet hij echter ook over goede relationele kwaliteiten beschikken.

Om een tekst te kunnen opstellen die het best met de behoeften van zijn klant overeenstemt, moet hij aldus in staat zijn om te luisteren naar wat deze klant hem duidelijk wil maken. Hij moet dus met hem op een informele manier praten om een duidelijker idee te hebben van de boodschap die moet worden overgebracht.

De openbare schrijver moet naar zijn klant luisteren, moet strikt, discreet en autonoom zijn en moet creativiteit aan de dag kunnen leggen.

Interview met Mevrouw Michèle Lahaye

Muze, ghostwriter, communicatiespecialiste: van de UCM tot communicatie, **Michèle Lahaye** wil haar dromen beleven, geïnspireerd door het Brusselse leven en steunend op "verschillende levens".

De Raad: Kunt u zich voorstellen?

Michèle Lahaye: Als jonge vrouw was ik nieuwsgierig naar alles en vastbesloten om mijn hele leven lang bij te leren. Als latiniste en met een diploma van journaliste en marketing op zak (ULB), steeds bereid om nieuwe ideeën te bespreken en gek op muziek, heb ik mij verdiept in verschillende

beroepen in alles wat deze mij konden bijbrengen. Met een dubbel verleden in de commerciële wereld en als lobbyiste, tussen het luchtvervoer en de verdediging van ondernemers bij de UCM, heb ik sindsdien goed in mijn hoofd wat ik wil... en wat ik niet wil. Verschillende levens en een terugkeer naar de bronnen: woorden, debatten, talen. Uit deze passie is het concept "de pen & de stem", in 3 talen, ontstaan.



De Raad: Het beroep van openbare schrijver heeft vele facetten. Kunt u ons verduidelijken waaruit dit bestaat?

Michèle Lahaye: Na beraad lijkt me de term "ghostwriter" beter te passen. De ghostwriter bevat communicatie in al haar dimensies, in zeer ruime zin vóór en/of na de handeling van het schrijven, ook bij de begeleiding van ondernemingsprojecten. Aanvankelijk was het voor de klant niet altijd eenvoudig te weten wat hij wil communiceren en waarom hij dit wil doen. Hij heeft het ook moeilijk om zijn eigen DNA te kennen. Mijn verleden doorheen verschillende businessmodellen stelt mij in staat om hem een richtsnoer te bieden en om hem voorafgaandelijk te adviseren. Tevens moet men de klant inspireren, hem begeleiden en daartoe, hem goed kennen. Tot slot zal ik een deel van mijn tijd besteden ten dienste van particulieren die geen kans op toegang tot het schrijven hebben, en dit soms kosteloos. Dit is dan het aspect "openbare schrijver". Brussel heeft hier nood aan.

De Raad: Zijn er vele openbare schrijvers in België?

Michèle Lahaye: Er zijn een paar openbare schrijvers in Brussel. Jammer genoeg is dit een roeping en voorziet de openbare sector zich niet van de middelen om hen te betalen. Zich uitdrukken en verstaan,

■ ■ Zich uitdrukken en verstaan, schriftelijk of mondeling is geen luxe, het is wat iedereen op één lijn zet met zijn leefomgeving, met de waardigheid die hij verdient ■ ■

■ ■ Kunnen luisteren, empathie en discretie zijn de kwaliteiten die vereist zijn om dit beroep uit te oefenen ■ ■

schriftelijk of mondeling, is geen luxe, het is wat iedereen op één lijn zet met zijn leefomgeving, met de waardigheid die hij verdient. Het is een recht, en het is daarmee dat elk intelligent immigratiebeleid zou moeten beginnen. Men moet openbare schrijvers (beter) vergoeden, omdat ze formidabel en belangeloos werk verrichten !

De Raad: Waarom heeft u besloten om dit beroep uit te oefenen?

Michèle Lahaye: Omdat ik mij er in de loop van de jaren bewust van ben geworden dat ik in zaken datgene zag wat anderen niet zagen: de logica van een document, de efficiëntie van de stijl, de waarde van de argumenten, tot en met grammatica en spelling.

De Raad: U werkt als zelfstandige. Welke soorten werken verricht u?

Michèle Lahaye: Dit is echt zeer divers! Het vertrekt bij een vulgarisatie: de wereld en Brussel gaan gebukt onder allerhande regelgevingen. Gelukkig vulgariseren bepaalde beroepen voor ons, arme stervelingen. Ik heb het geluk om een in een netwerk van beroepen te werken en ik vind dit zeer verrijkend. Ook het internationale aspect trekt me nog altijd ten zeerste aan.

Ik stel ook CV's op, waarbij ik gebruik maak van het argumentarium, de biografie, het persbericht om nieuwe talenten te laten kennen, het boek of nog de blog om ideeën te delen. Nogmaals: passie is de combinatie van vreugde en werk, zonder een bewuste keuze.

De Raad: Wat zijn de vereiste kwaliteiten om dit beroep uit te oefenen?

Michèle Lahaye: Vóór alles en zonder aarzelen: kunnen luisteren, zelfs tot empathie, zonder echter ooit het doel uit het oog te verliezen. Ook discretie, over een project of omdat het niet altijd gemakkelijk is om toe te geven dat schrijven niet "uw ding" is.

De Raad: Wat zijn uw doelstellingen op korte en lange termijn?

Michèle Lahaye: Om te overtuigen door de kwaliteit van mijn werkstukken. Om een referentie ter zake in Brussel te worden, door toegankelijke prijzen te hanteren. En waarom niet: ertoe bijdragen om het beroep van openbaar schrijver als een volwaardig beroep te valoriseren, ten dienste van een welvaartsmaatschappij die, tegenover het onheil van de wereld, de tijd niet meer neemt "om anderen te leren vissen".

De Raad: Welke tip(s) zou u willen geven aan iemand die dit beroep zou willen uitoefenen?

Michèle Lahaye: Zijn enthousiasme delen, en dit steeds opnieuw. Zichzelf blijven in zijn stijl en in zijn ideeën, omdat men enkel kan overtuigen wanneer men erin gelooft! De klant heeft gelijk, maar "als" of "voor" iemand anders schrijven, zal niet lang geloofwaardig zijn... het moet van binnen komen ! Tot slot moet men al zijn, vooral menselijke, bagage ten dienste van zijn stijl stellen. Communicatie is een zaak van mensen die met elkaar in verbinding willen komen. Met "de pen & de stem", vinden wij uw woorden om dit te bewerkstelligen. Heel vanzelfsprekend.

De adviezen van de Raad

Uitgebracht tussen 17 september 2015 en 18 februari 2016

U kan de volledige adviezen raadplegen op onze website:

www.esr.brussels

DIVERSITEIT

A-2016-004-ESR

Voorontwerp van ordonnantie betreffende de integratie van de handicapdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 21 januari 2016

ECONOMIE

A-2016-005-ESR

Omzetting van de Europese Richtlijnen 2014/23/24/25 EU op het sluiten van overheidsopdrachten. 11 januari 2016, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 21 januari 2016

A-2015-073-ESR

Voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende uitvoering van de ordonnantie van 8 oktober 2015 houdende algemene regels betreffende de inhouding, de terugvordering en de niet-vereffening van subsidies op het vlak van werkgelegenheid en economie. 17 december 2015

A-2015-072-ESR

Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van het wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen. 17 december 2015

A-2015-070-ESR

Voorontwerp van ordonnantie houdende de overname van de dienst van de onroerende voorheffing. 8 december 2015, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 17 december 2015

A-2015-069-ESR

Brusselse fiscale hervorming: Strategische oriëntaties - Voorstellen van de sociale partners. 25 november 2015

A-2015-068-ESR

Bijlage 7 van het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende uitvoering van de ordonnantie van 8 mei 2014 betreffende het toeristische logies. 19 november 2015

A-2015-065-ESR

Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 26 juli 2013 houdende omzetting van richtlijn 2011/16/EU van de Raad van 15 februari 2011 betreffende de administratieve samenwerking op het gebied van de belastingen en tot intrekking van richtlijn 77/799/EEG. 15 oktober 2015

A-2015-064-ESR

Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 21 december 2012 tot vaststelling van de fiscale procedure in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en enkele procedurele bepalingen van andere ordonnanties. 15 oktober 2015

A-2015-059-ESR

Voorontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van Brussel-Hoofdstad en de Franse Gemeenschapscommissie betreffende de nadere regels voor de werking van het Interfederaal Instituut voor de Statistiek, van de Raad van Bestuur en de wetenschappelijke Comités van het Instituut voor de Nationale Rekeningen. 17 september 2015

A-2015-056-ESR

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende uitvoering van de ordonnantie van 8 mei 2014 betreffende het toeristische logies. 17 september 2015

A-2015-055-ESR

Ontwerp van ordonnantie betreffende de overname van de activiteiten van de Comit es tot aankoop van onroerende goederen door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 17 september 2015

A-2015-044-ESR

Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de wet van 6 juli 1971 betreffende de oprichting van bpost en betreffende sommige postdiensten. 7 september 2015, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 17 september 2015

INTERNATIONALE VERDRAGEN

A-2015-050-ESR

Ondertekening en goedkeuring van een internationaal verdrag: Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië, anderzijds, gedaan te Brussel op 15 december 2010. 7 september 2015, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 17 september 2015

A-2015-049-ESR

Ondertekening en goedkeuring van een internationaal verdrag : Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië ondertekend in Brussel op 26 juni 2012. 7 september 2015, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 17 september 2015

A-2015-048-ESR

Ondertekening en goedkeuring van een internationaal verdrag: Euro-Mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013. 7 september 2015, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 17 september 2015

A-2015-047-ESR

Ondertekening en goedkeuring van een internationaal verdrag : Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen ten eerste, de Verenigde Staten van Amerika, ten tweede, de Europese Unie en haar lidstaten, ten derde, Island, en ten vierde, het Koninkrijk Noorwegen, ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011 en in Oslo op 21 juni 2011; Aanvullende Overeenkomst tussen ten eerste, de Europese Unie en haar lidstaten, ten tweede, Island, en ten derde, het Koninkrijk Noorwegen, betreffende de toepassing van de Overeenkomst ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011 en in Oslo op 21 juni 2011. 7 september 2015, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 17 september 2015

A-2015-046-ESR

Ondertekening en goedkeuring van een internationaal verdrag: Overeenkomst betreffende de deelname van de Republiek Kroatië aan de Europese Economische Ruimte en drie daarmee verband houdende overeenkomsten, gedaan te Brussel op 11 april 2014. 7 september 2015, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 17 september 2015

A-2015-045-ESR

Ondertekening en goedkeuring van een internationaal verdrag : Overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, gedaan te Brussel op 2 december 2010. 7 september 2015, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 17 september 2015

LEEFMILIEU

A-2016-014-ESR

Voorontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het opnemen van de luchtvaartactiviteiten in de Europese regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten overeenkomstig richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van richtlijn 2003/87/EG ten einde ook luchtvaartactiviteiten in de regeling op ten nemen voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap (samenwerkingsakkoord luchtvaart). 18 februari 2016

A-2016-013-ESR

Voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 10 juni 2010 betreffende de bescherming van het grondwater tegen verontreiniging en achteruitgang van de toestand. 18 februari 2016

A-2016-012-ESR

Voorontwerp van besluit van de Brussels Hoofdstedelijke Regering tot aanvulling van de in artikel 2 § 1, 3^o van de ordonnantie van 8 mei 2014 tot wijziging van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de opsporing, de vaststelling, de vervolging en de bestraffing van misdrijven inzake leefmilieu alsook andere wetgevingen inzake milieu, en tot instelling van een Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid bedoelde lijst met de rechtstreeks toepasselijke bepalingen van de verordeningen van de Europese Unie, die na de inwerkingtreding van het Wetboek van Inspectie werden aangenomen of in werking zijn getreden, en waarvan de uitvoering behoort tot de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 18 februari 2016

A-2015-071-ESR

Voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 december 2011 betreffende de erkenning van de bodemverontreinigingsdeskundigen en de registratie van de bodemsaneringsaannemers. 17 december 2015

A-2015-067-ESR

Ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot uitvoering van de verordening (EG) nr. 708/2007 van de Raad van 11 juni 2007 inzake het gebruik van uitheemse en plaatselijke niet-voorkomende soorten in de aquacultuur. 19 november 2015

A-2015-063-ESR

Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de toepasselijke wetgeving inzake het dierenwelzijn. 15 oktober 2015

A-2015-062-ESR

Ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van 29 november 2012 tot vastlegging van de quota van groene-stroomcertificaten voor het jaar 2013 en de volgende jaren. 5 oktober 2015, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 15 oktober 2015

A-2015-058-ESR

Ontwerp van besluit dat het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 mei 2004 betreffende de promotie van groene stroom en van kwaliteitswarmtekoppeling in-trekt. 17 september 2015

A-2015-057-ESR

Voorontwerp van ordonnantie houdende wijziging van de ordonnantie van 19 juli 1990 houdende oprichting van het gewestelijk Agentschap voor de netheid en houdende opheffing van het agglomeratiereglement van 19 december 2008 met betrekking tot de verwijdering via afvalophaling. 17 september 2015

A-2015-042-ESR

Ontwerpbesluit tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 maart 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IB, IC, ID, II en III met toepassing van artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen. 6 juli 2015, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 17 september 2015

A-2015-041-ESR

Ontwerp van gewestelijk lucht-klimaat-energieplan. 6 juli 2015, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 7 september 2015

**RUIMTELIJKE ORDENING/
HUISVESTING****A-2016-011-ESR**

Wijziging van het BBP 6D van de gemeente Sint-Jans-Molenbeek. 18 februari 2016

A-2016-010-ESR

Stuurbeginselen van de regionalisering van de huurovereenkomst voor bewoning. 18 februari 2016

A-2016-009-ESR

Voorontwerp van ordonnantie tot hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening en van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen en tot wijziging van aanverwante wetgevingen. 18 februari 2016

A-2016-003-ESR

Voorontwerp van ordonnantie ter opheffing en vervanging van de organieke ordonnantie van 28 januari 2010 betreffende de stedelijke herwaardering. 21 januari 2016

SOCIAAL**A-2015-060-ESR**

Voorontwerp van ordonnantie houdende organisatie en werking van de bicommunautaire Dienst voor gezondheid en welzijn. 17 september 2015

**TEWERKSTELLING/
OPLEIDING****A-2016-002-ESR**

Voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende bepaling van de met het toezicht en de controle belaste overheden in werkgelegenheidsaangelegenheden en houdende nadere regels met betrekking tot de werking van deze overheden. 21 januari 2016

A-2016-001-ESR

Ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de stage eerste werkervaring. 21 januari 2016

A-2015-074-ESR

Voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende de erkenningscommissie dienstencheques. 17 december 2015

A-2015-066-ESR

Aanbevelingen voor een doeltreffend doelgroepenbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (werkdocument). 26 oktober 2015

A-2015-061-ESR

Voorontwerp van samenwerkingsakkoord tussen de Franse Gemeenschap, het Waalse Gewest en de Franse Gemeenschapscommissie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het "Agence francophone pour l'éducation et la formation tout au long de la vie (AEF - Europe)" en zijn bekrachtigingsdecreet. 5 oktober 2015

A-2015-054-ESR

Ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 december 2001 betreffende de dienstencheques. 17 september 2015

A-2015-051-ESR

Voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 juli 1985 tot uitvoering van afdeling 6 - toekenning van betaald educatief verlof in het kader van de voortdurende vorming van de werknemers - van hoofdstuk IV van de herstellwet van 22 januari 1985 houdende sociale bepalingen. 17 september 2015

A-2015-043-ESR

Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de wet van 20 juli 2001 tot bevordering van buurtdiensten en -banen - Eerste lezing. 17 september 2015

A-2015-040-ESR

Voorontwerp van decreet van de Franse Gemeenschapscommissie tot wijziging van het decreet van de Franse gemeenschapscommissie van 17 maart 1994 houdende oprichting van het Franstalig Brussels Instituut voor Beroepsopleiding. 6 juli 2015, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 17 september 2015

VERVOER**A-2016-015-ESR**

Voorontwerp van ordonnantie houdende diverse wijzigingen met betrekking tot de wegfiscaliteit van zware voertuigen. 18 februari 2016

A-2016-008-ESR

Initiatiefadvies betreffende de mobiliteit en vervoerinfrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Uitgebracht door de Raad van Bestuur op 16 februari 2016

A-2016-007-ESR

Voorontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van [] tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest houdende oprichting van een bemiddelende instantie in het kader van de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens op het grondgebied van de drie gewesten en aanduiding van de Brusselse regionale klachtendienst als lid van voornoemde instantie. 21 januari 2016

WATER**A-2016-006-ESR**

Milieueffectenrapport van het Maatregelenprogramma van het tweede Waterbeheerplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2016-2021). 21 januari 2016

A-2015-053-ESR

Ontwerpbesluit tot vaststelling van een opvolging- en rapporteringstool met het oog op evaluatie van de reële kostprijs van het water in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 7 september 2015, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 17 september 2015

A-2015-052-ESR

Ontwerp van Waterbeheerplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de periode 2016-2021. 7 september 2015, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 17 september 2015

Initiatiefadvies van de Raad over mobiliteit en vervoerinfrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Vooraf

De veiligheidsproblemen in de Brusselse tunnels (en meer bepaald de gedeeltelijke sluiting van een van de tunnels) hebben een niet te verwaarlozen impact op de mobiliteit in ons gewest en – bijgevolg – op de Brusselse economie.

Als vragende partij om de *Brusselse mobiliteit* te bespreken in het kader van een constructief overleg (gewesten, federale overheid en gemeenten), wil de Economische en Sociale Raad hier de elementen in herinnering brengen die de basis vormen van de visie van de sociale gesprekspartners.

Advies

Volgens de Raad moet de tunnelproblematiek worden benaderd via een globale visie van de Brusselse mobiliteit die wordt omgezet in een masterplan dat op korte, middellange en lange termijn is gebudgetteerd en uitgewerkt. Zo kan men zich richten op de toekomst, teneinde ons gewest "mobiel" te maken.

De visie van de sociale gesprekspartners is op de volgende elementen gebaseerd:

1. Mobiliteit moet MULTIMODAAL zijn

Deze multimodaliteit verwijst naar het feit dat de verschillende vervoerswijzen niet afzonderlijk kunnen worden beschouwd maar eerder in het kader van een globale en evenwichtige benadering, op basis van hun eigen kenmerken en de noden van de gebruikers. De multimodale bereikbaarheid van het gewest, van de gemeenten en de wijken - via een zo uiteenlopend mogelijk aantal vervoerswijzen - moet worden gezien als een ware troef die de aantrekkelijkheid van het gewest kan versterken. In dit opzicht zou het ongetwijfeld nuttig zijn om de zones, die vandaag minder goed bediend worden, als "testzones" te beschouwen voor experimenten met nieuwe vervoersvormen.

Vanuit een concreet oogpunt vindt **de Raad** dat men extreme situaties moet vermijden, zoals "alles voor de auto" of "alles voor de fiets". Zo willen de sociale gesprekspartners de verschillende individuele en collectieve vervoerswijzen beschouwen als complementaire oplossingen, en deze niet naast elkaar plaatsen als afzonderlijke elementen, om deze zo goed mogelijk aan elkaar te koppelen ten behoeve van een doeltreffende en coherente mobiliteit. Om een zo harmonisch en aantrekkelijk mogelijke multimodaliteit te bevorderen, zullen deze volledig of gedeeltelijk moeten worden geïntegreerd: uurregelingen, ticketverkoop, facturatie...

2. Mobiliteit moet DUURZAAM zijn

De Raad is van oordeel dat een duurzame mobiliteit rekening houdt met de sociaaleconomische en milieuaspecten van deze problematiek. Deze moet aan allen een goede toegankelijkheid tot het stadsgewest bieden, evenals een vlotte mobiliteit binnen Brussel. Dit moet toelaten om de werkgelegenheid en het ondernemerschap te bevorderen, evenals een verbetering van de levenskwaliteit. Dat moet gebeuren door een 'modal shift' waardoor het aandeel van het (gemotoriseerd) individueel vervoer krimpt ten gunste van het collectief vervoer. Teneinde de verzadiging van het verkeer te verminderen, moet men eerst en vooral alternatieven uitwerken, voornamelijk inzake openbaar vervoer, om vervolgens het autoverkeer, zijn misstanden en hinder te beperken.

De Raad meent dat mobiliteit slechts duurzaam kan zijn indien deze zich niet beperkt tot een gewone overeenstemming tussen aanbod en vraag, en indien men al haar componenten aanpakt, zoals ruimtelijke ordening, bestuur, fiscaliteit... De inspanningen inzake aanbod en vraag moeten tot uiting komen doorheen een toename van het duurzaam mobiliteitsaanbod en een rationalisering van de verplaatsingsnoden in het algemeen.

3. Mobiliteit moet COHERENT en DOORDACHT zijn

De Raad wenst te onderstrepen dat de mobiliteit omwille van haar talrijke aspecten uitdagingen stelt die de Brusselse gewestgrenzen overschrijden. Voor een groot aantal dossiers dringt zich dan ook daadwerkelijk een constructief overleg op tussen de drie gewesten, de federale overheid en de gemeenten.

De Raad heeft in dit verband niet vergeten dat de Zesde Staatshervorming (11 oktober 2011) de oprichting voorziet van een hoofdstedelijke gemeenschap teneinde de relaties tussen Brussel en zijn hinterland op verschillende vlakken te verbeteren, met name inzake mobiliteit: *"Het is binnen de hoofdstedelijke gemeenschap dat het overleg tussen de drie gewesten betreffende de mobiliteit, verkeersveiligheid en de wegenwerken vanuit, naar en rond Brussel zal worden gevoerd. De op- en afritten van de autosnelwegring om Brussel mogen enkel worden gesloten of onbruikbaar worden gemaakt nadat daarover overleg is gepleegd tussen de gewesten⁽¹⁾".* **De Raad** roept ertoe op dat hierover zo snel mogelijk een samenwerkingsakkoord zou worden ondertekend.

De Raad herinnert eraan dat in het kader van de implementering van het Pact voor een Duurzame Stedelijke Groei (PDSG – New Deal) overleg is gepleegd tussen de drie gewestelijke Economische en Sociale Raden. Dit overleg heeft toegelaten om tot een gemeenschappelijk advies te komen (cf. Permanente Conferentie over de interregionale mobiliteit⁽²⁾).

De Raad dringt aan op de vereiste coherentie tussen de verschillende intraregionale plannen die mobiliteitskwesaties behandelen. Deze plannen moeten een coherent geheel van maatregelen vormen die in dezelfde richting werken en een gemeenschappelijke doelstelling nastreven. Zo kan de 'modal shift', die in het kader van een duurzame mobiliteit wordt overwogen (cf. punt 2), slechts tot stand komen na de effectieve verwezenlijking, en niet enkel de planning, van de alternatieven inzake infrastructuur en begeleidingsmaatregelen.

Tot slot dient er ook naar coherentie te worden gestreefd tussen het mobiliteitsbeleid en het beleid inzake ruimtelijke ordening.

4. Mobiliteit dient UITGEDACHT, GEBUDGETTEERD en OPGEVOLGD

Mobiliteit moet volgens **de Raad** worden uitgedacht, met duidelijke en concrete doelstellingen op korte, middellange en lange termijn. Deze doelstellingen moeten worden gebudgetteerd, en de verschillende financieringspistes moeten worden onderzocht. De gevoerde acties moeten het voorwerp uitmaken van een regelmatige opvolging (teneinde zich van de uitvoering ervan te vergewissen) en desgevallend van de noodzakelijke aanpassingen.

Men moet zonder uitstel oplossingen vinden voor de dagelijkse mobiliteitsproblemen. Hiertoe beveelt **de Raad** de doorvoering van "quick win-oplossingen" aan. Deze laten namelijk toe om de eerste concrete resultaten te bereiken binnen een relatief korte termijn: een optimalisatie van wat reeds bestaat, een betere integratie, een coördinatie van de maatregelen...

Er moeten vanzelfsprekend eveneens oplossingen op lange termijn, die zware investeringen (in materieel en infrastructuur) vereisen, worden gepland en verwezenlijkt.

Tenslotte is het duidelijk dat het behoud van de bestaande infrastructuur in een goede staat van kwaliteit en veiligheid deel uitmaakt van een uitgewerkt beleid.

De Raad vraagt aan de Brusselse regering om de mobiliteitsproblematiek (en met name de huidige problematiek van de Brusselse tunnels en hun toekomst) te benaderen vanuit een globale visie die is vastgelegd in een masterplan dat in de tijd gebudgetteerd en uitgewerkt is.

Om deze samen uit te werken, stelt de Raad aan de Regering voor om zonder uitstel met onderhandelingen te starten over een aanhangsel bij de Strategie 2025, waarbij aan zijn eerste As een 11de doelstelling wordt toegevoegd die aan de Brusselse mobiliteit is gewijd en het voorwerp uitmaakt van een gedeelde prioriteit⁽³⁾.

⁽¹⁾ Institutioneel akkoord over de Zesde Staatshervorming, 11 oktober 2011, p. 22-23.

⁽²⁾ Dit document kan op het volgende adres worden geraadpleegd: http://esr.irisnet.be/nl/publicaties/andere-publicaties-1/autres-publications-du-conseil?set_language=nl

⁽³⁾ Ter herinnering: de Strategie 2025 omvat een reeks prioriteiten waarvan sommige worden **gedeeld** door de Brusselse regering en de sociale gesprekspartners (d.w.z. dat "hun sturing en verwezenlijking in samenwerking met de sociale gesprekspartners gebeuren die zich ertoe verbinden om deze te steunen in functie van een werkmethode die door de regeringspartners voor elke doelstelling wordt voorgesteld"). Over de andere prioriteiten wordt op **klassieke** wijze overleg gepleegd (d.w.z. dat "zij rechtstreeks worden gestuurd door de Regering en het voorwerp uitmaken van een diepgaand overleg met de sociale gesprekspartners, zonder verplichting tot tussenkomst")

Interview met de heer Filip De Maesschalck

Over de grens: sociaal-ruimtelijke relaties tussen Brussel en Vlaams-Brabant



Filip De Maesschalck is doctor in de geografie en onderzoeker bij het Steunpunt sociale planning van de provincie Vlaams-Brabant. Hij werkte eerder als doctoraal en postdoctoraal onderzoeker bij de afdeling geografie van de KU Leuven, waaraan hij nog steeds verbonden is. Hij publiceerde heel wat artikels over het Brusselse stadsgewest, zowel op het gebied van de stadsgeografie, de politieke geografie als de wisselwerking tussen beide.

verhuizers een niet-Belgische origine. In dat opzicht gaat het wél om een weerspiegeling van de Brusselse bevolkingssamenstelling.

De Raad: Welke tendensen merkt u op ten opzichte van het profiel van de migranten?

Filip De Maesschalck: De migratie uit Brussel is geen nieuw gegeven. Ook in de eerste decennia na de tweede wereldoorlog migreerden er al heel wat jonge gezinnen uit Brussel. Tot aan de economische crisis van de jaren 1980 was de migratie uit Brussel zelfs sterker dan nu. Deze blijvende migratie heeft een inkomensinversie tussen Brussel en de rand als gevolg gehad.

In de jaren 1960 hadden de inwoners van Brussel gemiddeld een veel hoger inkomen dan de inwoners van de rand. Nu is dat omgekeerd. Overigens is dit niet specifiek voor Brussel. Ook in Antwerpen zien we deze ontwikkelingen, zij het wat minder uitgesproken.

In de voorbije vijftig jaar is er dus eigenlijk niet zo veel veranderd. Verschillend is wel de origine van de verhuizers. Terwijl het vroeger typisch de Belgische middenklasse was die uit Brussel vertrok, is dat nu ook de middenklasse van niet-Belgische origine.

Ook de Brusselse bevolking is op dat vlak immers sterk veranderd. Meer dan de helft van de inwoners heeft er nu een niet-Belgische geboortenationaliteit.

De migratie van inwoners van niet-Belgische origine wordt steeds belangrijker. De stijging is het meest uitgesproken voor inwoners van Oost-Europese origine. Zij vormen wel niet de grootste groep. Dat zijn de verhuizers met een niet-Europese origine, waarin de Marokkaanse een belangrijke rol speelt.

De Raad: Welk profiel hebben de personen die Brussel verlaten?

Wat zijn, op het vlak van de inkomsten, de verschillen tussen de personen die Brussel verlaten en diegenen die er wensen te blijven?

Filip De Maesschalck: Het gaat grotendeels om jonge gezinnen. Zij hebben gemiddeld een hoger inkomen dan diegenen die in Brussel blijven. Ook binnen de lage inkomensgroepen trekken er mensen uit Brussel weg, maar omgekeerd trekken er ook heel wat lage inkomensgroepen naar Brussel, zodat de aangroei in de rand zich toch vooral bij de hoge inkomens bevindt.

De overgrote meerderheid van de verhuizers naar de rand is aan het werk, veel meer dan gemiddeld in Brussel. Tenslotte hebben de meeste

■ **Vandaag trekt ook de middenklasse van niet-Belgische origine naar de periferie** ■

De Raad: Wat zijn de sociaaleconomische gevolgen van deze migraties?

Filip De Maesschalck: Zoals reeds gesteld, verarmt Brussel en stijgt het inkomen in de rand. Dat wordt nog versterkt door de grote immigratiestroom uit het buitenland naar Brussel, waar het vaak om lage inkomens gaat. In de rand is de immigratie uit het buitenland beperkt, net omwille van die onthaalfunctie van Brussel.

Tegelijkertijd bestaat er een grote pendelstroom richting Brussel. Er werken in Brussel meer niet-Brusselaars dan Brusselaars zelf. Heel wat van die pendelaars komen uit de rand rond Brussel. En het gaat niet alleen om werkpendel. Ook voor het onderwijs bestaat er een grote netto-stroom richting Brussel, en hetzelfde geldt voor kinderopvang en heel wat welzijnsvoorzieningen. Dit is zo voor de meeste gemeenten in de rand, met relatief de grootste pendelbewegingen in de faciliteitengemeenten.

Wanneer al die inwoners aangewezen zouden zijn op de rand zelf voor hun voorzieningen, zou er een enorm capaciteitsprobleem ontstaan. Er zijn trouwens enkele aanwijzingen dat de inwoners van de rand, en dat geldt ook voor de inwoners die van Brussel komen, meer dan vroeger op de rand gericht zijn voor hun voorzieningen, maar dit verdient zeker verder onderzoek.

Brussel verarmt terwijl de inkomens stijgen in de periferie

De Raad: Welk profiel hebben de personen die zich in Brussel vestigen?

Filip De Maesschalck: Het aantal verhuizers van de rand naar Brussel is veel kleiner dan omgekeerd. Het gaat om ongeveer de helft, maar dat zijn er toch meer dan 30.000 in de laatste vijf jaar. Het gaat meestal om jonge alleenstaanden, en hun inkomen ligt gemiddeld heel wat lager dan bij de vertrekkers uit Brussel. Daarbij zijn studenten die na hun studies in Brussel blijven wonen, maar het gaat zeker niet over deze groep alleen. De Brusselse huisvestingsmarkt is nu eenmaal veel geschikter voor jonge alleenstaanden dan die in de rand, waar relatief meer grotere eengezinswoningen te vinden zijn. Met een beperkt budget kan je nog steeds gemakkelijker in Brussel terecht voor een woning.

De Raad: Waar is het migratiesaldo het hoogst?

Filip De Maesschalck: Algemeen is er een grote instroom in de deelgemeenten het dichtst bij Brussel, maar de hoogste waarden vinden we in het noordoosten (Machelen, Diegem, Sint-Stevens-Woluwe) en het zuidwesten (Drogenbos, Ruisbroek, Beersel, Lot) van de Zennevallei, en ten noordwesten van Brussel (Zellik, Wemmel). Opvallend is dat de migratie uit Brussel ruimtelijk veel verder gaat in het westen, langs de spoorlijn naar Aalst.

In het zuidoosten zijn de migratiestromen wat minder groot. Dat heeft te maken met de minder grote bevolkingsgroei.

Tijdens de vijf laatste jaren hebben meer dan 30.000 personen de periferie verlaten om zich in Brussel te vestigen

Migraties gebeuren immers meestal op korte afstand (vaak is de huisvestingsmarkt ook gelijkaardig aan weerszijden van de gewestgrens), en de instroom in het zuidoosten van de rand komt dus vooral van de zuidoostelijke Brusselse gemeenten.

De migratie is dus belangrijker naar de rest van de rand. Meer dan de helft van het aantal vertrekkers in een Brusselse gemeente is immers verklaarbaar louter vanuit de bevolkingsgroei in de laatste 10 jaar. Het feit dat migraties vooral op korte afstand gebeuren heeft ook gevolgen voor het profiel van de verhuizers. Zo is er een relatief grote instroom van mensen van Turkse origine in het noordoosten. Deze groep is immers ook in het noordoosten van Brussel sterk vertegenwoordigd. Hetzelfde geldt voor verhuizers van Zuid-Europese origine in het zuidwesten. Tegelijkertijd is het inkomen van de verhuizers vaak heel hoog in het zuidoosten, maar relatief laag in bijvoorbeeld het noordoosten. Zoals eerder gesteld gaat het hier wel vooral om werkenden.

Het is duidelijk dat de grenzen van het stedelijke gebied van Brussel veel ruimer zijn dan de gewestgrenzen: verhuisbewegingen en pendelbewegingen gebeuren op een veel grotere schaal. Dit onderzoek beperkte zich tot 30 gemeenten in de brede rand in Vlaams-Brabant, maar ook de wisselwerking met Waals-Brabant is heel sterk. Er doen zich overigens ook heel wat verhuisbewegingen voor binnen het gewest zelf, vaak van de centrale naar de meer perifere gemeenten.

Interview met de Heer Stéphane Thys

Herintredende vrouwen: nood aan zichtbaarheid voor vrouwelijke werkzoekenden

Stéphane Thys is socioloog van opleiding. Sinds 1995 leidt hij het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid. Hiertoe heeft hij meer dan vijftig studies en analyses verricht en/of gesuperviseerd met betrekking tot de tewerkstellingskwesaties in Brussel en de specifieke problematiek van werkloosheid in de hoofdstad.



De Raad: Waarnaar verwijst het begrip herintredende vrouwen?

Stéphane Thys: Het begrip herintredende vrouwen verwijst in zijn geheel naar huisvrouwen die na een min of meer lange periode van inactiviteit de arbeidsmarkt (opnieuw) willen betreden.

Volgens het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid zou het gaan om een groep van vrouwen tussen 25 en 49 jaar die, al dan niet vrijwillig, om familiale redenen hun loopbaan hebben onderbroken, zonder als werkzoekenden te zijn ingeschreven, en die zich opnieuw op de arbeidsmarkt willen inschakelen.

De Raad: Op hoeveel wordt het aantal herintredende vrouwen in het Brussels Gewest geschat?

Stéphane Thys: De problematiek om het aantal herintredende vrouwen in cijfers te vertalen, is uiterst ingewikkeld. Het enige beschikbare cijfer komt van de FOD Economie, die schat dat ze in Brussel jaarlijks ongeveer 15% van de vrouwelijke werkzoekenden zouden vertegenwoordigen, hetzij tussen 4500 en 5500 vrouwen. We

mogen aannemen dat het potentieel aantal herintredende vrouwen in werkelijkheid veel hoger ligt.

■ ■ **Het aantal herintredende vrouwen in Brussel zou jaarlijks tussen 4500 en 5500 bedragen** ■ ■

De Raad: Wat zijn de voornaamste redenen waarom vrouwen de arbeidsmarkt verlaten?

Stéphane Thys: De redenen waarom ze de arbeidsmarkt verlaten, zijn meestal familiale aangelegenheden (opvoeding of opvang van de kinderen). De problematiek van de kinderopvangstructuren in Brussel is gekend en dus kiezen sommige vrouwen ervoor om hun loopbaan te onderbreken om gedurende een periode van wel 10 jaar, en zelfs langer voor hun kind(eren) te zorgen. Ze zijn dan inactief in de economische betekenis van de term, maar zijn wel zeer actief als huismoeders.

De Raad: Wat zijn hun verschillende activiteiten?

Stéphane Thys: Naast de huishoudelijke taken hebben onderzoeken op het terrein aangetoond dat ze zich op vrijwillige, artistieke of opleidende activiteiten kunnen toeleggen. Sommigen verrichten bijvoorbeeld losse werkjes, buurtdiensten of bejaardenzorg, zorgen voor een naaste of hebben hun echtgenoot naar het buitenland gevolgd.

Doorgaans is de belangrijkste reden een familieaangelegenheid of de opvoeding van de kinderen. Het zijn de vrouwen die de keuze maken, of in sommige gevallen zich opofferen, om hun loopbaan te onderbreken. Er zijn maar weinig mannen die deze keuze maken.

■ ■ **Vandaag trekt ook de middenklasse van niet-Belgische origine naar de periferie** ■ ■

De Raad: Op welke manier kunnen herintredende vrouwen zich professioneel (her)inschakelen?

Stéphane Thys: Eén van de moeilijkheden die op de voorgrond kwam toen Minister Céline Fremault ons had verzocht om dit rapport op te maken, was juist het feit dat de institutionele voorziening ten behoeve van deze vrouwen tekortschiet. Diegenen die zich bij Actiris aanbieden, zullen uiteraard worden ingeschreven en begeleid, maar er is nog onvoldoende informatie. Heel wat vrouwen menen dat er voor hen niets is voorzien en gaan dus niet op zoek naar de hulp of bijstand die ze nodig zouden hebben.

Nochtans heeft Actiris voor hen een specifieke begeleiding, waarbij hun situatie wordt verduidelijkt, een persoonlijke balans wordt opgemaakt en ze worden begeleid bij de constructie van een beroepsproject naargelang hun vaardigheden en scholingsgraad. De opeenvolging van deze fasen is belangrijk opdat het herinschakelingstraject zou goed mogelijk zou verlopen. Anderzijds hebben sommige van deze herintredende vrouwen een diploma hoger onderwijs en kunnen ze dit diploma nog benutten, evenals de verschillende beroepservaringen die ze hebben opgedaan.

Er is ook een zeker sectoraal determinisme. Omdat ze zich gedurende 10 jaar over hun kinderen hebben ontfermd, hebben we de neiging om ze voor te bestemmen voor kinderopvang of voor sectoren die niet bij hen passen. De strikte regels van tewerkstelling en begeleiding streven naar een oplossing op korte en middellange termijn. De werkzoekende moet dus goed over de constructie van haar beroepsproject nadenken.

De Raad: Vrouwen die de arbeidsmarkt opnieuw betreden, ondervinden bepaalde moeilijkheden. Kunt u er een paar opsommen?

Stéphane Thys: De eerste moeilijkheid is soms het zelfbeeld. Herintredende vrouwen hebben een sociaal statuut, dat van huisvrouw, dat niet echt naar waarde wordt geschat. Wanneer ze beslissen om dit statuut te verlaten om de arbeidsmarkt te betreden, stuiten ze soms op een gebrek aan institutionele erkenning.

Aangezien ze niet bij de gewestelijke tewerkstellingsdiensten zijn ingeschreven, vormen ze een groep van werkzoekenden die omwille van het gebrek aan statuut weinig zichtbaar en moeilijk te identificeren is. Hierdoor ondervinden ze heel wat moeilijkheden. Ze genieten immers niet van aanwervingsplannen, hebben geen toegang tot beroepsopleiding, worden op het vlak van de constructie van hun beroepsproject niet opgevolgd en worden bij de eigenheid die hun traject vereist weinig of niet begeleid.

Een andere moeilijkheid is soms het feit dat ze vele jaren niet meer

hebben gewerkt en dat ze al iets ouder zijn. Ouder dan 50 jaar zijn op de arbeidsmarkt kan een factor zijn die de kansen op herinschakeling kan vertragen.

Een laatste, maar niet het minste element hangt samen met de moeilijkheden die ze ondervinden om de ervaringen die ze tijdens hun periode van inactiviteit hebben kunnen verwerven, te laten erkennen en valoriseren. Het is voor hen moeilijk om hun ervaringen in termen van inzetbaarheid te vertalen en om deze te laten valideren door een overheidsinstantie die bevestigt dat deze bekwaamheden tot tewerkstelling kunnen leiden en de werkgever een echte meerwaarde kunnen opleveren.

Volgens mij bestaat het belangrijkste erin om het feit dat deze vrouwen bestaan en dat ze volwaardige werkzoekenden zijn, politiek en institutioneel te erkennen. Hiertoe zouden ze meer rechten moeten hebben dan momenteel het geval is. Herintredende vrouwen ondervinden soms grotere moeilijkheden dan andere werkzoekenden en het erkennen van deze problematische eigenheden zou het begin van al de rest zijn.

Begeleiding Actief Zoeken naar Werk

De Begeleiding/Actief Zoeken naar Werk (AZW) is het geheel van diensten die werkzoekenden wordt aangeboden om zo goed mogelijke resultaten bij het zoeken naar werk te behalen. AZW wordt in verschillende modules georganiseerd (individuele modules of groepssessies, van verschillende duur), die aan specifieke behoeften en problemen voldoen. In 2013 werden een specifieke cel "Back To Work" opgericht ten behoeve van herintredende vrouwen die van een collectieve en individuele begeleiding willen genieten om hun terugkeer naar de arbeidsmarkt te vereenvoudigen. Het personeel van deze structuur ontvangt de werkzoekenden, onderzoekt hun aanvragen en maakt een balans van hun situatie en van hun beroepsoriëntatie op. Er wordt dan gezamenlijk gezocht naar werk, waarbij rekening wordt gehouden met wat ze willen doen, met hun interesses en vaardigheden en met de markt voor tewerkstelling of opleiding.

Voor meer informatie: backtowork@actiris.be

Nieuws in het kort



10 jaar e-Procurement

De federale dienst e-Procurement heeft in 2015 zijn tienjarig bestaan gevierd.

e-Procurement is een online platform dat het dankzij verschillende internetapplicaties toelaat om een overheidsopdracht te plaatsen. Dit platform wordt door Federale Overheidsdienst Personeel en Organisatie (FOD P&O) beheerd en is vrij en kosteloos toegankelijk voor (federale, gewestelijke en lokale) aanbestedende overheden, alsook voor potentiële inschrijvers.

Het e-Procurement portaal bestaat uit verschillende modules, die de verschillende fases van de procedure inzake overheidsopdrachten omvatten: e-Notification voor het publiceren van adviezen en aanbestedingsstukken, e-Tendering voor het neerleggen en openen van offertes, e-Awarding voor het evalueren van offertes en het gunnen van opdrachten, e-Catalogue voor het plaatsen van bestellingen via een elektronische catalogus en tot slot e-Auctions voor elektronische veilingen.

Sinds 2011 is de e-Notification module het officiële orgaan voor de publicatie van de aankondigingen van opdracht in België geworden en heeft ze aldus de functie van het Bulletin der Aanbestedingen overgenomen.

De activiteit van e-Procurement is sinds 2010 aanzienlijk toegenomen. Vandaag telt men er al meer dan 28.400 gepubliceerde adviezen, 4.800 openingen en 21.311 elektronische offertes. De digitalisering van overheidsopdrachten zou in de komende jaren nog moeten toenemen. Een recente Europese richtlijn (2014/24/EU), waarvan de omzetting in Belgisch recht dit jaar is voorzien, streeft immers ernaar om het gebruik van elektronische informatie- en communicatiemiddelen bij het plaatsen van overheidsopdrachten te ondersteunen.

Voor meer informatie:
<https://my.publicprocurement.be/>

De "Ligue des familles" lanceert de eerste "Baromètre des parents"

De "Ligue des familles", een beweging ter ondersteuning van de uitoefening van het ouderschap, heeft eind 2015 haar "Baromètre des parents" uitgebracht. Hierbij werd een tweevoudige doelstelling nagestreefd:

- Een beeld van de hedendaagse gezinnen schetsen;
- De behoeften van ouders kennen en begrijpen.

Via een online vragenlijst hebben 1.500 Franstalige ouders verschillende vragen beantwoord over hun gezinssituatie, kinderopvang, school, afstemming werk-gezin, enz.

Onder de belangrijkste resultaten benadrukt de "Ligue des familles" dat het "klassieke" kerngezin het overheersende model blijft, ook al lijkt dit steeds minder het geval te zijn. Nieuwe gezinsmodellen vormen voortaan immers een gediversifieerder landschap, waarbij één vierde van de gezinnen zich als een eenoudergezin en 15% als een nieuw samengesteld gezin definieert.

In de analyses van de resultaten van de barometer gaat er trouwens een bijzondere aandacht naar de eenoudergezinnen uit. Zo kunnen we ontdekken dat jonge ouders (van minder dan 25 jaar) oververtegenwoordigd zijn bij diegenen die zich in een situatie van eenouderschap bevinden. Bovendien liggen de tewerkstellingsgraad en het inkomen van alleenstaande ouders aanzienlijk lager dan deze van alle ouders.

Uittreksels uit het verslag van de "Baromètre des parents 2015" stellen eveneens enkele eigenheden van de situatie in Brussel op de voorgrond, meer bepaald ten overstaan van de kinderopvang. Zo vinden 63% van de Brusselse ouders het zeer moeilijk om een opvangplaats te vinden, tegenover 40% van hun Waalse tegenhangers. Ze geven ook meer geld uit om hun kinderen in een opvangstructuur ten laste te laten nemen: gemiddeld 424€ per maand, tegenover 302€ in Wallonië. Het plaatsgebrek en de daarop volgende ontwikkeling van privéstructuren zouden dit verschil verklaren, net zoals het feit dat Brusselse kinderen meer dagen per week worden opgevangen.

De volledige studie kan op de website www.laligue.be worden geraadpleegd.

⁽¹⁾ Twee ouders en hun kinderen.



Nieuw bij de Raad opgerichte Commissies

In 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering verschillende maatregelen genomen tot uitvoering van de zesde Staatshervorming, om zo tot de regionalisering van de dienstencheques en van het betaald educatief verlof over te gaan. In dit kader heeft ze bij de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest drie nieuwe Commissies ingesteld: de eerste twee zijn adviesinstanties met betrekking tot de materie van de dienstencheques en de derde is een erkenningscommissie voor wat het betaald educatief verlof betreft.

Commissie opleidingsfonds dienstencheques

De Commissie opleidingsfonds dienstencheques heeft als opdracht adviezen te formuleren betreffende de goedkeuringsaanvragen van de dienstencheque-opleidingen, die dienstencheque-ondernemingen of externe opleidingsverstrekkers bij het Brussels Bestuur hebben ingediend. De door de Commissie uitgebrachte adviezen helpen het Bestuur, dat hiertoe door de Minister van Tewerkstelling werd gemachtigd, te beslissen of er reden is om een gedeeltelijke teruggave toe te staan van de opleidingskosten die erkende dienstencheque-ondernemingen op de begroting van het opleidingsfonds hebben gemaakt.

Deze Commissie bestaat uit vertegenwoordigers van de gewestelijke Minister van Tewerkstelling, van Brussel Economie en Werkgelegenheid, alsook uit leden die werden aangewezen door de werkgevers- en werknemersorganisaties die binnen de Economische en Sociale Raad zijn vertegenwoordigd. Bovendien zetelen vertegenwoordigers van de verschillende gewestelijke instellingen belast met opleiding en tewerkstelling (Actiris, Bruxelles Formation en de VDAB) erin als genodigde leden zonder stemrecht.

De instelling van de Commissie heeft in november 2015 plaatsgevonden, nadat het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 oktober 2015 tot wijziging van het koninklijk besluit van 7 juni 2007 betreffende het opleidingsfonds dienstencheques in het Belgisch Staatsblad werd gepubliceerd en nadat Minister Gosuin de Commissieleden had aangewezen. De eerste vergadering van de Commissie, die door Mevrouw Benchekroun wordt voorgezeten, heeft op 1 december 2015 plaatsgevonden.

Adviescommissie voor de erkenning van dienstencheque-ondernemingen

Deze Commissie is belast met het formuleren van adviezen aangaande de toekenning of intrekking van erkenningen van dienstencheque-ondernemingen die werkzaam zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ze bestaat uit vertegenwoordigers van de gewestelijke Minister van Tewerkstelling, van Brussel Economie en Werkge-

legenheid, alsook uit leden die werden aangewezen door de werkgevers- en werknemersorganisaties die binnen de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn vertegenwoordigd.

De instelling van de Commissie zal zeer binnenkort plaatsvinden, gezien het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 december 2001 betreffende de dienstencheques en het benoemingsbesluit van de Commissieleden op 9 februari 2016 in het Belgisch Staatsblad werden gepubliceerd.

Erkeningscommissie betaald educatief verlof

Het koninklijk besluit van 23 juli 1985 tot uitvoering van de herstellwet van 22 januari 1985 vertrouwt de Erkeningscommissie betaald educatief verlof de opdracht toe zich uit te spreken over de toekenning van een erkenning aan de algemene en de beroepsopleidingen die niet vallen onder de opleidingscategorieën die krachtens artikel 109 van voormelde wet van ambtswege worden erkend. Tevens heeft ze de bevoegdheid om de erkenningen die ze op deze basis heeft uitgereikt, op te schorten of in te trekken.

Ze bestaat uit vertegenwoordigers van de gewestelijke Minister van Tewerkstelling en van de gemeenschappelijke Ministers van Onderwijs en Permanente vorming, uit vertegenwoordigers van Bruxelles Formation en van de VDAB, alsook uit afgevaardigden die door de organisaties van de representatieve werkgevers- en werknemersorganisaties werden aangewezen. Twee secretarissen die onder de personeelsleden van de Raad werden aangewezen, maken eveneens deel uit van de Commissie.

De gewestelijke Commissie werd in november 2015 bij de Economische en Sociale Raad ingesteld, nadat een besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 22 oktober 2015 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 juli 1985 in het Belgisch Staatsblad werd gepubliceerd. De leden van de Erkeningscommissie werden bij een besluit van 28 januari 2016 aangewezen en de werkzaamheden van de Commissie zullen in maart 2016 aanvangen.

Publicaties

De cijfers van de e-commerce in België

Sinds 2011 werkt de federatie van handel en diensten (Comeos) samen met het studiebureau InSites consulting om jaarlijks een gedetailleerd rapport over de e-commerce in België te publiceren (profiel van de online consumenten, consumptiegewoonten, tevredenheidsgraad en verwachtingen van de consumenten).

Volgens dit rapport was de online handel het voorbije jaar goed voor een omzet van 6,46 miljard euro. Bovendien richten steeds meer Belgen zich tot de buurlanden om hun bestellingen te plaatsen: het totale verlies bedraagt drie miljard euro.

De analyse betreffende het jaar 2015 is beschikbaar op de website van Comeos: www.comeos.be

Socio-economische monitoring: tweede verslag

De Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg en het Interfederaal Gelijkekansencentrum hebben de resultaten van het tweede verslag van de socio-economische monitoring gepubliceerd.

Dit tweede verslag is gebaseerd op een aantal administratieve gegevens en wil op een duidelijke en nauwkeurige manier de positie van de personen op de arbeidsmarkt volgens hun migratieachtergrond en hun afkomst belichten. Om een zowel globale en duidelijkere kijk op de werknemers te verkrijgen, baseert deze tweede uitgave zich op een uitvoerige analyse van gegevens die zich over de periode 2008-2012 uitspreiden. Deze evaluatie heeft het aldus toegelaten om meer leringen uit de uit de algemene tendensen van tewerkstellingstoestand op het nationaal vlak te trekken, en meer in het bijzonder uit deze van de doelgroepen die moeilijkheden ondervinden om de arbeidsmarkt te betreden.

Hiertoe schetst het verslag in eerste instantie een volledig beeld van laaggeschoolden, van jongeren, van oudere werknemers, alsook van personen van vreemde origine.

Tevens buigt het zich over de strategische oriëntaties die het toelaten om doelgroepen gemakkelijker op de arbeidsmarkt in te schakelen. In dit kader werden er enkele richtsnoeren op de voorgrond geplaatst, zoals het versterken van het antidiscriminatiebeleid en het invoeren van maatregelen om het voortijdig schoolverlaten te voorkomen.

Het volledige verslag kan op de website van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg www.werk.belgie.be worden geraadpleegd.

Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030

Om de drie jaar publiceert het Federaal Planbureau de langetermijnvooruitzichten inzake transport in België (transport van

personen en goederen). Het gaat om een projectie bij ongewijzigd beleid om de algemene trends tegen 2030 op de voorgrond te plaatsen, om na te gaan op welke elementen een transportbeleid kan steunen en om de impact van dit beleid te bestuderen.

Deze vooruitzichten kunnen worden geraadpleegd op de website van het Federaal Planbureau (www.plan.be), in de rubriek "publicaties".



Het Tijdschrift van de Raad

April 2016 – n° 19

Periodieke publicatie van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

ESRBHG

Bischoffsheimlaan 26
1000 Brussel
02/205 68 68
02/502 39 54
cesr@esr.brussels

Verantwoordelijke uitgever:

Joëlle Delfosse

Lay-out en druk:

IPM printing nv - Ganshoren

Illustraties:

Omslag: Fotolia
Dossier: Mobiel Brussel
P. 18, 21, 23, 25: Fotolia
P. 9 ©Assar Architectes
P. 21 ©COP21

Redactiecomité:

In de kijker, Volgende Debatten van de Raad: Siham Chaouch
Dossier: Marianne Thys en haar collega's
Focus: Alexis Gérard, Charlie Verthé, Mahdi Amranijai en Siham Chaouch
De adviezen van de Raad: Xavier Duby
Nieuws in het kort: Lénaïg Le Berre en Jérôme Noël
Publicaties: Charlie Verthé, Stéphanie Polet en Mahdi Amranijai
Vertaling: Rik Duynslager en Eric Vanderheyden

Dank aan:

Marianne Thys en haar collega's voor de opstelling van het dossier.
Michèle Lahaye voor haar samenwerking bij de opstelling van de Focus gewijd aan het beroep van openbaar schrijver.
Xavier Tackoen, Alexandra Demoustiez, Philippe Antoine, Claire Heughebaert, Marcel Van Meesche, Filip de Maesschalck en Stéphane Thys voor de interviews.

