



**Beste lezer,**

Voor jou ligt het eindproduct van meer dan twee jaar discussie en standpuntvorming binnen het Vlaams Regionaal Comité (VRC) van het ACV. Dit is het resultaat van de vernieuwende aanpak van het laatste congres van het Vlaams ACV in 2022.

Bij de uitwerking van het congrestraject kozen we er expliciet voor om het congres een plek van discussie en uitwisseling te laten zijn en de finale standpuntvorming pas nadien in de VRC raden te laten gebeuren. Het congrestraject bestond uit 5 fasen, waar input van de basis, interactie, en de focus op inhoud als een rode draad doorheen bleef lopen (zie beeld hieronder).



Dit keer dus geen vooraf bepaalde thema's en teksten. Participatie stond centraal in alle fasen van dit traject: van bij de eerste gesprekken om de thema's te bepalen, over de verdere open discussies tijdens het congres tot de uiteindelijke standpuntbepaling op de VRC-raden. In de discussies lieten we ons ook inspireren door externe stemmen: zowel experten uit de academische wereld als uit de praktijk en het middenveld werden gehoord.

De 8 standpuntnota's die in de nasleep van het Vlaams ACV congres van 2022 werden uitgewerkt staan hier gebundeld.

Als eerste stap werden de "groene lijnen" nog eens samengezet en bevestigd. Het gaat hier over de uitgangspunten waar de verdere standpunten aan getoetst worden.

Deze uitgangspunten komen terug in de verschillende standpunten die werden uitgewerkt.

Ons standpunt over het Groeipakket tekende de krijtlijnen uit voor een beter, meer doordacht en meer rechtvaardige kinderbijslag in Vlaanderen. Met het Vlaams ACV hebben we zo een belangrijke bijdrage geleverd aan het maatschappelijke debat over de organisatie van de kinderbijslag in Vlaanderen.

Over wonen werkten we twee standpunten uit. We komen met voorstellen om het recht op wonen voor iedereen te realiseren. Daarnaast bogen we ons ook over de uitdaging om woningen energiezuinig en klimaatneutraal te maken: hoe zorgen we dat iedereen mee is? Collectief renoveren is voor ons het antwoord.

In twee standpunten werkten we actuele mobiliteitsvraagstukken uit. Enerzijds leggen we in het standpunt over jobbereikbaarheid nog eens expliciet de link tussen mobiliteit en de arbeidsmarkt, waarbij werkgevers én overheid veel meer dan vandaag hun verantwoordelijkheid

moeten opnemen. Anderzijds werkten we een breder standpunt uit over het openbaar vervoer, dat een cruciale rol speelt in het realiseren van de klimaatdoelstellingen en een dam vormt tegen vervoersarmoede.

De laatste twee standpuntnota's richten zich op zeer actuele thema's op de werkvloer: telewerk en arbeidsmigratie. Sinds de coronapandemie is telewerk niet meer weg te denken. Het sprak dan ook voor zich dat het Vlaams ACV ook hierrond de krijtlijnen binnen de Vlaamse bevoegdheden uitstekende.

Het debat rond arbeidsmigratie bleek ook zeer actueel, met verschillende grove misbruiken die werden vastgesteld. In ons standpunt eisen we meer werknemersrechten voor arbeidsmigranten. Het Vlaams ACV is ook een vakbond voor deze werknemers en dat nemen we ter harte.

Deze bundel is iets om trots op te zijn. Zo hebben verschillende elementen uit deze standpunten ondertussen al uitvoering gekregen in reeds ingevoerd of aangekondigd beleid (bv. rond Groeipakket, collectieve renovaties, ...). Maar dat maakt de standpunten niet achterhaald, integendeel. Het toont vooral aan dat we met het Vlaams ACV bruikbare, inhoudelijk sterke en constructieve voorstellen kunnen formuleren. Die we samen met onze militanten via sociaal overleg en sociale actie willen realiseren.

Gebruik deze bundel om je (syndicaal) werk te onderbouwen en te verrijken. Inspireer er anderen mee. Dit is het resultaat van jouw werk!

**Stijn Gryp**  
Nationaal secretaris

**Veerle Verleyen**  
Voorzitter VRC

**Johan Vervoort**  
Ondervoorzitter VRC





# Inhoud

Groene lijnen uit de congresvoorstellen	5
Een Groeipakket met visie	7
Recht op wonen realiseren	9
Collectief renoveren is noodzakelijk	11
Jobbereikbaarheid als hefboom voor duurzaam werk	15
Openbaar vervoer uit de crisis	18
Telewerk - kwalitatieve Vlaamse omkadering	24
Betere werknemersrechten voor arbeidsmigranten	27



# Groene lijnen uit de congresvoorstellen

1/12/2022

Bij de uitwerking van de congresvoorstellen kwamen regelmatig een aantal gelijkaardige bedenkingen en aandachtspunten, soms als apart voorstel. Het gaat dan om elementen die te maken hebben met de uitgangspunten die we als Vlaams ACV hanteren, zoals de invulling van rechtvaardigheid, of de omkadering die we verwachten bij bepaalde maatregelen van de overheid.

Hier brengen we deze 'groene lijnen' samen, zodat ze bij de uitwerking van de specifieke standpuntnota's niet telkens moeten worden meegenomen en uitgewerkt, tenzij dit uiteraard een bijzondere relevantie heeft.

## 1. Rechtvaardigheid staat voorop

### De sterkste schouders moeten de zwaarste lasten dragen

Als Vlaams ACV onderschreven we in onze intentieverklaring reeds dat rechtvaardige fiscaliteit een verantwoordelijkheid is van alle beleidsniveaus, ook van Vlaanderen. Bij de uitwerking van nieuwe instrumenten en regelgeving dient dit een leidend principe te zijn, waarbij in geval van bijkomende lasten of een verschuiving van lasten, de sterke schouders steeds de zwaarste lasten dienen te dragen.

### Mattheuseffecten vermijden

In veel beleidsdomeinen worden ondersteuningsmechanismen nog zo opgezet, dat de middelen of hulp vooral terugvloeit naar die groepen die deze minder of zelfs het minst nodig hebben. Het is voor het Vlaams ACV belangrijk dat maatregelen zo worden

uitgewerkt dat ze ook en in de eerste plaats toekomen aan de zwakste doelgroepen. Belangrijk hierbij is wel dat sociale zekerheid en sociale bescherming universeel is, en dus voor iedereen gelijk beschikbaar en toegankelijk moet zijn.

### Inclusie

Beleid, net als vakbondswerk, moet inclusief zijn. Dat betekent dat er telkens aandacht moet zijn voor de impact op alle doelgroepen en wanneer nodig aanpassingen moeten gebeuren zodat iedereen ook effectief rechten kan opnemen en niet wordt uitgesloten op basis van persoonlijke kenmerken of contextuele factoren.

SAMEN NAAR DE TOEKOMST



## 2. Een belangrijke rol voor de overheid

### Investerings

Voor het Vlaams ACV heeft de Vlaamse overheid een belangrijke rol in het initiëren en op peil houden van maatschappelijke investeringen. Dat betekent dat de overheid zelf een actor moet zijn die kan optreden als directe investeerder in projecten of als partij die garant staat voor de uitwerking.

Deze rol als investeerder moet de vorm krijgen van een missiegedreven investeringsbeleid. Het mag niet gaan om een louter mechanisch of vraaggestuurd beleid.

### Opleiding

Als Vlaams ACV hechten we veel belang aan het versterken van levenslang en levensbreed leren tijdens de loopbaan. Dat betekent dat het loopbaanmodel moet

aangepast zijn om leren tijdens de loopbaan mogelijk te maken en competenties zichtbaar gemaakt moeten worden.

In tijden van krapte ligt er voor het Vlaams ACV echter een belangrijke rol bij de overheid in het voorzien in een breed en toegankelijk opleidingsaanbod voor de prioriteiten die de overheid zelf stelt. Zo moet worden verzekerd dat er voldoende potentiële instroom is naar de beroepen die noodzakelijk zijn om maatschappelijke uitdagingen op te nemen.

#### Begeleiding en outreach

In een steeds complexere wereld is het belangrijk om telkens oog te hebben voor diegenen die moeilijker kunnen participeren door de verschillende drempels die ze ervaren. De vraag

daarbij is hoe de genomen maatregelen ook effectief iedereen kunnen bereiken. De uitwerking van beleid moet voor het Vlaams ACV telkens rekening houden met de relevante doelgroepen en het beleid op hun maat uitwerken en uitrollen. Wanneer nodig, dient er ook actief naar hen toe te worden gestapt om rechten toegankelijk te maken en mag de overheid zich niet beperken tot een passieve bekendmaking.

Specifiek voor mensen met minder digitale vaardigheden dient de overheid te garanderen dat zij ten allen tijde op de nodige fysieke dienstverlening beroep kunnen doen.

#### Inspectie & sanctionering

Elke overheidsmaatregel zonder opvolging op het terrein heeft weinig waarde.

Als de overheid bepaalde richtlijnen oplegt, dient er ook de garantie te zijn dat deze worden opgevolgd. Dat kan alleen door een sluitend mechanisme van controle en sanctionering te voorzien.

Vlaanderen heeft verschillende inspectiediensten zoals onder andere de zorginspectie, de wooninspectie en de Vlaamse sociale inspectie. Elke inspectiedienst moet kunnen rekenen op voldoende menskracht en middelen in verhouding tot de opdrachten om adequate opvolging te garanderen.

Ook de strafmaat en vervolging dient in verhouding te staan tot de overtreding. De doelstelling hierbij moet zijn om zoveel mogelijk te sturen naar het gewenste resultaat, maar het mag niet mogelijk zijn zich systematisch vrij te kopen. Administratieve sancties mogen geen vrijgeleide zijn voor klassenjustitie en dienen, zeker bij herhaling, te leiden tot strafrechterlijke sancties en het al dan niet tijdelijk uitsluiten van de overtreder van verdere ondersteuning vanuit de Vlaamse overheid.

## Een Groeipakket met visie

1/12/2022

### 1. Doelstellingen en principes van het Groeipakket

Ondanks de loskoppeling van de gezinsbijslagen uit de federale sociale zekerheid, blijft voor het Vlaams ACV ook het Vlaamse Groeipakket een sociale zekerheidsinstrument. De principes van de sociale zekerheid blijven hier dan ook van toepassing.

- Welvaartsvastheid van inkomensgrenzen en van bedragen is een essentieel uitgangspunt. De welvaartsvastheid van inkomensgrenzen is sinds 2023 gerealiseerd. Het Vlaams ACV blijft consequent ook een welvaartsvastheid van alle bedragen eisen.
- Een eerste belangrijk principe van de gezinsbijslagen moet blijven om de kosten van kinderen te compenseren. Het gaat hier om een horizontale solidariteit tussen mensen met kinderen en mensen zonder kinderen. Als maatschappij kiezen we er bewust voor om elk kind te ondersteunen.
- Een tweede belangrijke doelstelling van het

Groeipakket is de verticale solidariteit tussen de 'sterkste schouders' en de meest kwetsbaren, die een belangrijke rol speelt in de bestrijding en preventie van armoede. Voor het Vlaams ACV is deze armoedebestrijding ook een belangrijke doelstelling van het Groeipakket.

Voor het Vlaams ACV is het Groeipakket een universeel recht van elk kind. De ondersteuning voor het kind mag dus niet afhankelijk zijn van het belonen of bestraffen van gedrag van de ouders (bv. in het kader van activerings- of inburgeringsbeleid) of van het kind.

### 2. Het Groeipakket kan beter

Behalve deze algemene doelstellingen en principes, schuift het Vlaams ACV enkele meer concrete voorstellen naar voren om de architectuur van het Groeipakket te verbeteren.

#### Hogere sociale toeslagen mits behoud correcte universele basis

Het Vlaams ACV ondersteunt de keuze voor proportioneel universalisme: dit wil zeggen ondersteuning voor iedereen,

maar méér ondersteuning voor zij die meer nodig hebben (via de sociale toeslagen). Met regelmaat laait echter de discussie op over de verhouding tussen het basisbedrag en de sociale toeslagen. Hierbij pleiten sommige experts en organisaties voor meer selectiviteit: ofwel een hogere sociale toeslag ten koste van een lager basisbedrag.

- Het Vlaams ACV steunt de vraag voor hogere sociale toeslagen. Maar verschuivingen vanuit het basisbedrag zijn enkel mogelijk indien ze beperkt zijn en indien de doelgroep van de sociale toeslag toeneemt. Zo een verschuiving mag enkel gebeuren binnen een globale en doordachte hervorming van het Groeipakket.
- Het Vlaams ACV kant zich wel tegen teveel selectiviteit in het beleid. Dit is al vaak een hellend vlak gebleken, waarbij men juist steeds strengere voorwaarden en uitsluitingscriteria creëert. Ook creëert dit grote risico's op het vlak van maatschappelijk draagvlak.





### Inkomensvallen vermijden door sociale toeslagen uit te faseren

Doordat er in het Groeipakket met harde inkomensgrenzen wordt gewerkt die bepalen of men de sociale toeslag al dan niet ontvangt, bestaat er een inkomens of promotieval. Een hervorming van de sociale toeslag is nodig om dit effect tegen te gaan. Het Vlaams ACV pleit voor het invoeren van een fijnere uitfasering van de sociale toeslagen in het Groeipakket. Dit wil zeggen dat het bedrag van de sociale toeslag geleidelijk daalt naargelang het inkomen van het rechtgevend gezin in plaats van abrupt te worden ingehouden.

### Niet doelmatige toeslagen heroriënteren

Het Groeipakket bevat een aantal toeslagen waarbij het Vlaams ACV zich vragen stelt over de doelmatigheid: namelijk de kinderopvangtoeslag en de kleutertoeslag. Het Vlaams ACV vraagt daarom om de middelen van deze toeslagen te heroriënteren naar de sociale toeslagen of naar de schooltoeslagen.

### Een actueel inkomensbegrip hanteren

Het Vlaams ACV roept op om een denkoefening op te starten over de manieren waarop - zonder nodeloze drempels op te stellen - een zo correct mogelijk inkomensbegrip gehanteerd kan worden. Dit moet als doel hebben om alle relevante inkomsten mee in beeld te brengen bij de toekenning van de sociale toeslagen.

### Een correct debat rond het budgettaire kader

Tegenstanders van een koppeling van de bedragen aan de gezondheidsindex halen meestal budgettaire beperkingen aan als reden om dit niet in te voeren. Dit is een drogreden om de eenvoudige reden dat de dotatie die Vlaanderen ontvangt als gevolg van de overheveling van de gezinsbijslagen, wél jaarlijks mee evolueert met de consumptieprijsindex. In de situatie waarbij de consumptieprijsindex hoger is dan 2% vult de Vlaamse overheid dus haar begrotingstekort met middelen die expliciet bedoeld waren voor de gezinsbijslagen. Hoe men dit ook draait of keert, dit is onaanvaardbaar. Het Vlaams ACV eist hier dan ook een onmiddellijke rechtzetting. Alle middelen die tot nu toe op deze onrechtmatige wijze uit het Groeipakket zijn weggestroomd, moeten sowieso naar gezinsondersteuning gaan.



### Stabiel beheer van het Groeipakket

Sinds de overheveling van de gezinsbijslagen naar Vlaanderen zijn deze al verschillende keren slachtoffer geworden van jaarlijkse

begrotingsbesprekingen. De sociale zekerheid wordt hierdoor vervangen door politiek getouwtrek. Het Vlaams ACV eist daarom om opnieuw het medebeheer van de sociale partners in te voeren. Ook vragen we om de interprofessionele sociale partners in het beheer van de (gefusioneerde) publieke uitbetalingsactor te betrekken.

## Recht op wonen realiseren

1/06/2023

### 1. Waar gaan we voor?

- Een betaalbare en kwaliteitsvolle woning voor iedereen.
- Woonzekerheid voor iedereen.
- Gelijke toegang tot de woonmarkt.
- Sociaal rechtvaardige vastgoedfiscaliteit, een meer doelgerichte overheidsondersteuning van gezinnen met lagere inkomens.
- Een meer gelijke behandeling van huurders en eigenaars.

### 2. Waar staan we nu?

De dualisering op de woonmarkt blijft groeien. Vele mensen bezitten meerdere woningen. Er zijn 430.000 woningen waar niemand vast verblijft. De Mattheus-effecten in subsidies en fiscaliteit blijven nog steeds bestaan. Vooral hogere inkomens genieten het meest van fiscale steun en subsidies voor wonen.

Aan de andere kant nemen de woonuitgaven toe en daalt

het eigenaarschap binnen de lagere inkomensgroepen. Het aandeel bijkomende sociale woningen blijft ondermaats. Meer dan 155.000 gezinnen staan op de wachtlijst voor een sociale woning en moeten terecht op de duurere private huurmarkt. De concurrentie en de prijsdruk op de private huurmarkt blijft toenemen. De betaalbaarheids- en kwaliteitsproblemen op de private huurmarkt zijn groot. 47% van de private huurwoningen zijn van onvoldoende kwaliteit. 52% van de private huurders besteedt meer dan een derde van zijn inkomen aan huur.

Gezinnen met lage inkomens, eenpersoons- en eenoudergezinnen wonen vaker in een woning van slechte kwaliteit, niet conform de huidige klimaatnormen, en besteden meer dan 30% van hun inkomen aan woonuitgaven.

De groeiende wooncrisis is dus ook een inkomenscrisis. Hoge huisvestingskosten hollen het inkomen uit arbeid steeds verder uit. Deze hoge woonkosten leggen een rem op andere basisuitgaven in mobiliteit, voeding,

opleiding en gezondheid. Het zorgt voor toenemende armoede en dakloosheid. Voor werkzoekenden en werknemers met bescheiden inkomens wordt het almaar moeilijker te wonen waar men werkt of waar er vacatures zijn. Een betaalbare woonlocatie betekent steeds meer gedwongen en duur autobezit. Dat zorgt voor pendelstress en onevenwichten op de arbeidsmarkt.

### 3. Onze voorstellen

Het recht op wonen mag niet langer dode letter blijven. De Vlaamse overheid moet dringend handelen en het voortouw nemen.

- Er moeten **meer huurwoningen komen, zowel sociale als private**. Alle (grote) nieuwbouwprojecten moeten verplichte quota hebben voor sociale huisvesting, met sanctionering indien niet nageleefd. Eigenaars stimuleren is belangrijk voor de korte termijn. Zij kunnen meer verhuren via sociale huurmaatschappijen.

- Om starters met een laag inkomen verder te ondersteunen op de eigendomsmarkt, kunnen systemen zoals de sociale koopwoningen en de woonvorm “community land trust” die de aankoop van grond en woning scheiden verder gestimuleerd worden. Starters ondersteunen kan ook bijvoorbeeld door “rent to buy” (huurkoop) programma’s te ontwikkelen. Dat zijn programma’s waar huurders een voorkooprecht krijgen (waarbij de betaalde huur meegerekend wordt).
- Die maatschappijen kunnen helpen woningen waar niemand vast verblijft beschikbaar te maken voor mensen die er zich domiciliëren. De overheid moet stimuleren dat woningen waar niemand gedomicilieerd is meer beschikbaar worden gemaakt op de woningmarkt. Ook leegstaande winkels, kantoorgebouwen overheidsgebouwen etc... moeten omgevormd worden tot woningen.
- Er moet een bindend sociaal objectief opgelegd worden aan lokale besturen voor het realiseren van een sociaal woningaanbod.
- Het Vlaams ACV is geen voorstander van een voorwaardelijk sociaal huurbeleid. Die cumulatie van al die voorwaarden (middelentoets, verplichte inschrijving bij VDAB, ...) gaat het recht op wonen inperken. De controle en opvolging vergt veel extra energie en middelen die niet naar sociale woningbouw kunnen gaan.
- Huurders en huurdersverenigingen moeten sterker ondersteund worden.
- Een versterking van de wooninspectie is nodig zowel op vlak van kwaliteit als discriminatie.
- Er moet een bredere en versnelde toekenning komen van de huursubsidie omdat woonbehoeftigen – zelfs met een spectaculaire versnelling van het sociaal huuraanbod – nog jaren zullen moeten wachten op sociale huur. Het voordeel van de huurpremie kan beter gradueel dalen in plaats van te werken met harde plafonds waarboven het voordeel plots helemaal wegvalt. Ook moet goed in het oog gehouden worden of ruimere huurpremies een opdrijvend effect hebben op de huurprijzen.
- De huurindexering moet gekoppeld worden aan de energetische kwaliteit van de woning zodat dit een stimulans wordt om de woonkwaliteit te verbeteren. Sociale woningmaatschappijen kunnen een belangrijke rol opnemen in het renoveren van private huurwoningen.

- Er moet een prijsblokkering van huurwoningen van slechte energetische en woonkwaliteit komen.
- Subsidies voor niet verhuurde tweede woningen moeten afgeschaft worden. Tweede woningen moeten ook zwaarder belast worden, waardoor de onroerende voorheffing (O.V.) voor de enige en eigen gezinswoning kan verminderen.

## Collectief renoveren is noodzakelijk

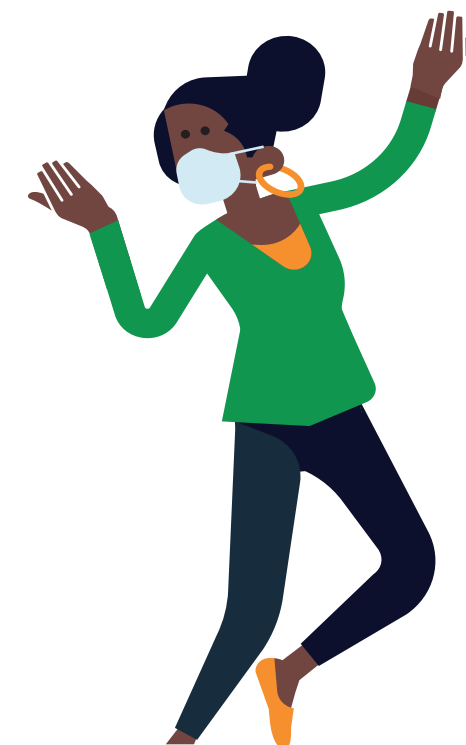
1/06/2023

### 1. Waar gaan we voor?

Er is ook in Vlaanderen een enorme uitdaging om woningen energiezuinig en klimaatneutraal te maken. Een Vlaamse Collectieve Renovatiemaatschappij (VCR) kan volgens ons congres de noodzakelijke ondersteuning geven voor gezinnen.

De Renovatiemaatschappij kan meer en sneller energetische renovaties initiëren en coördineren. Collectieve financierings- en uitvoeringsmodellen zullen het mogelijk maken om de kosten en risico's te delen, schaalvoordelen te realiseren, een grotere energie-efficiëntie te bekomen, de ecologische en economische winst te vermaatschappijken, en tegelijkertijd de aantrekkelijkheid van renovatieprojecten voor de bouwsector te verhogen. Het energetisch (ver)bouwen van overheidsgebouwen moet in één beweging meegenomen worden in deze opschaling, evenals een doorgedreven aanpak van leegstaande gebouwen.

Overheidssteun moet gebaseerd worden op energie-efficiëntie van deze collectieve investeringen. Naar schatting



60% van de gezinnen kan op eigen kracht de noodzakelijke energetische renovaties bekostigen. De extra steun voor de overige gezinnen, moet dan ook op maat aangeboden worden, met bijzondere aandacht voor de meest kwetsbare gezinnen.

In die benadering blijven ook de lokale overheden een zeer belangrijke rol spelen. De Renovatiemaatschappij moet de Vlaamse overheid, provinciale en lokale besturen intensiever overkoepelen. Zo kunnen middelen en bevoegdheden vanuit alle niveaus beter gemobiliseerd worden om renovaties werkelijk te versnellen.

### 2. Wat is het huidige beleid?

De Vlaamse regering moet 700.000 grondige energetische woonrenovaties realiseren om de tussentijdse klimaatdoelstelling 2030 te halen. Afgelopen jaren werden maar enkele duizenden woningen tot EPC label A -de klimaatnorm in 2050- gerenoveerd. Vlaanderen haalt de noodzaak van 3,5% grondige renovaties van ons gebouwenpark per jaar, dus absoluut niet.

Gezinnen die momenteel een huis kopen met een slechter EPC - label E of F - hebben sinds 2023 een renovatieplicht tot label D binnen de 5 jaar na aankoop. Vanaf 2028 moet elke woning binnen vijf jaar na de aankoop het label C hebben, vanaf 2035 is dat label B en vanaf 2040 label A. Voor appartementen loopt het iets trager. Daarvoor is pas vanaf 2045 een termijn van vijf jaar vastgelegd om het label A te behalen.

Veel gezinnen zien op tegen deze noodzakelijke renovaties, zeker omdat ook de aankooprijzen van woningen zeer hoog zijn en blijven. Het is bovendien heel moeilijk om de prijs te bepalen op hoeveel het eindbudget zal

zijn om op termijn een A-label te behalen. Dan zijn er nog de doorstijgende materiaalprijzen en leveringstermijnen en het groot tekort aan arbeidskrachten in de bouwsector.

Bovendien zijn vele gezinnen amper bekomen van de opeenvolgende crisissen, en weten vaak helemaal niet hoe ze aan een energetische renovatie moeten beginnen, gesteld dat ze de middelen nog zouden hebben.

### 3. Onze voorstellen

#### De Vlaamse Renovatiemaatschappij stuurt de lokale collectieve renovatiegolf aan

De Renovatiemaatschappij is een koepelstructuur die de aansturing op het gebied van renovatie in Vlaanderen samenbrengt. Het bundelt expertise evenals de Vlaamse middelen en instrumenten die al ter beschikking staan voor collectieve renovatieprojecten. Deze middelen moeten bovendien vereenvoudigen.

Onder deze koepel werken bovenlokale structuren die de lokale partners op het terrein samenbrengen op projectniveau. Hierdoor zal meer differentiatie van projecten mogelijk zijn, waardoor het laagdrempeliger wordt dan wanneer renovatieprojecten rechtstreeks vanuit het Vlaams niveau worden uitgerold. Er moet vanuit de Renovatiemaatschappij veel sterker worden gecommuniceerd naar alle

bevolkingsgroepen. Via de Renovatiemaatschappij kan eventueel nagegaan worden, tot op niveau van de woning, welke de renovatienoden en -mogelijkheden zijn en welke ondersteuning hierbij collectief kan aangeboden worden.

De lokale praktische uitrol van projecten zal een betere afstemming toelaten met de lokale tewerkstelling, vrijwilligers, stadsontwikkeling en -cultuur.

#### Gepastere ondersteuning voor alle gezinnen, door de Vlaamse Collectieve Renovatiemaatschappij

We vragen vaste premies voor alle gezinnen die instappen in collectieve renovatieprojecten, degressief bepaald volgens beschikbare eigen middelen. Voor de grote nood tot ondersteuning die de laagste 20% gezinsinkomens hebben, kan de Renovatiemaatschappij de deelname aan collectieve renovatie bijkomend verplichten en volledig financieren.

Zo wordt eveneens de druk verlaagd op het sluitstuk van het sociaal woningbeleid, de sociale woningbouw.

Er liggen vele kansen in grootschalige rollende projecten van wijkrenovaties, waarbij zoveel mogelijk woningen worden geïsoleerd en aangesloten op (collectieve) hernieuwbare energie.

De focus moet vooral liggen op buurten waar bewoners niet de middelen, de kennis of de

mentale ruimte hebben om op eigen houtje een energetische renovatie uit te voeren.

Aanvullend moet de coördinatie van verschillende bestaande en uit te breiden renovatiehefbomen voor de brede middenklasse, over heel Vlaanderen aangeboden worden door de Renovatiemaatschappij. Er moeten ook nieuwe prefinancieringsmogelijkheden aangeboden worden om de brede middenklasse, en dan vooral de 'noodkopers' en mensen die reeds lang in een energieverblindende woning wonen, een extra duw tot deelname aan renovatieprojecten te geven. Hoe kwetsbaarder de groep, hoe sterker de ondersteuning.

Enkele prefinancieringsmodellen die wij ondersteunen zijn:

- Een renteloze langetermijnlening voor gezinnen die wel over wat eigen middelen beschikken.
- In andere situaties kan men de lening afbetalen door de gerealiseerde besparingen op de energiefactuur na renovatie.
- Voor gezinnen in energiearmoede is een bullet lening - een lening die men slechts bij overdracht van de woning moet aflossen - dan weer een oplossing.

#### Met uitzondering van - door de overheid gefinancierde - renovaties voor de meest kwetsbare gezinnen, kan deelname aan collectieve renovatie niet worden opgelegd

De keuze om mee in te stappen bij collectieve renovatie is vrij. Momenteel staan de EPC scans nog niet voldoende op punt om een algemene scan te garanderen en de instap in een renovatieproject te verplichten.

We erkennen dat het huidige EPC gebaseerde systeem bij aankoop een belangrijk instrument is en de woningmarkt hierdoor vandaag de dag al beïnvloedt. In de toekomst zullen steeds meer slecht geïsoleerde woningen op vrij korte termijn verplicht energetisch gerenoveerd moeten worden. Hierbij kunnen collectieve renovatieprojecten een

belangrijke hefboom betekenen. We vragen een versterking van de kwaliteit van de EPC scanmethode en een verhoogde toegankelijkheid via voldoende geschoolde controleurs en gestandaardiseerde tarieven, rekening houdend met de moeilijkheid voor veel mensen om hun situatie te documenteren. In het kader van collectieve renovatie moeten kandidaat deelnemers een voordelige scan kunnen krijgen.

Wij pleiten eveneens voor de verplichting om huurwoningen energetisch te renoveren door de indexerings van de huurprijs te koppelen aan de woon- en energetische kwaliteit.





# Jobbereikbaarheid als hefboom voor duurzaam werk

1/06/2023



## 1. Waar gaan we voor?

- Vlot bereikbare werkvloeren met duurzaam vervoer.
- Een Vlaamse overheid die veel meer rekening houdt met behoeften en inclusie bij nieuwe investeringen in mobiliteitsinfrastructuur en vervoerplanning.
- (Job)bereikbaarheid en minimale bereikbaarheidsrechten als evaluatiecriterium bij nieuwe mobiliteitsinfrastructuur en vervoerplanning.

## 2. Waar staan we nu?

Ruimtelijke barrières, een gebrek aan vervoersopties en de concentratie van de vraag naar bepaalde profielen op bepaalde locaties verstoren vraag en aanbod op de arbeidsmarkt.

Er zijn heel wat vacatures op plaatsen waar niemand woont zoals op bedrijventerreinen, in nieuwe hospitalen/ dienstencentra buiten de woonkernen en in havengebieden. Wie lang onderweg is naar

deze werkgebieden, heeft doorgaans meer pendelstress en is meer geneigd ander werk te zoeken. Werkzoekenden gaan ook dikwijls wonen in regio's die afgelegen en goedkoper zijn. Dit versterkt de ruimtelijke barrière tot werk en wordt ook ruimtelijke of "spatial" mismatch genoemd.

Als er in verafgelegen werkgebieden en woongebieden geen bussen (openbaar vervoer of bedrijfsbusjes) en veilige fietspaden zijn, worden werkenden bijna gedwongen met de auto te komen. Onderzoekers spreken dan van een gebrek aan afstemming tussen de vervoersvraag en het vervoersaanbod of modal mismatch.

Het gaat dan over een gebrek aan toegang tot vervoersmiddelen om op moeilijke bereikbare werklocaties te geraken. Kwalificaties die in sommige gebieden worden gevraagd wijken af van de gevraagde profielen. Dat is skills mismatch. Het is bijvoorbeeld het geval in Brussel met veel vraag naar hooggeschoolde profielen waar er tegelijkertijd een hoge werkloosheid is.

Vier factoren kunnen aan de basis liggen van de "modal" of "spatial" mismatch op de arbeidsmarkt.

- Reistijd: Mindere werkbaarheid bij meer dan een uur pendelen, betrouwbaarheid van openbaar vervoer, structurele files ...
- Kosten: een tolheffing (bv. de diablo-taks voor openbaar vervoer naar de luchthaven), duurdere milieuvriendelijke personenauto's en andere vormen van duurzame mobiliteit, lage-emissiezones
- Ruimte: een gebrek aan veilige fietspaden, een afstand van meerdere kilometers tot aan een halte van openbaar vervoer ...
- Comfort: Geen fietsfaciliteiten op het werk, onregelmatige werkuren buiten de dienstregelingen van het openbaar vervoer, gebroken dienstregelingen (bv voor buschauffeurs in het openbaar vervoer), autoafhankelijkheid ...



Er is veel beleidsaandacht om de uitdaging van skills mismatch aan te pakken in de arbeidsmarkt. Er is veel minder aandacht voor de arbeidsmarktuitdaging van modal en spatial mismatch.

Nochtans is één op vijf Vlamingen vervoersarm. Vervoersarmoede is een fenomeen met vele gezichten. Het kan gaan om ouderen die minder goed ter been zijn. Maar het kan ook beroepsactieven treffen. Het kan dus gaan om een werkzoekende die geen auto en dure brandstof kan betalen, tot een werknemer die na ongeval vaststelt dat zijn fietsverplaatsing naar het werk is veranderd in een uitputtend hindernissenparcours.

De vervoersbehoeften van beroepsactieven worden beleidsmatig in Vlaanderen niet integraal benaderd. Ze worden vooral bekeken vanuit een individuele benadering gericht op het ondersteunen van vervoersoplossingen naar het werk. Die ondersteuning kan gaan van het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen of fiets, het geven van mobiliteits-tegemoetkomingen voor het gebruik van de eigen wagen of fiets, tot een specifieke mobiliteitsoplossing gericht op het vergemakkelijken van vervoer naar moeilijke bedrijfslocaties (pendelbusjes).

Het bestaande instrumentarium is voornamelijk bedrijfsgericht om specifieke vervoersoplossingen naar het

werk te steunen. Het sociaal overleg ondersteunt ook met collectieve regelingen voor terugbetaling van woon-werkkosten.

De geboden ondersteuning vertrekt niet vanuit een structurele analyse van welke profielen waar wonen en welk jobaanbod bestaat in die woongebieden.

De beoordeling van een nieuwe buslijn of een nieuwe weg gebeurt concreet op basis van potentiële vervoersvraag, betalingsbereidheid van de gebruiker en een maatschappelijke kosten-baten voor investering. Nieuwe projecten blijken dan vooral voordelig te zijn voor de mobiele middenklasse.

Bij nieuwe investeringsbeslissingen of bij de opmaak van vervoerplanning wordt er geen rekening gehouden met verdelingseffecten. Met name in welke mate mensen met lagere inkomens genieten van een investering of aanpassingen in de vervoersplannen. Projecten worden dus vooral geëvalueerd als er vervoersvraag en betalingsbereidheid is, niet op het vlak van inclusie. Nochtans heeft de aanwezigheid van openbaar vervoer een positief effect op arbeidskansen van lagere inkomens.

De methodiek van Integrale Kijk Op Bereikbaarheid (IKOB), die in Nederland wel ingang heeft gevonden, houdt wel rekening met verdelingseffecten en

inclusie. De methodiek wil ontplooiingsmogelijkheden bieden aan alle delen van de samenleving, dus ook werkzoekenden en werkenden. De methodiek is ook bruikbaar om de bereikbaarheidspotentie aan bedrijven en grote werkgebieden in te schatten. IKOB kan ook dienen om jobbereikbaarheid in kaart te brengen. Maar die methode wordt in Vlaanderen niet gebruikt.

In het Brussels gewest bestaat er wel een meer geïntegreerd beleidskader rond verplichte bedrijfsvervoerplannen voor bedrijven met meer dan 100 personeelsleden. Dat kader wil werkvloeren vlot bereikbaar maken met duurzaam vervoer, de verkeersveiligheid verhogen en de milieu-impact van de verplaatsingen reduceren met verplichte en vrijwillige maatregelen.

### 3. Onze voorstellen

We willen dat de Vlaamse overheid **jobbereikbaarheidsanalyses laat uitvoeren in de verschillende vervoersregio's en gebiedsgerichte bereikbaarheidsnormen ontwikkelt**. Deze bereikbaarheidsnormen moeten geïntegreerd worden in de vervoersplannen van de Lijn en de NMBS. Dit zal een positief effect hebben op werknemers en werkzoekenden die beperkt zijn in hun mobiliteit.

We willen **Vlaamse bedrijfsvervoerplannen die**

**projectontwikkelaars en werkgevers responsabiliseren** voor de vervoerstromen over de weg en schadelijke emissies die zij veroorzaken via hun locatiekeuzes.

Dat kan via een **verplichte opmaak en uitvoering van een vervoersplan in elk bedrijf en bij elke ontwikkeling**. De uitvoering ervan moet in overleg met sociale partners en met opvolging van de concrete cijferdoelen. Zoals bijvoorbeeld een tijdspad naar een emissievrij bedrijfswagenpark; overstap naar openbaar vervoer, multimodaal vervoer en fiets; vermindering van het aantal ongevallen tijdens verplaatsingen naar en voor het werk; vermindering van autoafhankelijkheid met maatregelen zoals aangepaste arbeidstijden aan O.V. vervoersplannen, bijkomende mobiliteitstegemoetkomingen voor voor- en natransport met duurzame modi, aanbieden van deelmobiliteit en collectief vervoer tot aan opstapplaatsen O.V. ...

Dat kan ook door bedrijven **meer onroerende voorheffing** te laten betalen wanneer zij zich vestigen op locaties die enkel met de auto bereikbaar zijn en geen alternatieve collectieve vervoersoplossingen naar het werk aanbieden (collectief bedrijfsvervoer, havenbus,...).



# Openbaar vervoer uit de crisis

1/06/2023

## 1. Waar gaan we voor?

We willen:

- toegankelijk, kwaliteitsvol en betaalbaar openbaar vervoer dat mensen uit de auto krijgt in het woon-werkverkeer.
- openbaar vervoer dat een dam vormt tegen vervoersarmoede.

Het Openbaar vervoer (O.V.) is een publieke dienst dat de ruggengraat vormt van ons mobiliteitssysteem. Het moet verzekerd worden door een openbare vervoersmaatschappij.

Samenwerking tussen openbare vervoersmaatschappijen met privémaatschappijen kan in het Vlaamse stads- en streekvervoer enkel als dezelfde kwaliteits-, loons- en arbeidsvoorwaarden van toepassing zijn en als dit gebeurt onder regie van De Lijn.

Meer gebruik van openbaar vervoer is nodig om de modal shift te realiseren.

Die modal shift naar duurzame vervoersmiddelen

is noodzakelijk om de klimaatdoelstellingen te realiseren. Meer reizigers in het openbaar vervoer is ook belangrijk als antwoord op vervoersarmoede, de energiecrisis.

Een grotere reizigersvraag gaat hand in hand met goed onderhoud, een kwalitatief aanbod, stiptheid en comfort.

## 2. Waar staan we nu?

In 2022 werden twee nieuwe openbare dienstencontracten (ODC) voor zowel De Lijn als de NMBS afgesloten. De grote lijnen van beide ODC zijn betere benutting van de capaciteit, meer reizigers via goede knooppunten, betere integratie van trein met regionaal openbaar vervoer, inschakeling van nieuwe vervoersmiddelen, erkenning als interne operator en meer tariefautonomie.

Deze twee ODC zijn een goede stap vooruit na jaren van besparingen en schrappingen in het aanbod. Deze overeenkomsten geven perspectief aan reizigers en personeel. Door de beloofde tariefautonomie voor De Lijn en de NMBS, is het op dit moment ook onduidelijk in

welke mate de overheid nog verantwoordelijk blijft voor de prijszetting van het openbaar vervoer.

### Minder reizigers

De Lijn (-28%) en de NMBS (-10%) vervoeren heel wat minder reizigers dan voor de pandemie. Het gebruik van het openbaar vervoer in België is ook gedaald in het woon-werkverkeer. Vooral de bus heeft klanten verloren en is nog minder populair.

### Chaotische uitrol basisbereikbaarheid

Het vage plan, basisbereikbaarheid, uit 2016 zou het openbaar vervoer meer vraaggericht, gelaagd en efficiënter organiseren tegen 2021. Het zou een goed geïntegreerd vervoerssysteem op poten zetten waar vier vervoerslagen op elkaar worden afgestemd. Deze lagen zijn trein, kernnet, aanvullend net en het lokale vervoer op maat (VOM). Het plan had ook als doel om gecombineerde verplaatsingsketens tussen het O.V. en andere vervoersmiddelen te gaan organiseren. Nieuwe schakel in die ketens zouden de Hoppin punten worden. Dat zouden de opstappunten voor andere vervoersmiddelen dan

de bus worden in de lokale vervoerslaag.

“De Lijn” moest heel wat bevoegdheden afgeven aan andere spelers toen het decreet basisbereikbaarheid werd goedgekeurd in 2019. Regie en planning zouden verschuiven naar een vervoersautoriteit, een “hoppin” reserveringscentrale en vervoersregio’s. Vervoersregio’s zijn regionale adviesorganen met vertegenwoordiging van lokale besturen. Private busmaatschappijen, private aanbieders van op-afroep mobiliteitsdiensten zoals flexibel taxivervoer zouden meer kilometers gaan rijden in de exploitatie van openbaar vervoer. De belbus en haar reserveringscentrale zouden verdwijnen.

Maar het initiële plan bleek een niet te realiseren droom. Vooral consultants hebben voordeel gehaald uit het bouwen van de luchtkastelen. De uitvoering van het plan werd verschillende malen uitgesteld. Uiteindelijk werd er opnieuw beroep gedaan op de Lijn om het plan van de grond te krijgen.

Vanaf 1 januari 2023 is er een gefaseerde uitrol gestart onder regie van De Lijn, die nu het voortouw mag nemen. Tijdens de gefaseerde uitrol zullen één op vijf haltes verdwijnen uit dorps- en woonkernen en tot 60% van de rittenschema’s aangepast worden.

Haltes worden geconcentreerd langs grote vervoersassen met

voldoende vervoersvraag (en dus reizigerspotentieel).

De Lijn (en niet een nieuwe vervoersautoriteit) is nieuwe “tenders” in de markt aan het zetten voor verschillende vormen van vervoer op maat zoals flex vervoer met minibusjes en deelmobiliteit. De Lijn is ook verantwoordelijk voor de aansturing van de hoppin centrale, die gegund werd aan het private consortium VIAVAN.

### Sluipende privatisering

Vlaanderen kiest met basisbereikbaarheid en in haar nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn duidelijk voor



meer marktwerking en privatisering in het openbaar vervoer.

- Een privaat consortium, VIAVAN, baat de Hoppincentrale gedurende 10 jaar uit. Die centrale is een ritreserveringscentrale dat het aanbod aan nieuwe mobiliteitsoplossingen bundelt.

- Er is tendering gepland voor de uitrol van de verschillende vormen van vervoer op maat (O.V. flexibel taxivervoer, doelgroepenvervoer en deelmobiliteit).
- Een privaat georganiseerd aanbod gaat de belbus en het leerlingenvervoer vervangen.
- Er is een verschuiving van ritten (“moving the needle”) in het kernnet en aanvullend net van de Lijn naar de private exploitanten van de Lijn.

Deze maatregelen zorgen voor verdere privatisering en een verdere afbouw van De Lijn als exploitatiemaatschappij.

In de lokale vervoerslaag, het vervoer op maat, is er nog veel werk aan de winkel en dat zorgt voor ongerustheid.

- Er is nog altijd onduidelijkheid rond de beschikbare middelen, de tariefzetting van die nieuwe lokale vervoerslaag, de timing en de organisatie van het doelgroepenvervoer.
- Ook is het niet duidelijk onder welke arbeidsvoorwaarden dat flexvervoer valt.
- Van de beloofde 2.000 Hoppin punten zijn er slechts 100 gerealiseerd, met Europees geld. Er is amper aanbod. En de Hoppin punten scoren



zeer slecht op het vlak van toegankelijkheid.

### Geen geheel

Er zijn vier openbaar vervoermaatschappijen actief in België. Wie het aanbod aan dienstregelingen, tickets en abonnementen van het openbaar vervoer in ons land bekijkt, ontdekt één grote warboel; over-gedimensioneerde investeringen, slecht uitgebouwde overstap-mogelijkheden, geen samenwerking op het vlak van poortjessystemen, verschillende veiligheidssystemen, weinig multimodale reizigersinformatie ...

Reizigers weten niet altijd met welk vervoersbewijs ze welke tram, trein, bus of metro nu mogen nemen en wat overstapmogelijkheden zijn. De tariefjungle verhoogt ook de complexiteit van terugbetalingsregels voor werkgevers. Werknemers weten ook niet altijd hoeveel de werkgever moet bijdragen in de kost van al die verschillende rittenkaarten, maand-, jaar- en gecombineerde abonnementen. Vele potentiële reizigers haken hierop af en springen in de auto of op de fiets.

“Wie nu in de buurt van Aalst een bus van De Lijn naar het station neemt, overstapt op de trein en in Brussel haar/zijn reis voltooit met de metro en tram, moet drie tickets hebben voor één gecombineerde verplaatsing met trein en bus/metro. Dan is het makkelijker

in een auto te stappen.”

Er is ook een overconcentratie van reizigers in de spits, en onderbenutting tijdens de daluren.

### 3. Onze voorstellen

Het openbaar vervoer moet dringend heropgewaardeerd worden.

#### Bereikbaarheidsrechten voor elke reiziger

Tijdens de gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid mogen er geen blinde vlekken ontstaan in het aanbod die vervoersarmoede nog doen toenemen. Hier zal opnieuw de reiziger, die volledig aangewezen is op O.V. voor zijn mobiliteit, de dupe van zijn. De Vlaamse overheid moet het uitgangspunt van het concept basisbereikbaarheid opnieuw centraal stellen. Met name het integreren van alle aanbod van openbaar en collectief vervoer dat momenteel bestaat op een maatschappelijk efficiënte, inclusieve en sociaal rechtvaardige wijze.

We willen dat de Vlaamse regering bereikbaarheid van maatschappelijke belangrijke bestemmingen (scholen, ziekenhuizen, werkvloeren, ...) garandeert met concrete kwantitatieve bereikbaarheidsnormen en indicatoren.

Openbaar vervoerplanning moet niet alleen rekening houden met het intrinsiek reizigerspotentieel en vervoersvraag zoals

momenteel het geval.

Ook betaalbaarheid voor lage inkomensgroepen, vervoersbehoeften van kwetsbare doelgroepen, autoafhankelijkheid en de profielen van bewoners in woongebieden moeten belangrijke criteria worden in vervoerplanning.

Gezinnen met een laag inkomen moeten een automatisch recht op een verhoogde mobiliteitstegemoetkoming voor openbaar vervoer krijgen.

#### Geen verdere privatisering

De uitvoering van diensten van openbaar belang, zoals het openbaar vervoer er één is, dient te worden verzekerd door een openbare vervoersmaatschappij. We willen dat De Lijn zelf instaat voor minstens 50% van de gereden kilometers, ook in de lokale vervoerslaag. De CAO voor het stads- en streekvervoer moet ook van toepassing zijn voor de chauffeurs actief in de verschillende vormen van vervoer op maat. Dit is nodig om te vermijden dat het lokale vervoer afglijdt naar privatisering van het O.V met mindere kwaliteit en slechtere loon- en arbeidsvoorwaarden.

De lokale vervoerslaag kan in goed overleg met private partners georganiseerd worden, en leiden tot afspraken waarbij alle betrokken partijen gebaat zijn en de reiziger niet uit het oog verloren wordt zoals het trouwens al decennia gebeurt

met de exploitanten van De Lijn.

### Kwaliteitsvol vervoer op maat

Het is goed dat de overheid lokaal vervoer op maat ondersteunt om reizigers een mobiliteitsoplossing van de huisdeur naar en van haltes te bieden. Maar het is voor een persoon met een beperking of een gezin met kleine kinderen niet bruikbaar en dus geen volwaardig openbaar vervoer. Flexvervoer in de lokale vervoerslaag is een aanvulling, maar kan niet in de plaats komen van een reguliere bus of tram.

We vinden dat de keuze voor een verdienmodel in de lokale vervoerslaag met belastinggeld niet enkel aan de private taxivervoerders en de private aanbieders van op-afroepdiensten mag overgelaten worden. Dit brengt gevaren met zich mee zoals monopolievorming, duurdere prijzen en minder gebruik van O.V. We passen voor een aanbod aan vervoer op maat dat zich enkel in stedelijke gebieden ontwikkelt waar dat rendeert. De Lijn en lokale besturen moeten ervoor zorgen dat er ook in gebieden met mindere vraag een herkenbaar en eenvoudig aanbod ontstaat.

De Hoppin reserveringscentrale moet enkel het aanbod van door de Lijn erkende en gefinancierde vormen van lokaal vervoer op maat aanbieden zodat de reiziger weet dat het gaat om publiek en sociaal verantwoorde dienst gaat. Het Vlaams ACV is

geen voorstander dat de Hoppincentrale ook private louter markgerichte op-afroep mobiliteitsdiensten gaat aanbieden zoals bijvoorbeeld UBER taxiritten.



De Vlaamse overheid, lokale besturen en de Lijn moeten in hun tenderbeleid garanderen dat er overal in het land deeldiensten beschikbaar zijn, ook in landelijke gebieden met een minder grote vervoersvraag. Op verschillende plaatsen in de Verenigde Staten en in Europa eisen overheden van aanbieders van op-afroepdiensten duurzaamheids- en toegankelijkheidsplannen. Het ondersteunen van private spelers die voertuigen zoals steps, fietsen en auto's verhuren, moet worden gereguleerd zodat de bevolking op democratische wijze zeggenschap krijgt over waar welke diensten worden aangeboden.

Tevens dienen aanbieders van deze mobiliteitsdiensten ook een aanbod te voorzien voor personen die niet

behoren tot de doelgroep van actieve, jongere, goed opgeleide, gezonde personen in commercieel aantrekkelijke gebieden (gezinnen, lagere inkomens, slechtzienden/blinden, rolstoelgebruikers, rollatorgebruikers, ...).

### Openbaar vervoer als één geheel met één ticket en één tarief

We willen dat regelmatige bussen, treinen en metro's naadloos op elkaar afgestemd zijn. Dat vraagt om één netwerk, één dienstregeling, één ticket en één tarief voor de gehele verplaatsing. En het vraagt om een sterke samenwerking en coördinatie tussen de vier maatschappijen op het vlak van tariefsamenhang, investeringen, vervoerplanning, optimale benutting van het openbaar vervoer etc ....

De vier maatschappijen kunnen ook spreidingsafspraken maken met sectoren, onderwijs, toerisme organisatoren van grote evenementen om capaciteit daluren te verbeteren en drukte in de spits te verminderen. Dit gaat bepaalde dure en grote investeringen overbodig maken.

Geïntegreerde tarieven zijn allang beloofd maar de reiziger wacht verder door eindeloze discussies over de verdeling van de opbrengst uit de verkoop van vervoersbewijzen. Gewoon kunnen overstappen tussen trein, tram, metro en bus met één ticket moet op korte termijn mogelijk zijn en

de norm worden. De voordelen zijn enorm.

- Het gaat de drempel om O.V. te gebruiken verlagen;
- Het gaat de kostenvergelijking met andere vervoersmiddelen altijd goedkoper maken;
- Een geïntegreerd abonnement en ticket dat geldt bij alle O.V. vervoerders gaat ook zorgen voor heel wat efficiëntiewinsten in de verkoopafdelingen van de maatschappijen, bij controles op zwartwerk, poortjessystemen etc...

We willen een geïntegreerd en stabiel tarief- en ticketsysteem voor (gecombineerde) verplaatsingen met trein, tram, metro en bus, die ook aangepast is aan de formules van het lokale vervoer op maat.

Een eerste makkelijke stap naar meer tariefsamenhang is een grotere toepassingsperimeter van de bestaande multimodale -abonnementen zoals de Citypass en de Brupass XL die het gebruik van tram, trein, bus en metro toelaten binnen een bepaalde agglomeratie toelaten.

Het Vlaams ACV is geen voorstander van tariefautonomie voor O.V. operatoren en hogere tarieven in spits, omdat die pendelaars enkel naar de weg duwen en bovendien discriminerend zijn voor wie volledig afhankelijk is van het O.V. voor zijn

mobiliteit. De overheid moet de voorwaarden voor tariefverhoging blijven bepalen en de prijzen voor woon-werkverkeer, schoolverkeer en verhoogde tegemoetkomingen voor kwetsbare doelgroepen verder blijven reguleren.

De federale, gewestelijke en lokale overheden moeten samen met de vier maatschappijen ook de combinatie fiets en openbaar vervoer verder ontwikkelen door veel meer fiets- parkeerfaciliteiten te ontwikkelen aan O.V. haltes; zoals onder meer beveiligd fietsparkeren, fietsdelen en -huren, individuele fietskluizen voor elektrische fietsen en speedpedelecs ....

#### Een recht op kosteloos openbaar vervoer voor elke werknemer

In het woon-werkverkeer wil het Vlaams ACV kosteloos openbaar vervoer voor elke werknemer. Verplaatsingen naar en van het werk met alle vormen van openbaar vervoer in combinatie met (elektrische) deelfietsen voor het voor- en natraject moeten voor elke werknemer volledig kosteloos worden. De kosten zijn ofwel 100% ten laste van werkgevers of door een voor werkgevers verplichte en uitgebreide derdebetalersregeling naar alle vormen van O.V.

Er moet ook een gecombineerd abonnement gelanceerd worden voor wie deelmobiliteit met O.V. combineert. Dit supplement "O.V. deelmobiliteit" is dan ook integreerbaar als supplement

in de uitgebreide 80-20 regeling.

(80/20 wil zeggen dat 80% van de abonnementskost betaald wordt door de werkgever en 20% ten laste van de regionale en de federale overheden. Voor de openbaarvervoeroperatoren is het 80/20-systeem interessant omdat het de verkoop van woon-werkabonnementen naar een hoger niveau tilt. Voor werknemers is het systeem interessant omdat ze helemaal niets moeten betalen voor hun woon-werkabonnement en zich ook niet het hoofd moeten breken over de administratieve afhandeling. Voor werkgevers leidt het systeem tot een administratieve vereenvoudiging, een eenvoudig abonnementsbeheer, een enkele factuur voor alle werkgeverstegemoetkomingen, recuperatie van btw enz.)

#### Meer financiële slagkracht

De nieuwe beheers-overeenkomsten voor de Lijn en de NMBS zijn een stap vooruit, op voorwaarde dat de nodige middelen gekoppeld worden aan de uitvoering van deze plannen. We willen geen neerwaartse herziening van budgetten voor exploitatie en investeringen tijdens de tussentijdse evaluatie van de nieuwe openbare dienstencontracten.

Eigen inkomsten verhogen kan het beste als lege bussen en treinen vermeden worden en de doorstroming verbetert. Het zijn de Vlaamse overheid en lokale besturen die voor busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding

verantwoordelijk zijn en ervoor kunnen zorgen dat de Lijn kostenefficiënter kan werken.

Meer groene golven voor bus en tram hebben vele voordelen: minder energie, minder slijtage dus minder onderhoud, stipte dienstverlening, minder stress voor chauffeurs. En er is minder rollend materiaal nodig.

Betere bediening van bedrijventerreinen gaat het gebruik van O.V. verbeteren.

Ook de invoering van lokale heffingen voor nieuwe activiteiten op autoafhankelijke locaties genereren extra middelen om extra aanbod mogelijk te maken. Land value capture is een fout idee omdat de kosten dreigen doorgerekend te worden naar de gebruikers van openbaar vervoer.





# Telewerk

## Kwalitatieve Vlaamse omkadering

27/06/2023

### 1. Waar gaan we voor?

Als de woonplaats werkplaats wordt, moet dit gebeuren op vrijwillige basis. Het vrijwillig karakter van telewerk is een centraal uitgangspunt voor het Vlaams ACV. Werknemers mogen niet gedwongen worden van thuis te werken, als dit niet expliciet deel uitmaakt van de arbeidsovereenkomst.

We willen betrokken worden bij de organisatie van telewerk en zullen blijven streven naar een recht op telewerk voor functies en taken die dat toelaten. Want telewerk is een opportuniteit voor een betere mobiliteit, een betere combinatie van werk en gezin en een betere kwaliteit van de arbeid.

De organisatie van telewerk moet daarom overlegd en onderhandeld worden. Werkgevers moeten onder meer verantwoordelijk blijven voor vergoedingen voor apparatuur, voor andere kosten en voor het respecteren van arbeidstijden en privacy. Afspraken uit het sociaal overleg moeten kunnen gelden voor alle werknemers over de verschillende bedrijven en sectoren heen. Daarom is er nood aan een actualisatie

rond het huidig actuele kader telewerk, in het bijzonder cao 85 bis.

Hoewel de bevoegdheden hiervoor op federaal niveau liggen, willen we dat Vlaanderen de organisatie van telewerk op werkvloeren veel meer kwalitatief kadert, ondersteunt en stimuleert. Het wettelijke federale kader rond telewerk en sectorale afspraken laten dat toe.

### 2. Waar staan we nu?

Slechts 1 op 3 werknemers kan telewerken. Het zijn vooral hooggeschoolden die kunnen telewerken. Maar zelfs niet allemaal. De werkgever laat telewerk helemaal niet toe voor 1 op 5 hooggeschoolden. Bovendien zijn vele bedrijfsregelingen nog altijd eenzijdig vastgelegd door werkgevers zonder overleg. Ook in ondernemingen met een vakbonds aanwezigheid en dit ondanks de bestaande regelgeving (denk aan cao 85bis).

Voor vele midden- en laaggeschoolden is telewerk helemaal geen optie. Het heeft te maken met de functie. En dat terwijl sommige taken, zoals bijvoorbeeld

administratieve zaken, wel van thuis zouden kunnen gebeuren aan de hand van een goede roostering. Vaak speelt de aanwezigheid van een vakbond een belangrijke rol bij de mogelijkheid om te kunnen telewerken.

Tegelijk bracht het verplicht telewerk tijdens de pandemie belangrijke aandachtspunten naar voren waarmee we rekening moeten houden in onze vakbondswerking. We moeten rekening houden met de ongelijkheid tussen werknemers. De mogelijkheid om te telewerken en de manier waarop getelewerkt kan worden, mogen niet leiden tot discriminatie in de loon- en arbeidsvoorwaarden.

Een ander belangrijk aandachtspunt is de vervagende grens tussen werk en privé bij telewerk. Daarom is het heel belangrijk dat er onlangs een wettelijk recht op deconnectie is gekomen voor werknemers.



### 3. Onze voorstellen

#### De Vlaamse overheid moet werkgevers en werknemers ondersteunen bij de invoering van structureel telewerk

Vlaanderen moet een sociaal overlegd en kwalitatief telewerkbeleid van bedrijven ondersteunen. Dat kan bijvoorbeeld via de reeds bestaande steunmaatregelen voor bedrijven. Denk bijvoorbeeld aan subsidies in het kader van de KMO portefeuille waarmee een opleidingsaanbod rond de verschillende facetten van telewerk voor werknemers en leidinggevenden kan ontwikkeld worden. Het Vlaams ACV wil ook dat de Vlaamse overheid kwalitatief telewerk moet helpen afdwingen door voorwaarden op te leggen aan bedrijven rond werkbaar werk en deze vereisten te controleren.

De overheid moet ook zelf een aanbod ontwikkelen om werknemers te informeren, bewust te maken en op te leiden. Opleidingen moeten digitale en communicatieve vaardigheden van werknemers verbeteren zodat een zo ruim mogelijk groep werknemers in aanmerking komt voor telewerken. Die vaardigheden moeten ook collegiale relaties onder werknemers die telewerken blijven stimuleren.

De Vlaamse overheid moet ook goede praktijken van taakgericht telewerk promoten. Deze praktijken moeten aantonen hoe organisaties en bedrijven in het sociaal overleg de taken van een functie analyseren en vervolgens via planning en communicatie-ondersteuning bepalen welke taken geschikt zijn voor telewerk en welke niet.

#### Vlaanderen moet in zijn stedenbouwkundige voorschriften meer rekening houden met de gevolgen van toenemend telewerk, maar ook met de noden van zij die niet kunnen telewerken

Vastgoedeigenaars moeten kantoorgebouwen, die langdurig leegstaan, verplicht herbestemmen tot woningen of tot eigentijdse werkruimtes met co-workingruimtes, stilteruimtes, snel en toegankelijk internet ....

Vastgoedeigenaars moeten aan de hand van harde normen hun ecologische voetafdruk bij herbesteding of renovatie van kantoorgebouwen verplicht verminderen. De overheid moet co-working en flexibele herbestedingsmogelijkheden voorzien bij de bouw van nieuwe scholen, ziekenhuizen, sociale woningen...

#### Vlaanderen moet bedrijven verplichten om co-working of satellietkantoren aan te bieden aan telewerkers die thuis niet kunnen of willen werken

Die co-working burelen beschikken over technologie die plaatsonafhankelijk werken toelaat. Die co-workingplaatsen zijn goed bereikbaar met

meerdere vervoersmiddelen zoals fiets en openbaar vervoer. Bedrijven moeten verplicht worden huur voor co-working werkplekken te betalen aan werknemers die daar willen gaan werken. De kosten kunnen ook gedeeld worden tussen de overheid en werkgevers, bijvoorbeeld door het inzetten van leegstaande bureauruimten van overheidsgebouwen.





## Betere werknemersrechten voor arbeidsmigranten

27/06/2023

### 1. Waar gaan we voor?

Het Vlaams ACV wil een goede omkadering van arbeidsmigranten. Taal en toegankelijke informatie over rechten en plichten op de arbeidsmarkt hier zijn centrale basiselementen daarbij.

We willen meer aandacht voor de bredere levensomstandigheden van de arbeidsmigrant met sterkere beleidskaders en verplichtingen in het voordeel van de arbeidsmigrant en de samenleving.

We willen sneller en harder optreden tegen misbruik, dat jammer genoeg geen zeldzaam fenomeen is. Dat misbruik zet druk op de veiligheid, de loon- en arbeidsvoorwaarden van alle werknemers in de betrokken sectoren van de arbeidsmarkt. We willen sterke inspectiediensten die samenwerken. Er moet een verhoogde aansprakelijkheid voor werkgevers komen.

### 2. Waar staan we nu?

Vandaag kent Vlaanderen een ongekenne krapte op de arbeidsmarkt die ook de komende jaren verder zal aanhouden. De spanningsindicator, het aantal

werkzoekenden zonder werk in bemiddeling per openstaande vacature rechtstreeks gemeld aan VDAB, kent een dalende trend: van 5,4 in december 2017 tot 2,3 in januari 2024.

Ook de algemene knelpuntberoepenlijst die VDAB jaarlijks opstelt, bevat steeds meer knelpuntberoepen: de lijst van 2024 telt 241 beroepen, 7 meer dan in 2023 en 34 meer dan in 2022. Door de vergrijzing zal bovendien de vraag naar vervanging van 55-plussers blijven stijgen en de bevolking op beroeps-actieve leeftijd blijven dalen.

Als we het hebben over werk en migratie moeten we een onderscheid maken tussen (1) erkende nieuwkomers, (2) gedetacheerde werknemers vanuit EU landen, (3) werknemers uit derde landen buiten de EU, (4) mensen zonder papieren.

We zien dat arbeidsmigranten, of zij nu van binnen of buiten de EU komen, zeer vatbaar blijven voor misbruiken. Bij gedetacheerde werknemers vanuit EU landen worden er dikwijls valse A1 documenten gevonden waardoor de uitsturende onderneming geen sociale zekerheid betaalt in

het zendland. Dat document A1 bevestigt de sociale zekerheidswetgeving die van toepassing is als werknemers in meer dan één land van de EU werken.

Bij werknemers van buiten de EU met een arbeidsvisum wordt vaak vastgesteld dat ze een ander contract hebben getekend dan het contract waarmee de werkgever de aanvraag heeft ingediend. Er zijn ook heel wat problemen met buitenlandse schijnzelfstandigen die ver onder de CAO gangbare barema's worden tewerkgesteld en feitelijk werknemers zijn. Ook zijn zij in bijna alle gevallen slecht gehuisvest.

De verdeling van bevoegdheden inzake arbeidsmigratie tussen de federale en regionale overheden is complex en soms overlappend. Zo is de federale overheid bevoegd voor verblijf. Terwijl de regio's bevoegd zijn voor het verlenen van arbeidsvergunningen. Asielbeleid is federale materie terwijl de regio's instaan voor inburgering. Sociale fraudebestrijding is dan weer een gedeelde verantwoordelijkheid. Er zijn zowel regionale als





federale inspectiediensten. Overheidsopdrachten worden in de praktijk voor 90% in de markt geplaatst door regionale en lokale overheden maar de wetgeving en de reglementering hierrond is federaal. Arbeidsmigratie is een regionale bevoegdheid. De opdrachten van het sociaal overleg voor de controle van wie op de werkvloer werkt, wordt federaal bepaald. Het gaat concreet om de controle wie via welke contracten, vergunningen en onderaannemingketens werkt.

### 3. Onze voorstellen

We willen meer werknemersrechten voor arbeidsmigranten. Dit is broodnodig om hun arbeidsmarktpositie te verbeteren en misbruiken te voorkomen. Arbeidsmigranten hebben dezelfde rechten als andere collega's. Het Vlaams ACV moet deze doelgroep ook bereiken en ondersteunen in het afdwingen van hun arbeidsrechten.

#### Voorzie verplichte info over rechten en plichten op de werkvloer

In consulaten, ambassades en bij inschrijving in de gemeente na aankomst moet info voorzien worden over rechten en plichten op de werkvloer. Daarnaast moet de werkgever de arbeidsmigrant een instapcursus, over de arbeids- en verblijfsrechten en plichten, verplicht aanbieden. En dit tijdens de werkuren en gratis voor de

arbeidsmigrant. Op aangeven van de Vlaamse overheid moeten sectoren decretaal via de sectorconvenants - dus met betrokkenheid van vakbonden - verplicht worden een aangepast aanbod te doen en doorverwijzen naar het agentschap inburgering voor onthaalcursussen in de taal van de arbeidsmigrant. Ook het toewijzen van een interne vertrouwenspersoon/ buddy op de werkvloer is een onderdeel om basisinformatie toegankelijk te maken voor de arbeidsmigrant.

Werkgevers moeten gestimuleerd worden om trajecten Nederlands op de werkvloer in te voeren voor anderstaligen. Dit stimuleert arbeidsmigranten die hun arbeidsvergunning willen verlengen, Nederlands te leren.

#### Verplicht en controleer gegarandeerde huisvesting in de vergunningsaanvraag

Gegarandeerde en gecontroleerde huisvesting van arbeidsmigranten moet een voorwaarde worden in de vergunningsaanvraag. Potentiële werkgevers van buitenlandse werknemers moeten aantonen dat de arbeidsmigranten vanaf het moment van aankomst correct gehuisvest zullen worden. De werkgever is diegene die buitenlandse werknemers aantrekt. Hij moet daarom ook rechtstreeks verantwoordelijk worden gesteld voor het aanbieden van passende huisvesting, conform de door de overheid opgelegde standaarden.

De werkgever dient dus plaatsen te vinden, te bouwen, ... zodat hij passende huisvesting kan aanbieden. De huisvesting zelf kan enkel via geregistreerde huurcontracten gerealiseerd worden om uitbuiting of afhankelijkheid van de werkgever beter opspoorbaar te maken. Er moet gestreefd worden om geen druk te zetten op de reguliere, private huurmarkt waar er grote toegankelijkheids-, aanbod- en betaalbaarheidsproblemen zijn. In grootstedelijke omgeving kan huisvesting gebouwd worden voor arbeidsmigranten.

#### Maak arbeidsmigratie van kortgeschoolden voorwaardelijk

We zien dat er voor sommige beroepen nood kan zijn aan arbeidsmigratie van buiten de EU. Om echter te voorkomen dat deze dienen als kanaal voor het ontlopen van de druk op betere loon- en arbeidsvoorwaarden in sectoren met een krapte, zijn er drie voorwaarden; een knelpuntfunctie, een loonvoorwaarde en een opleidingsgarantie.

Het moet gaan om een knelpunt niet enkel in Vlaanderen maar ook in België. Daarnaast moeten arbeidsmigranten een opleidingsgarantie hebben om binnen het jaar een hogere kwalificatie te bereiken. En de verloning moet volgens de correcte minima en cao's gebeuren. Bij het verlenen van vergunningen voor kort-

geschoolde arbeidsmigranten moet Vlaanderen de toelatingsvoorwaarden aftoetsen bij de commissie arbeidsmigratie van de SERV en de betrokken sectoren. En dit om een beter zicht te krijgen op specifieke situaties op het terrein.

#### Leg kosten van de arbeidsmigratie bij de werkgever

Kosten met betrekking tot vooropleidingen in het zendland, taalopleiding, gelijkschakeling van diploma, verplaatsingen, aanmaak van nodige documenten en tussenpersonen zijn ten laste van de werkgever. En terugvorderbaar. Het huidige systeem leidt tot informele en onduidelijke afspraken tussen werknemer en werkgever die niet worden nagekomen of als voorwendsel worden gebruikt.



Sommige werkgevers beloven de kosten terug te betalen, maar doen dit nooit. Andere werkgevers houden de kosten af van het loon. Werknemers die dat meemaken moeten dit kunnen melden en kosten kunnen terugvorderen.

#### Organiseer arbeidsmigratie enkel via geaccrediteerde rekruteringsbureaus

Kleine of eerder nieuwe bureaus trekken arbeidsmigranten aan om hier aan de slag te gaan. Ze doen dat nu zonder voorwaarden. Na de aanvraag en indienstreding moet de afhankelijkheidsrelatie met het rekruteringsbureau doorgeknipt worden. Rekruteringsbureaus moeten beantwoorden aan strengere voorwaarden. Ze moeten een erkenning of een label hebben die hun integriteit waarborgt.

Het mag nooit gaan om rekrutering en sourcing tegelijk. Rekruteringsbureaus moeten gekoppeld worden aan de regelgeving van interimkantoren. Rekrutering kan enkel volgens de principes van ethische rekrutering, waarbij er rekening wordt gehouden met de draagkracht van het zendland en met brain- en handdrain in het zendland. Dit volgens de principes opgesteld door de Wereldgezondheidsorganisatie.

De VDAB moet ook het mandaat krijgen om een samenwerking uit te bouwen met arbeidsbemiddelingsdiensten in de zendlanden.

#### Laat de VDAB arbeidsmigranten van buiten de EU die slachtoffer zijn van fraude, beter ondersteunen in de zoektocht naar een nieuwe baan

Er moeten meer mogelijkheden komen voor een werknemer om effectief klacht in te dienen. Als er problemen

zijn met de vergunning voor werknemers uit derde landen, dan wordt die vandaag ingetrokken. De werknemer verliest daardoor meteen zijn werk en na drie maanden zijn verblijfsvergunning. Bij misbruik moet de arbeidsmigrant na het indienen van de klacht een verblijf van één jaar krijgen om bij een nieuwe werkgever aan de slag te gaan. Zoals dat nu gebeurt in Canada en Finland.

#### Bouw verder op het decreet ketenaansprakelijkheid

We willen voortbouwen op het decreet ketenaansprakelijkheid en bestaande sectorale regelgeving. Op basis hiervan willen we evolueren naar een zorgplicht in de Vlaamse wetgeving arbeidsmigratie. Om ontwijking van werkgeversaansprakelijkheid tegen te gaan, willen we een beperking van ketens van onderaanneming voor alle sectoren en een doortrekking van aansprakelijkheid doorheen de hele onderaannemingsketens. In elke onderneming wordt een kadaster aangelegd van het aantal onderaannemers die actief zijn op de onderneming. Daarnaast heeft de Vlaamse regering met haar bevoegdheid voor het afleveren van een arbeidsvergunning een hefboom in handen om arbeidsmigratie op te volgen en te controleren. Deze hefboom kan en moet meer zijn dan een marginale toets van de administratieve aanvraag. Hiertoe moet de Vlaamse regering de Vlaamse sociale inspectie versterken met digitale tools

zoals datamining, artificiële intelligentie, .... Dit vereist ook een Europese aanpak van bestaande en nieuwe systemen van “sociale identiteitskaarten” in de lidstaten die in “real-time” digitaal kunnen geverifieerd worden. In het belang van haar bevoegdheid en de handhaving hiervan, moet de Vlaamse regering haar politieke verantwoordelijkheid nemen en op de verschillende politieke niveaus hiervoor tussenkomen.

Ondernemingen waar irreguliere arbeid wordt vastgesteld, mogen (tijdelijk) geen arbeidsmigranten meer tewerkstellen. Alle arbeidsvergunningen moeten er ingetrokken worden. De getroffen werknemers worden begeleid naar nieuwe tewerkstelling (zie hoger).

Het mandaat van het sociaal overleg (federale bevoegdheid) om de

controle op de aanwezigheid van arbeidsmigranten te controleren, moet versterkt worden. Het Vlaams ACV dient de mandaten die hierrond bestaan te versterken bij haar militanten.

#### Sluit bedrijven uit van toegang tot overheidsopdrachten bij grove inbreuken op sociaal strafrecht

Bij vaststelling van illegale tewerkstelling en grove inbreuken op het sociaal strafrecht dienen Vlaamse overheidsaankopers bedrijven voor een bepaalde periode uit te sluiten van de toegang tot overheidsopdrachten en hen ook de toegang tot andere Vlaamse overheidssubsidies te ontfemen of om reeds toegekende subsidies in te trekken of terug te vorderen. De samenwerking tussen overheidsaankopers en de sociale inspectiediensten moet versterkt worden om zorgplicht te controleren en te vervolgen. Ook aankopers

moeten toegang krijgen tot alle databanken voor snelle controle.







[www.hetacv.be](http://www.hetacv.be)

