

Vakbeweging

milantenmagazine van het ACV / 12 januari 2022 / Nr. 957



Inspiratiedocument Vlaams ACV-Congres 2022 Ruimte maken voor elkaar

4-9
Intentieverklaring

11-34
**Discussievragen voor
de vier sporen**

Uit het werkveld
**Militanten
aan het woord**



Omwillen van de evolutie van de coronapandemie kan het Vlaams ACV-Congres niet doorgaan op 24 en 25 maart. We houden je via de volgende nummers van Vakbeweging en via onze andere kanalen op de hoogte over de nieuwe congresdata, die in het najaar van 2022 zullen vallen.

inhoud

- 3 VOORWOORD
- 4 INTENTIEVERKLARING
- 10 VAN WOONPLAATS NAAR WERKPLAATS
- 17 KLIMAATBEWUST WONEN EN WERKEN
- 23 RECHT OP WONEN
- 30 DUURZAME ARBEID GEZOCHT
- 36 OP-TOCHT NAAR 2030: STAP VOOR STAP



colofon

Redactie Vakbeweging:

Postbus 10 – 1031 Brussel

Tel. 02 244 34 81

E-mail: pvanlooveren@acv-csc.be

Website: www.hetacv.be

Eindredactie: Sarah Verhaegen
en Patrick Van Looveren

Vormgeving: Gevaert Graphics

Druk: Drukkerij 't Hooft

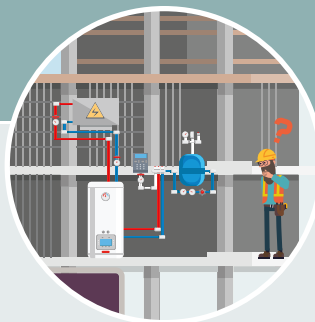
Verantw. uitgever: Dominique Leyon

Beste vrienden en vriendinnen

Met deze Vakbeweging hebben we een inspiratiedocument voor ons Congres 'Ruimte maken voor elkaar' in de hand. Dat is het resultaat van een lang en intensief traject dat we de voorbije twee jaar hebben doorlopen met jullie allemaal. Voor dit congres weken we af van onze gebruikelijke aanpak en **keerden we terug naar jullie, onze basis**. Geen vooraf bepaald thema, geen voorstel tot krachtlijnen, maar een congres opgebouwd vanuit jullie inbreng: op-tocht naar 2030, hoe maken we Vlaanderen beter? Het waren twee jaren vol inspiratie, ideeën en discussie. Een periode ook waarin we elkaar helaas minder hebben kunnen zien dan aanvankelijk gepland en gehoopt, door de covid-pandemie.

Wat dan wel? 1.000 ideeën, samengebracht in 56 fiches en vervolgens opgedeeld in 6 clusters of 'werven': ingestuurd door leden en militanten, geïnspireerd door getuigenissen en experts, bedacht en bediscussieerd door de organisaties via tientallen werktafels. Zo kwamen we bij ons congres thema 'Ruimte maken voor elkaar'. Want dat is wat we nodig hebben, op zoveel terreinen. **Ruimte maken voor mensen om te wonen, te leven, te leren en te werken**. Elk van deze domeinen grijpt in op de andere. Daarom kunnen we als Vlaams ACV niet wegstappen van de problemen rond huisvesting, mobiliteit en samenleven die werknemers vandaag ervaren.

Ons uitgangspunt: tegen 2030 een nieuw evenwicht vinden voor Vlaanderen. Dat betekent dat we de uitdagingen die voor ons liggen het hoofd moeten bieden, niet in het minst op het vlak van de 6 grote werven rond **wonen, mobiliteit, samenleven, werken en leren, zorgen voor elkaar en de rol van de overheid in onze samenleving**.



We gaan daarmee aan de slag in ons Congres door te zoeken naar nieuwe evenwichten op verschillende terreinen. Omdat het onmogelijk is om alle 6 de werven te behandelen tijdens het Congres, leggen we de focus op 'hoe wonen in 2030' en een aantal thema's die daarbij aansluiten. Die focus verloopt via vier sporen.

Dit Congres is **geen eindpunt van ons traject**. Het is wel een moment voor reflectie en discussie om in gesprek met elkaar antwoorden te vinden. Met meer dan 500 militanten en beroepskrachten willen we nieuwe inzichten creëren en nieuwe standpunten voorbereiden. Maar het werk zal na het Congres niet af zijn. We nemen alle input uit de debatten mee in een traject na het Congres. Tijdens dat natraject willen we de verschillende uitdagingen systematisch beantwoorden in onze VRC-Raden op basis van inzichten die naar boven kwamen tijdens het Congres.

In dit document vinden jullie de intentieverklaring die we willen neerleggen als bevestiging van waar we als Vlaams ACV voor staan en waar we voor willen gaan om Vlaanderen beter te maken tegen 2030. Daarnaast vinden jullie per discussiespoor een begeleidende tekst die de uitdagingen waar we voor staan schetst en die de discussies kan voeden. De getuigenissen van militanten helpen om het perspectief breed te houden. Onze antwoorden uit de debatten die zullen volgen moeten het mogelijk maken iedereen mee aan boord te krijgen.

We wensen jullie alvast een boeiende en vruchtbare discussie toe over de vier congressporen!



Ann Vermorgen,
Nationaal
Secretaris ACV



Johan Vervoort,
voorzitter
VRC-Raad ACV



Bart Vannetelbosch,
ondervoorzitter
VRC-Raad ACV



Intentieverklaring

'Ruimte maken voor elkaar'

1. Naar een nieuw maatschappelijk evenwicht voor Vlaanderen in 2030

Vanuit zijn missie wil het Vlaams ACV waardig werk en sociale bescherming realiseren voor iedereen. Daarom betuigt het zijn solidariteit en steun aan alle werknemers en hun vertegenwoordigers die zich inzetten voor de verbetering van mensenrechten, sociale rechten, vakbondsrechten en die een eerlijke fiscaliteit nastreven.

Vlaanderen is één van de meest welvarende regio's ter wereld. Maar achter die Vlaamse welvaart schuilen nog steeds belangrijke maatschappelijke noden waar geen oplossing voor geboden wordt. Nog altijd leven te veel Vlamingen in armoede, nog altijd vallen te veel mensen 'uit' door slechte werkomstandigheden, nog altijd krijgt niet iedereen gelijke kansen op de schoolbanken of daarbuiten. Vlaanderen heeft de hefboomen om in te spelen op deze maatschappelijke noden en moet als regio zijn verantwoordelijkheid opnemen in de wereld.

Bovendien veranderen nieuwe uitdagingen onze manier van leven en werken. De klimaattransitie dwingt ons om duurzamer te produceren, te consumeren en te wonen en om ons duurzamer te verplaatsen. We moeten digitaal leren werken en communiceren. Intussen wordt de

woon- en mobiliteitskloof in de samenleving zichtbaar.

Het Vlaams ACV ziet in al deze uitdagingen heel wat kansen om een nieuwe sociale koers te varen en iedereen mee aan boord te hebben op weg naar een nieuwe duurzame toekomst. We vinden het belangrijk en noodzakelijk om in te zetten op de klimaattransitie en dit op een sociaal rechtvaardige manier. Een eerlijke verdeling van de lasten over alle niveaus van de samenleving kan een belangrijke hefboom zijn om deze duurzame toekomst te realiseren.

Vlaanderen is geen eiland. Het Vlaams ACV wil dan ook rekening houden met de Belgische, Europese en internationale context en de impact van Vlaamse beslissingen daarop. Dat vraagt afstemming op structurele basis met het federale en interregionale niveau binnen het ACV. Een nieuw maatschappelijk evenwicht vraagt ook aandacht voor thema's die buiten de Vlaamse bevoegdheden liggen zoals onder andere de loon- en arbeidsvoorwaarden, arbeidsduurvermindering en pensioenen. Deze thema's zullen we waar nodig binnen en buiten het ACV op de agenda plaatsen.

Het Vlaams ACV wil de fysieke én de mentale ruimte die we nodig hebben om samen te leven herwaarderen. Door opnieuw meer ruimte te maken voor elkaar willen we tegen 2030 een nieuw maatschappelijk evenwicht voor Vlaanderen realiseren.

2. Zes grote werven voor Vlaanderen

Om dit nieuw maatschappelijk evenwicht te realiseren en dus ruimte te maken voor elkaar, werken we op zes werven. Die baseren we op de 'voorstellen voor een beter Vlaanderen in 2030' die onze leden formuleerden. Het zijn zeker niet de enige uitdagingen waarmee we in Vlaanderen worden geconfronteerd, maar de werven bevatten de grote transitievelden die volgens ons nodig zijn om een duurzame toekomst mogelijk te maken. De uitdagingen die deze transities stellen, dwingen ons om verder na te denken over oplossingen om die toekomst te realiseren.



2.1. Hoe wonen in 2030?

Het aanbod aan kwalitatieve en betaalbare woningen is te beperkt, zowel voor kopers als voor huurders. De wachtlijsten voor sociale woningen worden steeds langer en kwalitatieve betaalbare huurwoningen zijn onvindbaar. Nieuwe projecten lopen vast in een bureaucratisch moeras. Het aanbod van huisvesting stagneert, maar de toegangsvoorwaarden worden steeds strenger.

Renoveren is duur. Maar als we de klimaatdoelstellingen willen behalen, staan we voor een gigantische renovatieopdracht om huur- en eigendomswohnungen klimaatneutraal te maken en de energiekosten van gezinnen te doen dalen. Betaalbare, maar meestal minder duurzame woningen, bevinden zich vaak verder van basisvoorzieningen en zijn slecht bereikbaar. We moeten dus ook de plekken waar we wonen in vraag durven stellen.

De groeiende wooncrisis dreigt dus een klimaat- én inkomenscrisis te worden. Meer en meer gezinnen houden te weinig over om een betaalbaar, kwalitatief en duurzaam dak boven hun hoofd te hebben. Hoge huisvestingskosten hollen het inkomen uit arbeid steeds verder uit en remmen andere basisuitgaven in mobiliteit, voeding, opleiding en gezondheid af. Het zorgt voor toenemende armoede en dreigende dakloosheid.

Het Vlaams ACV ziet de wooncrisis als een grote uitdaging voor het inkomen en de toekomstige leefomstandigheden van iedereen. We bepleiten een nieuw woonbeleid, dat tegemoet komt aan de noden van morgen en dat toegankelijkheid, betaalbaarheid, woonzekerheid en duurzaamheid voorop zet.

2.2. Hoe ons bewegen in 2030?

De klimaattransitie zal een grote impact hebben op onze mobiliteit. De transportsectoren in de EU zijn goed voor meer dan 25% van de uitstoot. Een klimaatneutraal mobiliteitssysteem tegen 2030 vereist dan ook aanzienlijke stappen om die uitstoot te reduceren.

Uit recent onderzoek blijkt dat Vlaanderen steeds minder investeert in openbaar vervoer en dat

onze bereikbaarheid met openbaar vervoer daalt. Tegelijkertijd nemen stijgende mobiliteitskosten een steeds grotere hap uit de portemonnee van lagere inkomensgroepen. De manier waarop de overheid mobiliteit op dit moment ondersteunt, komt voornamelijk ten goede aan hogere inkomens die vaak al zeer mobiel zijn. Zij leggen aanzienlijk meer kilometers af dan wie een lager inkomen heeft. De huidige overheidssteun is gericht op een vlottere en filevrije automobilititeit, een aanpak die het klimaat en milieu niet meteen ten goede komt. Ook mobiliteitsvaardigheden en sociale veiligheid voor gebruikers blijven een onderbelicht probleem.

Het Vlaams ACV bepleit een nieuwe manier van denken over mobiliteit, die rechtvaardig en klimaatbestendig is. We willen een beleid dat inzet op verandering, vermindering, verschuiving, verschoning en verrechtvaardiging.

Veranderen vereist nieuwe infrastructuur, verminderen het vermijden van nodeloze vervuillende mobiliteit, verschuiven betekent kiezen voor alternatieve vervoersmiddelen, verschonen het promoten van duurzame technologie. Dat draagt allemaal bij tot een rechtvaardigere mobiliteit.

2.3. Hoe samenleven in 2030?

De Vlaamse samenleving wordt steeds diverser. Het Vlaams ACV erkent en ondersteunt de meerwaarde die diversiteit biedt. Maar het is ook een uitdaging om de samenleving niet alleen divers, maar ook inclusief te maken.

Wij willen geen gespleten samenleving met een kloof tussen kansrijk en kansarm, die tegen 2030 onoverbrugbaar is. We willen geen anonieme samenleving, waarin groepen naast elkaar leven, elkaar niet ontmoeten en waarin enkel economische prestaties tellen. We willen geen harde samenleving met negatieve opvattingen over nieuwkomers, Europese arbeidsmigranten en mensen zonder papieren en waar mensen met een migratieachtergrond buitengesloten worden.

Mensen worden nog steeds uitgesloten op de arbeidsmarkt, de woonmarkt of in het onderwijs omwille van wie ze zijn. Daarom eisen we dat er meer wordt ingezet op het blootleggen en bestraffen van discriminatie. We blijven vanuit het ACV sensibiliseren en organiseren om zo een actieve en positieve tegenbeweging te vormen waarbij we vooroordelen willen wegwerken en misleidende informatie aan de

>>



>> kaak willen stellen. Tegelijk moeten plaatsen waar mensen worden samengebracht en effectief leren samenleven, zoals onderwijsinstellingen, het middenveld of andere instanties ondersteund worden in het opnemen van die opdracht.

Het Vlaams ACV wil een meer inclusieve samenleving in Vlaanderen. We willen verder nadenken over een nieuwe visie rond inburgering, goed burgerschap en sociale cohesie. We willen ook de rol van de overheid hier terug prominenter op de agenda zetten.

2.4. Hoe voor elkaar zorgen in 2030?

De coronapandemie zet ons zorgsysteem en -personeel zwaar onder druk met een overbelasting en het uitstellen van sommige zorg tot gevolg. Het belang van een preventief zorgmodel dat gezondheidsongelijkheid tegengaat en problemen vroeg kan opvangen, is een van de belangrijkste lessen die we trekken uit deze pandemie. Niet iedereen werd even hard getroffen en het is de eerstelijns hulpverlening die van de vaccinatie een succes maakte.

Naast een gezondheidscrisis is de coronacrisis ook een grote sociale crisis, met duizenden gezinnen die plots een verminderd inkomen hadden als gevolg van tijdelijke werkloosheid. Kinderarmoede blijft nog steeds een groot probleem. Zorgnoden en sociale noden schuiven vaak in elkaar.

Het Vlaams ACV pleit voor een duurzamer, meer toegankelijk sociaal zorgbeleid in Vlaanderen, met betere preventie en een meer omvattende aanpak van de armoedeproblematiek.

2.5. Hoe werken en leren in 2030?

Vergrijzing, digitalisering, klimaatverandering ... Het stijgende aantal maatschappelijke transities heeft een grote impact op de arbeidsmarkt en zorgt voor een steeds grotere uitdaging om mensen duurzaam aan het werk te houden. De demografische ontwikkelingen zullen ook de vraag naar werknemers in Vlaanderen doen stijgen de komende jaren. De snelle veranderingen, de toenemende complexiteit en onzekerheid hebben een grote impact op ons werk.

Bij elke transitie bestaat het risico dat we bepaalde groepen verliezen. Daarom is het cruciaal dat we tijdig inspelen op deze transities om zo de loopbanen duurzaam en de arbeidsmarkt inclusief te houden. Het zijn immers vaak de meest kwetsbare groepen die de grootste risico's lopen en/of er niet in slagen om de uitdagingen om te buigen in nieuwe kansen. Het versterken van mensen start reeds in het onderwijs waar een voldoende brede bagage moet worden meegegeven om levens- en loopbaanvragen te kunnen plaatsen en beantwoorden.

Het Vlaams ACV wil een sterke ondersteuning van mensen tijdens hun loopbaan, zowel om te leren als om te werken. Dat betekent meer aandacht voor loopbaanbegeleiding, levenslang en levensbreed leren en inspraak in en betrokkenheid bij transities. We willen nadenken over nieuwe instrumenten die meer mensen kansen geven om hun loopbaan zelf vorm te geven en duurzaam aan het werk te blijven.

2.6. Welke rol voor de overheid in 2030?

Een nieuw maatschappelijk evenwicht is niet mogelijk zonder ook de rol van zowel de lokale, Vlaamse als federale overheid te herdenken.

De coronapandemie zette het belang van een sterke overheid opnieuw op de voorgrond. Maar ook op andere domeinen blijft een investerende overheid broodnodig: de uitdaging van een inclusieve samenleving, het marktfalen op tal van domeinen, verduurzaming, klimaatbeleid, armoede en huisvesting, een duurzaam industrieel beleid gericht op tewerkstelling ...

Minstens zo belangrijk is de beschermende rol voor haar burgers die de overheid opneemt. Niet alleen hun inkomen en gezondheid, maar ook alle grondrechten en het indringen van het digitale in het leven en het werk van mensen moeten gecontroleerd en gereguleerd worden. Werknemers moeten betrokken worden bij het uitwerken en implementeren van innovatieve en digitale processen.

Het Vlaams ACV wil een sterke overheid die proactief haar rol opneemt in de samenleving en in de economie. Zo moet ze duurzame en menswaardige bescherming bieden aan iedereen die dat nodig heeft. We willen een overheid die de markt bijstuurt als dat nodig is en die zichzelf in publieke dienstverlening centraal stelt. Overheidsmiddelen kunnen niet zonder voorwaarden naar bedrijven vloeien, maar moeten missiegericht ingezet worden voor maatschappelijke doeleinden.

Een actief overheidsbeleid kan alleen als dat beleid maatschappelijk gedragen is en doordacht wordt gevoerd. Het Vlaams ACV wil een

sterke betrokkenheid van het middenveld en de samenleving, in het bijzonder de sociale partners, bij het uitdenken en uitwerken van het beleid.

3. Vlaanderen heeft nog veel opdrachten op de beleidstafel

Deze zes grote werven zijn niet volledig nieuw. De uitdagingen die de werven stellen bevatten elementen die vaak reeds lang wachten op een degelijk beleidsantwoord. Voor deze 'gekende elementen' heeft het Vlaams ACV in eerdere congressen, krachtlijnen en VRC-standpunten al antwoorden op tafel gelegd. Deze maken onlosmakelijk deel uit van het nieuwe evenwicht dat moet worden gezocht.

3.1. Goed onderwijs voor iedereen

Het Vlaams ACV benadrukt het belang van goed onderwijs als basisrecht voor iedereen in de samenleving. Dat betekent dat er voortdurend moet worden ingezet op de kwaliteit, toegankelijkheid en betaalbaarheid van onderwijs voor iedereen. Tegelijk moeten scholen voldoende middelen krijgen om voor elk kind binnen en buiten de schoolmuren leerrijke activiteiten te ontplooiën.

We pleiten nog altijd voor maatregelen die de studiekosten voor gezinnen doen dalen zoals een verlaagde maximumfactuur in het basisonderwijs en de invoering ervan in het secundair en hoger onderwijs.

Het Vlaams ACV wil dat het onderwijs elk kind voldoende voorbereidt om een volwaardig maatschappelijk,



professioneel en persoonlijk leven uit te bouwen, ongeacht zijn sociale achtergrond.

Om gelijke onderwijskansen na te streven moeten we de koppeling tussen maatschappelijke status en het type opleiding actief tegengaan. Er moet meer worden ingezet op het herkennen en ombuigen van de problematiek van (kans)armoede en de factoren die sociale ongelijkheid versterken.

We pleiten voor een brede basisvorming voor iedereen, met inzet op ambitieuze eindtermen om jonge mensen erop voor te bereiden de huidige samenleving te begrijpen en te veranderen. Dit door onder meer in te zetten op meertaligheid, digitale kennis, (inter)culturele ontwikkeling, politieke én sociaaleconomische geletterdheid. Het Vlaams ACV wil dat werknemerschap een belangrijke plaats krijgt in de vorming van jongeren. Scholen en leraren dienen daarvoor ook de ruimte krijgen.

3.2. Levenslang en levensbreed leren moet worden versterkt

We hechten veel belang aan het versterken van levenslang en levensbreed leren tijdens de loopbaan. Dat betekent dat het loopbaanmodel erop voorzien moet zijn

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

Het Vlaams ACV gaat voluit voor een loopbaanmodel dat werknemers en werkzoekenden de kans geeft om hun arbeidsmarktpositie tijdens de ganse loopbaan te versterken. Dit betekent dat ze zich hun volledige loopbaan ten volle kunnen ontplooiën. Hiervoor moeten werknemers en werkzoekenden alle kansen krijgen om zich zowel jobgericht als algemeen te vormen, los van het statuut of arbeidsregime. Een duidelijk overzicht van de vormingsmogelijkheden is essentieel.

In een lerende loopbaan moeten competenties die in het onderwijs en op de arbeidsmarkt werden opgedaan, zichtbaar worden gemaakt en erkend worden. Het Vlaams ACV vraagt daarom de invoering van een kosteloos competentiepaspoort. Daarmee kunnen lerenden, werknemers, werkzoekenden en nieuwkomers met een migratieachtergrond de competenties die ze hier of in het buitenland opgebouwd hebben op de schoolbanken, op de werkvloer, in een beroepsopleiding, via een engagement in het vrijwilligers-, syndicaal of jeugdwerk leren beschrijven en registreren.

Zo bouwen we verder op de erkenning van eerder verworven compe-

>>

>> tenties en de competentiechecks die worden uitgerold in het kader van het VESOC-akkoord 'Alle Hens aan dek'¹. We eisen ook dat er eindelijk werk gemaakt wordt van leercoaches op de werkvloer. Werkgevers moeten meer opgevolgd worden bij hun plicht tot opleiding. Steunmaatregelen en doelgroepkortingen moeten gekoppeld worden aan opleidings- en begeleidingsmaatregelen.

3.3. De stap naar de arbeidsmarkt moet ondersteund worden

De overstap van het onderwijs naar de arbeidsmarkt verloopt voor veel jongeren moeizaam, waardoor we talent ontmoedigen en dreigen te verliezen. Zowel voor de jongere als voor de arbeidsmarkt vraagt het Vlaams ACV maatregelen die de brug kunnen maken tussen beide. Dat vraagt een inspanning vanuit het onderwijs, de overheid en ondernemingen.

Het Vlaams ACV vraagt om het technisch- en beroepssecundair onderwijs te herwaarderen door samen te werken met sectorale opleidingsinstellingen, competentiecentra van de VDAB en opleidingsinstellingen van Syntra. Duaal leren moet verder worden ontwikkeld met oog op de passende ondersteuning voor de arbeidsmarktrijpe, maar ook de niet-arbeidsmarktrijpe jongeren. Het publieke belang en niet het commerciële belang moet daarbij steeds voorop staan.

We pleiten ook voor een versterking van het werkplekleren tijdens en na de schoolloopbaan om de kloof met de werkplek te verkleinen. Werkplekleren moet voor ons steeds deel uitmaken van een volwaardig leertraject en moet kaderen in een kwaliteitsvolle opleiding, die leidt tot kwaliteitsvolle tewerkstelling. Een professionele begeleiding op de werkvloer en ondersteuning van de onderwijsinstelling zijn essentieel, zonder de specifieke maatschappelijke opdracht van het onderwijs aan te tasten. Alle betrokkenen moeten inspanningen leveren om misbruik tegen te gaan en te vermijden dat het accent verschuift van het opbouwen van werkervaring naar het gebruiken van goedkope werkrachten of het verdrijven van reguliere tewerkstelling.

3.4. Werkbaar werk voor iedereen op de arbeidsmarkt

De werkbaarheidsmonitor² van 2019 toont aan dat het niet goed gaat met de werkbaarheid op de Vlaamse arbeidsmarkt, vooral dan op het vlak van werkstress. Werkbaar werk is voor het Vlaams ACV cruciaal en een essentiële voorwaarde voor een duurzame arbeidsmarkt en samenleving.

Het Vlaams ACV wil een structurele aanpak van de combinatiedruk. Meer vrije tijd, meer tijd voor vorming, meer gezinstijd met kinderen of meer zorgtijd moeten financieel

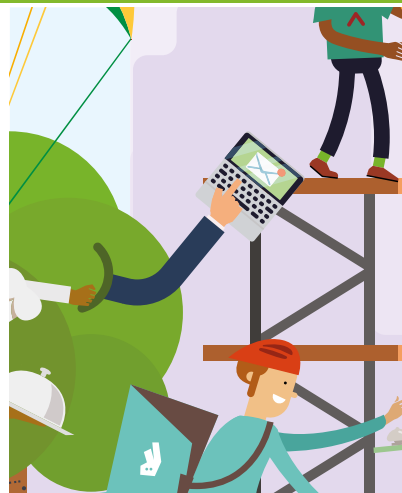
en organisatorisch haalbaar worden voor alle gezinnen. Er is nood aan een structurele aanpak rond de werkdruk, inclusief de digistress, zowel in de privésector, in de openbare diensten als in het onderwijs. Werknemers moeten inspraak krijgen in het uitwerken van nieuwe vormen van arbeidsorganisatie en digitale technologie die werkbaar werk en het welzijn van de werknemers bevorderen en jobs herverdelen. De sociale partners moeten hier op interprofessioneel, sectoraal en ondernemingsniveau hun rol spelen.

Werkbaar werk betekent ook het aanbieden van aangepast werk voor wie dat nodig heeft, binnen de onderneming of binnen de arbeidsmarkt als geheel. Voor een inclusieve arbeidsmarkt, is sociale economie noodzakelijk. Het Vlaams ACV pleit dan ook voor meer plaatsen in de sociale economie en voldoende kwalitatieve begeleiding. Voor de kwetsbare doelgroepen die aan de slag zijn in de sociale economie heeft interimarbeid voor ons geen plaats. Doorstroom naar het reguliere economische circuit is een positief gegeven, maar enkel in functie van de persoonlijke mogelijkheden en niet als beleidsfetish.

Het concept werkbaar werk moet ook worden doorgetrokken naar de verwachtingen die gesteld worden aan werkzoekenden. Het Vlaams ACV benadrukt dat een actief bemiddelings- en opleidingsbeleid moet vertrekken vanuit het belang, de verwachtingen en de sterktes van de werkzoekende. De werkzoekende heeft recht op kwaliteit, specifiek als het gaat over de intake, begeleiding, nazorg en attestering. Dit geldt evenzeer voor de begeleiding van langdurig zieken in een traject naar werk, waar vrijwilligheid en de nodige omkadering centraal dienen te staan.

1. Het tripartiete overleg tussen de Vlaamse sociale partners en de Vlaamse Regering over sociaal-economische thema's gebeurt in het Vlaams Economisch Sociaal Overlegcomité (VESOC). Met het VESOC-akkoord 'Alle hens aan dek' wordt 190 miljoen euro extra uitgetrokken voor een krachtige, duurzame relance en transformatie van de Vlaamse arbeidsmarkt.

2. Meetinstrument van de SERV om de werkbaarheid van de jobs van de werknemers en de zelfstandige ondernemers in Vlaanderen op te volgen.



3.5. Nog te veel zorgnoden in Vlaanderen

De zorg staat voor nieuwe uitdagingen, maar kampt nog altijd met lopende problemen. De wachtlijsten in de gehandicaptenzorg, de geestelijke gezondheidszorg en andere gespecialiseerde zorg zijn intussen een permanent gegeven. Er zijn te weinig plaatsen in de kinderopvang om aan de vraag te voldoen. De huidige Vlaamse regering wil het dan ook nog eens mogelijk maken om private spelers in te brengen in publieke zorginstellingen, met het risico op verlies van kwaliteit van zorg en arbeidsvoorwaarden. Met dat plan worden de recente verbeteringen in de arbeidsvoorwaarden binnen de zorgsector opnieuw op de helling gezet.

Het Vlaams ACV eist structurele investeringen in de welzijnszorgsector om de bestaande problemen in Vlaanderen van de baan te helpen en de wachtlijsten voor essentiële zorg ongedaan te maken. De Vlaamse regering moet een stabiele, duurzame zorgsector met kwalitatieve arbeidsvoorwaarden voor alle werknemers garanderen.

Het Vlaams ACV wijst een privatisering van de zorg resoluut af en eist dat de Vlaamse overheid de commercialisering van de zorg stopzet. Daar waar commercieel initiatief bestaat, moeten dezelfde kwaliteitsgaranties gelden en kwaliteits-

controles gebeuren als bij niet-commerciële gesubsidieerde initiatieven. Commerciële activiteiten in de zorgsector gaan meestal ten koste van het personeel en leiden tot hogere kosten voor de samenleving en voor de zorgbehoevenden.

3.6. De digitale kloof overbruggen vraagt permanente inspanning

De digitalisering is een grote uitdaging voor de samenleving: ze leidt steeds meer tot een digitale kloof tussen het deel van de bevolking dat niet of onvoldoende mee kan met de gevraagde competenties en technologieën en de groep die digitaal wel mee is.

Het Vlaams ACV bepleit het garanderen van digitale geletterdheid, te beginnen bij het onderwijs, maar ook doorheen de rest van de loopbaan. Om digitale uitsluiting te voorkomen, moet digitale geletterdheid een basisrecht worden. Voor het Vlaams ACV mogen niet-digitale diensten voor de gebruiker geen hogere kost met zich meebrengen en moet een alternatieve toegang steeds gewaarborgd zijn, zowel bij publieke als bij private dienstverlening.

Het Vlaams ACV ondersteunt de inspanningen die worden gedaan om Vlaanderen digitaal mee te krijgen, waaronder de inspanningen in het onderwijs en het con-

cept van de digibanken³ die in Vlaanderen worden uitgerold. De digitale omslag vraagt echter een duurzame aanpak op alle niveaus, die garandeert dat iedereen blijvend kan worden ondersteund en meegenomen. Dat vereist een structurele inzet van mensen en middelen.

3.7. Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer vervult een belangrijke functie in de samenleving en op de arbeidsmarkt. Het is ook een belangrijk instrument in de strijd tegen de klimaatopwarming. Openbaar vervoer, samen met andere duurzame vervoersmiddelen zoals de fiets, is de oplossing om files aan te pakken, pendelen draaglijker te maken en de mobiliteitskloof aan te pakken.

Het Vlaams ACV kan zich terugvinden in de principes van basisbereikbaarheid. Maar we stellen vast dat de uitrol op het terrein zeer moeizaam loopt. We zien vooral een versplintering van de vervoersnetwerken en een gebrek aan financiering om de taken die aan de vervoerregio's zijn toebedeeld werkelijk invulling te kunnen geven. Een logische dienstverlening met uniforme tarieven voor alle vormen van openbaar vervoer over heel Vlaanderen moet de norm zijn.

De Vlaamse regering zet meer in op de fiets, maar het openbaar vervoer blijft ondergewaardeerd en wordt sluipend geprivatiseerd. Het Vlaams ACV eist ambitieuze plannen voor ons openbaar vervoer om een groeiend aantal reizigers aan te kunnen en de busvloot duurzaam te maken. Te beginnen met een nieuwe beheersovereenkomst voor De Lijn met stabiele langetermijnfinanciering.

3. De Vlaamse overheid wil kwetsbare groepen meekrijgen in de digitaliseringsgolf door de oprichting van digibanken. Die hebben drie doelstellingen: gelijke toegang tot digitale technologie, opleiding en kennisdeling en begeleiding.

3.8. Rechtvaardige fiscaliteit

Rechtvaardige fiscaliteit is een verantwoordelijkheid van alle beleidsniveaus, ook van Vlaanderen. De Vlaamse overheid gebruikt nog steeds vooral forfaitaire tegemoetkomingen, vaste opcentiemen en scherpe inkomensgrenzen, waardoor mensen uit de boot vallen voor ondersteuning of de sterkste schouders relatief minder moeten bijdragen.

Het Vlaams ACV eist dat de Vlaamse Regering werk maakt van het wegwerken van de inkomensvallen in de verschillende sociale voordelen, zoals de huurpremie en het groepspakket, door een glijdende inkomensschaal te hanteren in plaats van een harde grens.

Het Vlaams ACV eist ook dat de zwakste inkomens worden ondersteund via de meest efficiënte weg, namelijk de Vlaamse opcentiemen op de inkomensbelasting. Een progressief tarief steunt de laagste

inkomen veel directer en eenvoudiger dan premies zoals de Vlaamse jobbonus dat zouden doen.

Het Vlaams ACV eist dat de heffingen en vaste kosten die niets met het effectief verbruik te maken hebben uit de nutsfacturen van de mensen worden gehaald, zodat mensen een eerlijke kost betalen op hun werkelijke verbruik.

Ook de bedrijfsfiscaliteit kan beter. Het Vlaams ACV eist een rechtvaardiger tarief dan de huidige schenken en erftarieven voor ondernemingen en vennootschappen. Bedrijven mogen hun klimaatkosten niet zomaar kunnen afwentelen op consumenten.

3.9. Economische migratie in tijden van krapte

Vlaanderen heeft sinds de zesde staatshervorming een reeks bevoegdheden in handen rond economische migratie. De krapte op de

arbeidsmarkt doet de vraag naar het gebruik van economische migratie toenemen bij werkgevers.

Voor het Vlaams ACV kan er geen sprake zijn van het versoepelen van de voorwaarden van economische migratie voor laaggeschoolden zonder eerst te kijken naar de grote groep van werknemers zonder papieren die nu informeel worden tewerkgesteld in vaak preciaire arbeidsomstandigheden of die regelrecht worden uitgebuit. Als de overheid en werkgevers de krapte serieus nemen, moet ook deze doelgroep meegenomen worden als waardevol op onze arbeidsmarkt. Nieuwe migratie kan ook enkel samengaan met passende begeleiding en voorwaarden rond huisvesting, ondersteuning en begeleiding op vlak van de rechten van werknemers. Om nieuwkomers op de arbeidsmarkt sneller te kunnen inschakelen moeten hun diploma's, kwalificaties en elders verworven competenties sneller worden erkend.





Spoor 1

Van woonplaats naar werkplaats

We werken sinds het begin van de coronapandemie meer thuis. Een groot deel van de thuiswerkers hoopt dit in de toekomst verder te kunnen doen. Ook voor veel bedrijven wordt telewerk een evidentie. Uit een enquête van SD Worx blijkt dat het aandeel bedrijven dat de mogelijkheid om te telewerken aanbiedt is gestegen van 57% (pre-corona) naar 88%.

Wat betekent dit voor de manier waarop we naar het werk gaan? De grens tussen woonplaats en werkplaats vervaagt steeds meer voor een grote groep werknemers. Dit heeft ongetwijfeld een grote impact op de manier waarop welzijn op het werk vorm krijgt.

Tegelijkertijd kan niet iedereen thuiswerken, en is de ervaring van thuiswerken ook niet voor iedereen gelijk. De vraag is bovendien hoe wenselijk een quasi-voltijds telewerkregime is. De manier waarop we naar het werk gaan blijft dus sowieso relevant, en is gecombi-



>> neerd met vraagstukken over duurzaamheid en stijgende brandstofprijzen zelfs bijzonder acuut.

1. Wordt woonplaats werkplaats?

Volgens de gegevens van Eurofound⁴ (2021) werkte in 2019 tussen de 15% en 20% Belgische werknemers van thuis uit. In april 2020 ging het om bijna 60% van alle werknemers. De cijfers varieerden doorheen de coronacrisis als gevolg van de lockdowns, maar lagen veel hoger dan voordien. Voor veel werknemers was dit een relatief nieuwe ervaring: iets meer dan de helft van de thuiswerkers werkte voor de pandemie nooit van thuis uit.

Niet iedereen kan telewerken. Hoewel België een relatief groot aandeel jobs heeft dat zich tot telewerk leent, zien we dat vooral kwetsbare groepen hiervan uitgesloten worden. Werknemers die een vast contract hebben, kunnen vaker telewerken dan werknemers in een tijdelijk contract. Jongeren, kortgeschoolden, personen met een arbeidshandicap en niet-EU immigranten werken vaker in jobs waarin niet aan telewerk kan gedaan worden. Zij werken ook vaker in atypisch werk met tijdelijke contracten.

Niet iedereen heeft bovendien dezelfde ervaring met telewerken. Zo tonen cijfers van Eurofound dat slechts 6 op de 10 thuiswerkers hier een positieve ervaring mee had. Veelgenoemde problemen bij thuiswerkers tijdens de coronapandemie zijn het gebrek aan een aparte ruimte om te werken of andere infra-

structurele problemen op de thuiswerkplek. Het gebrek aan ruimte bleek vooral bij jongeren een probleem: bij bijna de helft van hen was dit het geval. Tegelijkertijd creëert het thuiswerken ook een nood aan meer beschikbare ruimte. De Grote Coronastudie van de Universiteit Antwerpen toonde het ook aan: jongeren, grote gezinnen en personen in een financieel kwetsbare situatie hadden vaker problemen met de grootte van de woning. Thuiswerk wordt dus niet alleen geplaagd door ongelijkheden op de arbeidsmarkt, maar ook door de gevolgen van de ongelijke woningmarkt.

Thuiswerk kan een belangrijk instrument zijn in het verbeteren van de werk-privébalans, het verminderen van stress en het zorgen voor een hogere motivatie en jobprestatie bij werknemers. In de praktijk blijkt dit vooral af te hangen van enerzijds de manier waarop het thuiswerkbeleid wordt toegepast in de organisatie, anderzijds van de individuele persoonlijkheidskenmerken van de werknemers in kwestie. Onderzoek toont bijvoorbeeld aan dat een belangrijke voorwaarde is dat het thuiswerk steeds een volledig vrije keuze is en dat werknemers thuis ook volledige autonomie krijgen, bijvoorbeeld om het werk te mogen onderbreken voor privé zaken. Daarnaast weten we dat er geen rechtlijnig verband bestaat tussen het aantal thuiswerkdagen enerzijds, en het werknemerswelzijn anderzijds. Het is dus niet zo dat hoe meer iemand kan thuiswerken, hoe meer positieve effecten die werknemer ondervindt. Het 'ideaal' aantal thuiswerkdagen komt volgens deze onderzoeken neer op 2,5 dagen. Voltijds thuiswer-

ken wordt dus afgeraden door experts.

Tijdens de coronapandemie ontbraken echter verschillende van deze voorwaarden. Het thuiswerken was geen vrije keuze, het aantal thuiswerkdagen per week lag bijzonder hoog (4 tot 5 dagen) en de omstandigheden waren niet ideaal door de aanwezigheid van kinderen thuis of door het gebrek aan goede infrastructuur of ruimte. Thuiswerk in tijden van het coronavirus kan dus niet zomaar worden vergeleken met thuiswerk in 'normale tijden'.

Dit leert ons ook dat thuiswerk omkadering nodig heeft. Er blijft een nood aan voldoende kinderopvang, aan ondersteuning in het installeren van de thuiswerkplek en aan sociale interactie. Verschillende onderzoeken leggen het verband tussen het massale telewerken en een toename van eenzaamheid, stress, concentratieproblemen en andere mentale problemen. Zeker in periodes dat scholen gesloten waren ervoeren vrouwen met kinderen beduidend grotere psychologische druk dan vrouwen zonder kinderen of mannen.

Ook zien we dat thuiswerk voor veel bedrijven een plicht in plaats van een recht wordt. Zo bouwen verschillende bedrijven en organisaties hun kantoorruimte af, veelal als besparing van kosten. Volgens cijfers van consultingbedrijf BDO heeft een bedrijf dat twee dagen per week telewerk toelaat ongeveer 30% minder werkruimte nodig. Op lange termijn wordt verwacht dat de mondiale vraag naar kantoorruimte met 35% zal afnemen. Dit roept vragen op over de verdeling van deze vrijgemaakte uitgaven. Wordt de kost van werkruimte geïndividualiseerd, en dus een verantwoordelijkheid te dragen door de werknemer?

4. Eurofound is de Europese Stichting tot verbetering van de levens- en arbeidsomstandigheden.

2. Het woon-werktraject en ons mobiliteitsbeleid

Volgens een enquête van de FOD Mobiliteit is het belangrijkste voordeel aan thuiswerken het wegvallen van het woon-werk traject en de hieruit volgende tijdswinst en verminderde stress. Hoe langer men doet over het woon-werktraject, hoe meer dagen men in de toekomst graag aan telewerken wil doen. Lange pendeltijden hebben ook een duidelijke negatieve invloed op het welzijn en het functioneren van de werknemer. Bij werknemers die meer dan twee uur pendelen is er een grotere groep die het moeilijk heeft om werk en privé in evenwicht te houden en vinden we meer werknemers die psychisch vermoeid en gedemotiveerd zijn. Iedereen heeft er dus baat bij om tot een zo efficiënt mogelijk woon-werktraject te komen.

Het massale thuiswerk tijdens de coronapandemie deed de pendelstromen sterk afnemen in 2020 en 2021. Door het besmettingsrisico daalde ook de bezettingsgraad in het openbaar vervoer sterk. De hernieuwing van abonnementen stopte ondertussen, met een uitval van bijna 40% in 2021. Het gevaar bestaat dat het autogebruik voor woon-werkverkeer sterk zal toenemen in de nasleep van de pandemie. Er zullen dus maatregelen nodig zijn om het openbaar vervoer na de pandemie aantrekkelijker te maken, te beginnen met prijs en aanbod. Een verlaging van de prijs (of het kosteloos maken voor werknemers) van het woon-werkverkeer, zou het openbaar vervoer aantrekkelijker kunnen maken dan nu het geval is.

Een groot deel van ons mobiliteitsbeleid verloopt via de werkgever, die hier via allerlei fiscale voordelen tegemoetkomingen voor voorziet. Maar ook hier krijgt ongelijkheid de bovenhand: hoe hoger het loon, hoe vaker en beter de werkgever tegemoet komt in de kosten van het woon-werktraject. Deze ongelijkheid is het scherpst in de vergoedingen voor het autogebruik. Zo wordt meer dan 80% van de bedrijfswagens ter beschikking gesteld aan werkenden in de hoogste drie inkomensdecilen. De werknemers die zelf deels of volledig instaan voor hun pendelkosten, zijn dan weer vaker werknemers met lagere inkomens.

3. Mobiliteitsbeleid voor iedereen

Ongeveer een op zes Vlamingen ervaart vervoersarmoede. Vervoersarmoede komt voor wanneer iemand niet volwaardig kan deelnemen aan de maatschappij omdat hij of zij beperkt is in zijn of haar vervoersopties. Vervoersarmoede komt vaker voor bij gepensioneerden, personen met een handicap of chronische ziekte, werklozen en mensen met een laag inkomen. Dit heeft voor een deel te maken met het lage inkomen zelf, maar ook met het feit dat deze groepen vaak geen mobiliteitsvoordelen via de werkgever krijgen (bv. abonnement openbaar vervoer, salarisswagen). Onderzoek toont aan dat werknemers met hogere inkomens meer en verdere verplaatsingen maken dan mensen met lagere inkomens. Hierbij gebruiken ze ook vaker de auto.

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol bij vervoersarmoede. Onvoldoende aanbod van openbaar

vervoer in de regio is voor velen een belangrijke oorzaak van de mobiliteitskloof. Een betaalbaar, betrouwbaar en goed uitgewerkt netwerk van openbaar vervoer kan letterlijk en figuurlijk de wereld openen voor mensen in vervoersarmoede. De vraag is of De Lijn in Vlaanderen deze rol zal kunnen blijven vervullen in de toekomst. De actuele deconsolideringsplannen (d.w.z. het laten financieren ervan via financiële investeringen in plaats van via de begroting) van De Lijn openen de weg naar meer marktwerking en privatisering. Volgens deze plannen zou de Vlaamse overheid geen controle meer hebben over het tariefbeleid. Het gevolg zou een variabel tariefbeleid met duurdere prijzen tijdens spitsuren en goedkopere tarieven in de daluren kunnen zijn. Mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer om naar hun werk of opleiding te pendelen riskeren hier het grote slachtoffer van te worden. Met het decreet basisbereikbaarheid stapt de Vlaamse overheid bovendien af van het principe van een aanbodgerichte logica van De Lijn, en vervangt ze deze door een vraaggerichte logica die de bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies moet verbeteren (vooral woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer). Critici vrezen dat vooral personen in vervoersarmoede hier het slachtoffer van zullen worden. Zij zijn namelijk gebaat bij een grote regelmaat in het aanbod, met ook een aanbod tijdens daluren, in het weekend en 's nachts.

Deze hervorming ligt nog altijd op de tekentafel bij de Vlaamse Regering. De hervorming voorziet dat De Lijn landelijke ritten kwijtspeelt en dat de belbus wordt afgeschaft. Ook de belbuscentrale verdwijnt, mocht de hervorming worden uitgevoerd. Deze zou dan wor-

>>

>> den vervangen door een mobiliteitscentrale, een callcenter en softwarecentrale, die zullen worden uitgebaat door een privébedrijf. Vervoer op maat, taxi's en deelsystemen vervangen dan de belbus. In het jargon worden deze mobiliteitsdiensten ook wel MaaS – 'Mobility as a Service' genoemd. Tegelijkertijd willen de federale en regionale regeringen combimobiliteit aanmoedigen. In de praktijk betekent dit vandaag dat reizigers geconfronteerd worden met een complexe tariefstructuur. De aparte tarieven voor trein, metro, tram, bus en MaaS zorgen ervoor dat de combinatie tussen verschillende vervoersmiddelen bemoeilijkt wordt. Veel werkgevers betalen ook maar één vorm van mobiliteit terug. De personen die fiets, trein en bus combineren worden hier dus niet in ondersteund. Het ACV pleit daarom al langer voor een tariefintegratie van bus, trein, tram en metro om deze combimobiliteit te ondersteunen. De 80/20-regeling, die pendelen met de trein voor werknemers kosteloos maakt, moet ook gelden voor tram, metro, bus en fiets op het openbaar vervoer. Een abonnement voor alle vormen van openbaar vervoer (De Lijn, NMBS, MIVB, TEC) op één kaart moet het principe zijn. Dit idee werd overigens recent ingevoerd in Oostenrijk, met het zogenaamde "KlimaTicket Ö" dat op alle vormen van openbaar vervoer in heel het land geldig is.

4. Naar een recht op bereikbaarheid

Onze ruimtelijke ordening speelt een cruciale rol in de manier waarop we ons verplaatsen. Denk hierbij aan de locatie van belangrijke voorzieningen en diensten, net als de

plaatsing van nieuwe woonprojecten en projecten voor sociale woningen. Naast enkele bejubelde nieuwe ontwikkelingen van kantoren en woningen nabij stations, verkavelen ontwikkelaars nog steeds gronden op autogerichte locaties waar amper voorzieningen zijn. Voorts leidt het steeds aangename woonklimaat in de stad ertoe dat sociale verdringing kansengroepen buiten de stad duwt, met gedwongen autobezit als logisch gevolg.

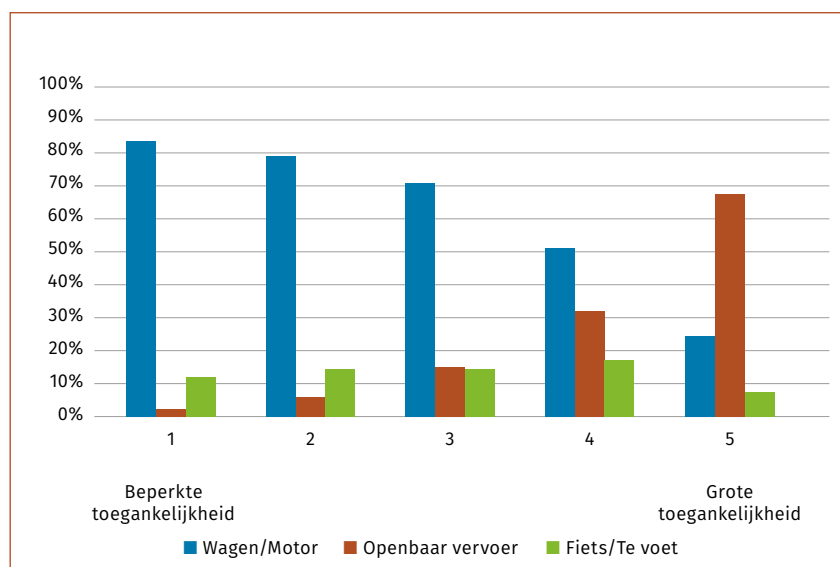
Indien we het gebruik van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer willen ondersteunen, speelt de toegankelijkheid van de werkplek een niet te onderschatten rol. Maar liefst 68% van de werknemers die in Vlaanderen werkt, neemt de auto om naar het werk te gaan. Van de werknemers die in Brussel werken, gaat het nog maar om 36% dat de auto neemt. Over het algemeen is de mate van verstedelijking een belangrijke verklaring, maar de meest significante factor vinden we terug bij de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. In regio's met een goed uitgewerkt netwerk van

openbaar vervoer gebruikt nog maar één op vier werknemers de auto. Aan de andere kant van het spectrum, in regio's met een slecht uitgebouwd netwerk, vinden we een hoge afhankelijkheid van de auto terug. Dit vertaalt zich ook in de jobkansen van onder andere de mensen die werk zoeken in deze regio's. Zo toont onderzoek aan dat iemand met een rijbewijs er maar liefst 7 keer meer jobkansen heeft dan iemand zonder rijbewijs.

Het aandeel van het huishoudbudget dat wordt besteed aan transport ligt bovendien hoger in meer landelijke gebieden dan in steden. Het aandeel dat naar wonen gaat, ligt daar dan wel weer lager dan in de steden.

Momenteel neemt zo'n 17% van de werknemers die in Vlaanderen werken de fiets om naar het werk te gaan. Maar het aantal fietsslachtoffers stijgt jaarlijks met ongeveer 2,5%. Er lijkt dus een probleem met de veiligheid te zijn. Om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen aan te moedigen is dan ook veilige

Figuur: Modale verdeling volgens de toegankelijkheid tot het openbaar vervoer.
Overgenomen uit FOD Mobiliteit (2019): Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017.



Discussievragen

fietsinfrastructuur nodig. De aanleg van de 'fietsostrades' of fietssnelwegen is een belangrijke eerste stap in het aanleggen van veilige fietsinfrastructuur. Er is echter nog nood aan een betere aansluiting ervan op grote bedrijventerreinen of werkgebieden en op mobiliteitspunten waar fietsers kunnen overstappen naar collectief of gedeeld vervoer.

5. Conclusie: Ruimte om te werken

Hoe en waar we wonen en hoe we werken zijn sterk aan elkaar verbonden. Discussies over de kwaliteit van onze woningen, onze ruimtelijke ordening en ons mobiliteitsbeleid hebben dus een directe link met werknemerswelzijn. Werknemers die in een slecht geïsoleerde en te kleine woning moeten thuiswerken hebben belang bij een goed woonbeleid.

Werknemers die aangewezen zijn op de auto om naar het werk te gaan en dagelijks in de file staan, hebben belang bij een efficiënt mobiliteitsbeleid en een betere ruimtelijke ordening. Werkzoekenden die de bus nemen naar een sollicitatiegesprek, hebben belang bij een betaalbaar openbaar vervoer. En omgekeerd mag de aandacht naar welzijn op het werk niet verwateren wanneer het werk thuis gebeurt.

1. Wat zijn voor ons de grootste uitdagingen van telewerk?
 - a. Hoe garanderen we werkbaar werk voor alle werknemers in tijden van telewerk? Wat moeten we hierbij verwachten van de overheid?
 - b. Zien we ook 'collectieve' oplossingen (bv. co-working ruimtes) voor telewerk? Zo ja, wat kunnen we verwachten van de overheid om dit te organiseren/aan te moedigen?
 - c. Hoe organiseren we ons syndicaal basiswerk bij telewerk?
2. Welke oplossingen zien we voor de mobiliteitskloof en voor de vervoersarmoede?
 - a. Wat moeten we verwachten van de overheid en andere stakeholders in functie van woon-werkverkeer (bv. vervoersregio's, infrastructuur, openbaar vervoer ...)?
 - b. Hoe maken we het openbaar vervoer aantrekkelijk en toegankelijk voor iedereen?
3. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat werkvloeren, opleidingscentra en andere relevante dienstverlening zich toegankelijker en meer bereikbaar inbedden?



Marc Beckers:

“Luminus beschouwt het als haar plicht om ervoor te zorgen dat de werkplek zo goed mogelijk bereikbaar is.”

© Karolien Coenen

We spraken met Marc Beckers, ACV-afgevaardigde bij Luminus en lid van het Comité PB.

Kan je het mobiliteitsbeleid van Luminus kort even schetsen?

“Elke site heeft zijn eigenheid qua vervoer en bereikbaarheid. Voor een aantal locaties merkten we dat veel werknemers die binnen een straal van 10 kilometer wonen met de wagen kwamen. Maar dergelijke afstanden zijn goed met de fiets te doen. Daarom namen we maatregelen om werknemers voor de fiets te doen kiezen. We zorgden voor locators, douches en beveiligde fietsenstallingen, organiseerden testritten met een e-bike. Sinds de opkomst van de e-bikes kiezen er ook meer

werknemers voor de fiets.

Bovendien wijzen we regelmatig op bijkomende voordelen, zoals de dagelijkse portie beweging, wat vanuit het comité PB belangrijk is voor de gezondheid van onze collega's. En er is natuurlijk ook de fietsvergoeding, iets waar ik hen als syndicaal afgevaardigde graag op wijs. Wie toch nog voor de bedrijfswagen kiest: vanaf 2022 zullen alle nieuwe wagens in de vloot elektrisch zijn. Ook is structureel telewerk nu ingevoerd, met de mogelijkheid tot 3 dagen thuiswerk per week.”

Hoe bereidt Luminus zich voor op de toekomst?

“Als bedrijf wil Luminus inspelen op de gevolgen van de klimaatverandering en mee helpen bouwen aan een CO₂-neutrale energietoekomst. Daarom moet ook de ecologische voetafdruk van onze eigen werknemers naar beneden. We sporen hen aan om de auto te laten staan door alle mogelijke obstakels om niet voor een alternatief vervoersmiddel te kiezen weg te nemen. Luminus beschouwt het als haar plicht om ervoor te zorgen dat de werkplek zo goed mogelijk bereikbaar is. Nieuwe locaties bevinden zich bij voorkeur op wandelafstand van een station, zoals de hoofdzetel vlakbij station Brussel-Noord en de vestiging in Hasselt vlakbij het station van Kiewit. Bereikbaarheid met openbaar vervoer is dus een belangrijk criterium.

In de toekomst wil Luminus sterk inzetten op ‘combimobiliteit’, het gebruik van het openbaar vervoer in combinatie met een deelstep of deelfiets. Als het gaat over verschillende vervoersmiddelen gebruiken, is het nu voor werknemers soms wat ingewikkeld om uit te zoeken welk traject ze precies kunnen volgen en welke vervoersbewijzen ze nodig hebben. Digitale apps, zoals Skipr, bieden hierop een antwoord. Ze stippelen het traject uit, zorgen ervoor dat de tickets rechtstreeks geboekt worden en dat de werknemer deze ook doorkrijgt. Zo is er bijvoorbeeld geen ‘gedoe’ met onkostennota's. Deze obstakels, zaken die werknemers ervan kunnen weerhouden om voor alternatieven voor de wagen te kiezen, nemen we weg. Zeker nog niet iedereen is mee in ons omslagverhaal. Het is een werk van lange adem, maar met kleine stapjes gaan we de goede richting uit.”



Spoor 2

Klimaatbewust wonen en werken

Net als andere regio's staat Vlaanderen - in het kader van de 'Fit for 55'-plannen⁵ van Europa - voor een gebouwentransitie die enorm moet versnellen. Onze huidige manier van wonen zorgt voor een groot aandeel van onze uitstoot van broeikasgassen (15% van het totaal). Samen met niet-residentiële gebouwen telt het zelfs voor 20% van de uitstoot.

Klimaatbewust wonen gaat over waar en hoe we wonen, en hoe we ons moeten en kunnen verplaatsen.

Daarnaast gaat dit ook steeds meer over werken, niet enkel omdat onze woonplaats invloed heeft op het

woon-werkverkeer, maar ook omdat die steeds meer onze werkplaats is geworden.

In Duitsland werd berekend dat vier op tien gezinnen in goed bereikbare steden meer dan 30% van het gezinsinkomen besteedt aan huisvesting. 1 miljoen Duitse gezinnen besteedt zelfs meer dan 50% van het gezinsinkomen aan huisvesting. Hogere huur- en woningprijzen versterken rechtstreeks het probleem van energie-uitstoot en -armoede, en de mobiliteitskloof. Het is steeds duidelijker dat ook in Vlaanderen een gelijkaardige wooncrisis aan de gang is. Er is een groeiend gebrek >>



5. De aangescherpte klimaatplannen van de Europese Commissie. Het streefdoel is om tegen 2030 55 procent minder uitstoot van broeikasgassen te hebben, vergeleken met het niveau van 1990. Dat is nodig wil Europa tegen 2050 klimaatneutraal zijn.

>> aan betaalbare, kwalitatieve huisvesting. Lagere inkomensgroepen hebben vaak geen alternatief voor ondermaatse (private of sociale) huurwoningen of kunnen noodzakelijke klimaatrenovaties in hun eigen huis niet betalen.

Het klimaatdebat rond wonen zoals het vandaag in Vlaanderen gevoerd wordt focust te zeer op technologisch vernieuwende energetische (aanpassingen aan) gebouwen. Toch ligt de belangrijkere noodzaak eerder in een snelle basisrenovatie van bestaande bebouwing en in het herdenken van onze plaats en manier van wonen op lange termijn. Er is dus nood aan een fundamenteel debat over waar we de klemtoon in de gebouwentransitie zullen leggen.

1. Doorgedreven renovatie van woningen

Ruw geschat zou ongeveer 80% van de woningen in Vlaanderen beter geïsoleerd moeten worden. Op de eigenaarsmarkt is de kwaliteit van de woningen de laatste jaren al wat verbeterd. Ingrepen als isolatie en andere energiebesparende ingrepen (zoals zuinigere ketels) zetten zich ook door. Op de huurmarkt is dat minder het geval. De buitenschil van deze woningen is vaker minder geïsoleerd, waardoor zowel de energiezuinigheid als het comfort onvoldoende zijn. Ook in de energieomslag raken zij achter op de eigenaarswoningen. Verhuurders worden niet gestimuleerd energetisch te renoveren. En het zijn hun huurders die achterblijven met

oplopende energiekosten. Investeren in de renovatie van huurwoningen is dus dubbele winst: in de strijd tegen de klimaatopwarming én tegen energiearmoede.

Renovatieverplichtingen zullen voor kwetsbare groepen moeilijk betaalbaar zijn of de moeilijkheid vergroten om op de private koop- of huurmarkt een betaalbare en kwaliteitsvolle woning te vinden. Een voldoende aanbod kwalitatieve sociale woningen is, samen met substantiële ondersteuning van isolatie-ingrepen, noodzakelijk wil men de vereiste emissiereducties in alle woningen behalen. Als er voldoende ondersteuning en sociale woningen zijn, kunnen de renovatievereisten voor private huurhuizen bovendien nog een stuk verstrengd worden.

Zijn de Vlaamse renovatieplannen algemeen 'haalbaar en betaalbaar'?

Wie een woning wil verkopen of verhuren, moet een energieprestatiecertificaat (EPC) kunnen voorleggen. Het label A+ betekent dat je een heel energiezuinige woning hebt, het label F staat voor energieverslindend.

Recent besloot de Vlaamse Regering dat wie een slecht geïsoleerde woning koopt met EPC-norm E of lager, die binnen de vijf jaar moet opwaarderen naar een D-label. Als steun komen er renteloze leningen (20.000 euro) om woningen van label E naar label D te renoveren. Om naar een betere categorie dan label D te gaan, voorziet de overheid leningen met een negatieve rente. Voor woningen die net in het E-label vallen zal deze steun volstaan. Maar voor echt slecht geïsoleerde woningen, kunnen kosten al

snel oplopen tot wel 100.000 euro en dan is een premie van 20.000 euro onvoldoende. Het systeem mikt bovendien op verhoging van de EPC-waarde in welbepaalde verkoop- en verhuursituaties, waardoor snelle renovaties mogelijk voorrang krijgen op lange-termijnreparaties. De overheid geeft zelf toe dat renovaties in meerdere stappen de druk op de renovatiesector - waar nu al een tekort aan vakmensen is - volkomen onhoudbaar maakt. Bovendien jaagt ze zo wooneigenaars twee keer op kosten in hun uiteindelijke renovatie naar EPC-label A. Tot slot wordt de nadruk te zeer gelegd op warmtepompen en zonnepanelen, terwijl de bouwschil (inclusief vloer) isoleren de duurste en meest noodzakelijke ingreep is in slecht geïsoleerde huizen.

2. Weg van fossiele energie in gebouwen en personenvervoer

De installatie van zonnepanelen (en daaraan gekoppeld thuisbatterijen) moet nog breder gestimuleerd worden om elektrische huishoudtoestellen en/of elektrische thermische toestellen betaalbaar én fossielvrij te laten draaien.

Naast de installatie van zonnepanelen en thuisbatterijen is er om onze gebouwen volledig los te koppelen van fossiele energie een zeer grote versnelling in het plaat-

sen van elektrische warmtepompen nodig. Deze zullen, samen met warmtewetten in dichtbebouwde kernen, de gebouwenverwarming (inclusief sanitair water) in een klimaatneutraal Vlaanderen moeten verzekeren. De 120.000 euro die het Vlaamse energie- en klimaatplan voor 2030 voorziet, volstaan alvast niet om deze klimaatdoelstelling tijdig te halen.

Verder hebben onze verplaatsingen op fossiele brandstof een zeer grote impact op het klimaat en op onze gezondheid (fijn stof). De vervoersector is verantwoordelijk voor 23% van de CO₂-uitstoot.

Personenvervoer is verantwoordelijk voor 60% van dit aandeel. Het is duidelijk dat elektrische voertuigen de norm zullen worden in de nabije toekomst. Dit neemt niet weg dat tegelijk het aandeel openbaar vervoer ten opzichte van individueel wagenvervoer sterk omhoog moet (zie spoor 1, punt 3).

3. Een toekomstgerichte ruimtelijke ordening

De ruimtelijke versnippering in Vlaanderen hangt samen met het feit dat onze vastgoedmarkt

>>

Warmtepompen voor iedereen mogelijk?

De omslag naar warmtepompen voor zoveel woningen is een enorme uitdaging. Als Vlaanderen zijn klimaatdoelstelling wil halen, zullen jaarlijks zo'n 100.000 huishoudens hun warmtevoorziening moeten vergroenen. Hoe haalbaar is het dat we een groot deel van de Vlaamse gebouwen binnen de 10 jaar verwarmen zonder nieuwe systemen op aardgas en stookolie?

Een warmtepomp vraagt al snel om een investering van 20.000 euro, terwijl een nieuwe gasketel gemiddeld 1.000 tot 1.500 euro kost. Jaarlijks worden er zo'n 200.000 tot 220.000 gasketels geplaatst, terwijl er ook tot 18.000 stookolieketels bijkomen.

Daartegenover staat dat vorig jaar 'slechts' 8.000 warmtepompen werden geïnstalleerd. Sinds 2008 ging nog geen 1% van de energiesteun naar warmtepompen. Dit moet vanzelfsprekend een veel groter aandeel worden. Wanneer de markt groeit, zal de kostprijs van duurzame verwarmingssystemen zelf ook afnemen. Dat zagen we ook bij zonnepanelen en windmolens. Zeker in combinatie met zelfgeproduceerde elektriciteit, kan de overheid een aantrekkelijke terugverdientermijn creëren voor de investering in een warmtepomp, waardoor de aanvankelijke investeringskost minder zwaar weegt.

Los van de aankoop prijs van het systeem is (deels) blijven verwarmen op stookolie of aardgas vandaag goedkoper omdat de heffingen op elektriciteit veel hoger zijn. Van de totale elektriciteitsprijs bestaat 67% uit de distributie- en transportnet-tarieven, heffingen en btw. Bij aardgas is dat 44%, bij stookolie 34%. De properste vorm van energie wordt dus het meest belast. Kleine verbruikers met een laag inkomen krijgen bovendien in verhouding de zwaarste factuur. Naast een verdere uitrol van zonnepanelen op gebouwen, is een verschuiving van de lasten op elektriciteit richting gas en stookolie noodzakelijk.

Het is momenteel nog onduidelijk hoeveel warmtepompen het bestaande elektriciteitssysteem precies aankan en welke bijkomende infrastructuurinvesteringen nodig zijn om een sterke verhoging van de warmtepompambities aan te kunnen. Bovendien zal er ook een immense inspanning moeten gebeuren ter versnelling van de ontwikkeling en plaatsing van warmtepompen.

Elektrische verplaatsingen voor iedereen mogelijk?

'Fit for 55' stelt dat vanaf 2035 alleen nog zero-emissiepersonenauto's en -bestelauto's verkocht mogen worden. Met het oog hierop zetten fabrikanten nu al veel meer in op de verhoging van hun elektrisch marktaandeel. De komende jaren worden elektrische auto's ongetwijfeld de dominante technologie voor personenauto's. Tegen 2025 zullen ze goedkoper zijn dan fossiele auto's. Ze worden bovendien ook razendsnel beter. Concretere laadinfrastructuurplannen (openbaar en bij woon- en werkplaatsen), die ook snel aanpasbaar zijn, zijn dringend nodig.

Uiteraard moet de uitfasering van fossiele wagens op een sociaal rechtvaardige manier gebeuren, en is er ook een belangrijke rol weggelegd voor de elektrificatie van het openbaar vervoer. Het is belangrijk dat de Vlaamse overheid met geld over de brug komt om deze bussen te bestellen. Op dit moment is er slechts 90 miljoen euro vrijgemaakt. Terwijl er naar verwachting 3 miljard euro nodig is om tegen 2035 de hele vloot te vergroenen.

>> gedomineerd wordt door het private eigenaarsmodel. Omdat grond in vrij grote mate beschikbaar was, kon in dit model ook de betaalbaarheid van het wonen gegarandeerd worden. Burgers werden via premies en goedkope leningen aangemoedigd een eigen huis te verwerven. De welvaartscreatie via woningeigendom heeft enkele decennia gewerkt, maar laat ons vandaag met stevige (klimaat)problemen achter. De huidige Vlaamse Regering schoof een visie voor 2050 naar voor die verandering wil brengen in de diepge wortelde droom van huisje, tuintje en boompje: *"In 2050 willen mensen kiezen voor een duurzame woning en omgeving op een slimme locatie, die aangepast is aan de behoeften van dat ogenblik."*

Door de grote spreiding van woningen en andere gebouwen is de ontwikkeling van diensten en voorzieningen op buurtniveau vaak te beperkt. Denk maar aan de steeds groter wordende mobiliteitskloof. Woningen zijn bovendien te vaak ontworpen voor een te korte levensduur en zijn te weinig aanpasbaar aan veranderende

noden. Bewoners van steden en compacte kernen consumeren minder ruimte en het rendement van alle nutsinfrastructuren ligt er veel hoger dankzij de grote bewonersdichtheid. Verdichting en kernversterking zijn nodig, maar dat betekent dat de grote uitdaging voor de toekomst ligt in het voorzien van betaalbare woningen op die plaatsen. Wonen is een basisrecht, maar kopen en huren wordt ook steeds duurder, vooral in de steden en in goed bereikbare dorpskernen.

4. Conclusie: Collectief verduurzamen als oplossing

Er moeten oplossingen gezocht worden om de dubbele uitdaging van betaalbaarheid en uitfasering van fossiele uitstoot van woon- en werkgebouwen aan te pakken. Tegelijk moet (groene) elektrische energie zo efficiënt mogelijk ingezet worden.

Compacter en dichter bij elkaar gaan wonen is een oplossing, zo

vrijwaren we bovendien de overgebleven onverharde ruimtes. Overheden zullen moeten inzetten op schaalvergroting van duurzame bouwprocessen en op collectieve vormen van wonen en duurzame energievoorziening. Louter ondersteuning van individuele keuzes creëert immers een groot Mattheuseffect, en zal niet tegemoetkomen de noodzakelijke snelheid van de klimaattransitie van het gebouwenpark. Het is duidelijk dat dit van alle huishoudens zeer verregaande inspanningen zal vergen.

Dit zal naast het realiseren van de klimaatdoelstelling, echter ook een algemene opwaardering van woon- en werkplaatsen betekenen. Het sterk verhogen van renovaties zorgt voor lagere energierekeningen, doet energiearmoede afnemen, zorgt voor meer thermisch comfort in winter én zomer en heeft bovendien een enorm arbeidspotentieel in de (lokale) bouwsector. Zeer doorgedreven inzetten op groene elektrificatie ter ondersteuning van renovatie is essentieel. Anders worden eens te meer de huishoudens die niet

Discussievragen

kunnen investeren in zonnepanelen of die wonen in een niet gerenoveerde woning en/of in meer afgelegen gebieden getroffen. Dit effect wordt nog eens bestendigd door de invoering van de digitale meter en de elektrificatie van het wagenpark.

1. Hoe maken we het mogelijk om elke woning aan te passen aan de klimaatuitdagingen?
 - a. Hoe ondersteunen we zo veel mogelijk gezinnen, met verschillende woon-noden en financiële mogelijkheden?
 - b. Welke collectieve ingrepen moeten sterker gestuurd worden door de overheid?
2. Welke ingrepen zijn er noodzakelijk in het woongedrag van mensen?
 - a. Zijn andere woonvormen een mogelijke oplossing? Welke?
 - b. Hoe versterken we kernen en buurten? Welke rol hebben projectontwikkelaars en lokale besturen?
 - c. Wat betekent dat voor werkplekken en bedrijven?
3. Hoe maken we de elektrificatie van onze gebouwenenergie en ons wagenpark versneld en breed beschikbaar?



Anneke Gobeyn:

“Van bij de start werden we als syndicale afgevaardigden nauw betrokken bij de plannen en de voortgang van de werf.”

We spraken Anneke Gobeyn, verpleegkundig en ACV-afgevaardigde bij AZ-Zeno, over het thema duurzaam werken.

“Onze ziekenhuiscampus in Knokke-Heist is een nieuw futuristisch gebouw, dat operationeel werd in maart 2018. Van bij de start werden we als syndicale afgevaardigden nauw betrokken bij de plannen en de voortgang van de werf. Er werd voor de modernste duurzame technieken gekozen: verwarmen via een warmtepomp en boorgatenergieopslag, warmtekrachtkoppeling (WKK) en zonneboiler, gebruik van geothermie en biomassa, een high-end luchtverversingssysteem en elektriciteit via zonnepanelen. Het is wel makkelijker om een energiezuinige nieuwbouw neer te zetten, dan een oud gebouw om te vormen. Dat merken we bij onze campus in

Blankenberge. Het oude gebouw aanpassen is veel duurder en complexer. Het loont meer om een vleugel af te breken en opnieuw op te bouwen.”

“Ook op mobiliteitsvlak trekken we de duurzame kaart. Veel van onze medewerkers hebben flexibele uren en werken regelmatig wat langer, zeker in deze coronatijden. Daarom is openbaar vervoer zoals het nu bestaat of carpoolen vaak geen optie, en richten we ons vooral op de auto en de fiets. Ons ziekenhuis beschikt over 4 oplaadpunten voor elektrische auto's. Vanuit het Comité PB hebben we vanaf 2017 sterk ingezet op het gebruik van de fiets,

geïnspireerd door het Pendelfonds. De bal is echt aan het rollen gegaan met het proefproject Testkaravaan dat de provincie West-Vlaanderen aanbood aan bedrijven. In de zomer van 2018 konden ongeveer 110 personeelsleden zo'n twee weken een fiets uittesten: een elektrische fiets, bakfiets, fietskar of speed pedelec. Samen met de directie hebben we ook een fietsleaseproject op poten gezet, dat zo'n succes geworden is dankzij de Testkaravaan.

Medewerkers kiezen zelf hun fiets-handelaar en krijgen meteen ook een fietsverzekering, onderhoud, verzekering tegen diefstal en ongevallen. Ook werden 20 laadpunten voor e-bikes voorzien. Onze fietsenberging werd zelfs te klein! Momenteel bekijken we ook vanuit syndicale hoek of de medewerkers een mobiliteitsbudget kunnen krijgen. Door corona met veel extra uitgaven, met de cafetaria die gesloten is en een sterk verminderd aantal bezoekers op de parking, heeft het ziekenhuis echter minder inkomsten. Daardoor is het wat koffiedik kijken of dat mobiliteitsbudget er komt.”



Spoor 3

Recht op wonen

Wonen is een van de meest elementaire levensbehoeften. Zonder thuis, geen mogelijkheden om een sociaal en gezond leven op te bouwen. Vandaar dat het recht op wonen opgenomen is in internationale verdragen en in de grondwet. Het is in België aan de gewesten om dit recht te concretiseren. De Vlaamse wooncode bundelt alle Vlaamse woonregulering.

Beschikbaarheid en toegang, woonzekerheid, betaalbaarheid, goede woonkwaliteit en woonomgeving zijn belangrijke basisvoorwaarden voor goed wonen. Ondanks het recht op wonen blijven er in de praktijk heel wat problemen bestaan rond deze basisvoorwaarden. In wat volgt lichten we de prijsontwikkeling van woningen en de betaal- en aanbodproblemen meer in detail toe.

1. De onbereikbare droom van een eigen huis

Vlaanderen telt 72% eigenaar-bewoners. Eigenaarschap staat centraal in het Vlaamse woonbeleid. De ondersteuning is daarop gericht. Het aandeel woningen op de private huurmarkt bedraagt ongeveer 19%. Het gewicht van de sociale huurwoningen is slechts 7%, een veel lager percentage dan in onze buurlanden. In Nederland woont 30% van de bevolking in een sociale woning. In Frankrijk is dat 16%.

Een eigen huis blijft de droom van veel Vlamingen. Eigenaarschap werd in het verleden fiscaal ondersteund zodat de droom van een eigen huis ook voor laagverdieners bereikbaar was. Maar de afgelopen jaren groeit het eigenaarschap niet meer. Het is zelfs licht teruggelopen van 74% in 2005 naar 72% nu. Deze cijfers verrassen niet. De prijs van woningen is de afgelopen twee decennia permanent gestegen. +26% tussen 2005 en 2018, rekening houdend met inflatie. En sindsdien gaat het pijlsnel verder, met meer dan 20% op vier jaar tijd. De pandemie verhit de markt verder. Vooral in centrumsteden, met grote concentraties aan jobs en hoogopgeleide tweeverdieners, stijgen de prijzen snel. Heel wat gezinnen zijn er op zoek naar een ruimere woning in de omgeving van hun werk. Die ruimere woning is onder meer nodig om in de toekomst ook enkele dagen van thuis te kunnen werken in een eigen bureau.

>>



>> Tegenover die sterke stijging van de woningprijzen, gaan de lonen van startende jongeren er met een slakengang op vooruit. Statistiek Vlaanderen bracht in kaart dat hun lonen de laatste jaren met slechts 15% stegen. Zonder duw in de rug via een schenking of een erfenis wordt het steeds moeilijker om zo'n woning te betalen. Naast de jongeren neemt het aantal huiseigenaars vooral snel af bij laagverdieners en alleenstaanden. Tweeverdieners met steun van ouders en beleggers nemen daarentegen een serieuze voorsprong.

Een belangrijke oorzaak voor dure woningen is het krappe aanbod aan betaalbare woningen. Er wordt te weinig gebouwd. En de overheid investeert zelf veel te weinig in woningbouw. Maar niet alleen aanbodschaarste speelt. Ook andere factoren spelen een rol voor de sterke prijsstijging.

Eén belangrijke factor is de fiscale ondersteuning voor eigenaars - de woonbonus -, die de prijzen sinds zijn invoering in 2005 sterk opdreef. Deze fiscale bonus gaf aan lagere inkomens niet dat belangrijke extra duwtje in de rug om die eerste, eigen woning toch te kunnen kopen. Het fiscale voordeel viel het hoogste uit voor hogere inkomens. Een fiscale maatregel die aanvankelijk betaalbaarheid van woningen voor lage inkomens moest ondersteunen, had het tegenovergestelde effect. Er werd een extra gegeven aan hen die het niet nodig hadden en de subsidies dreven de huizenprijzen de hoogte in.

Ook de huidige lage interestvoeten spelen een belangrijke rol in de prijsstijging. Ze maken lenen goedkoper, ook voor beleggers. Banken hanteren daarbovenop nog eens soepele ontleningsvoorwaarden

(beperkte eigen inbreng) en lange looptijden voor kredietaflossing. Wat kopers toelaat om grote bedragen te lenen.

Ook demografie speelt een belangrijke rol. Door instroom van starters naar centrumsteden, door migratie, door de toenemende bevolking en door kleinere gezinssamenstelling zijn er steeds meer mensen met een beperkt budget op zoek naar die betaalbare woning tussen 150.000

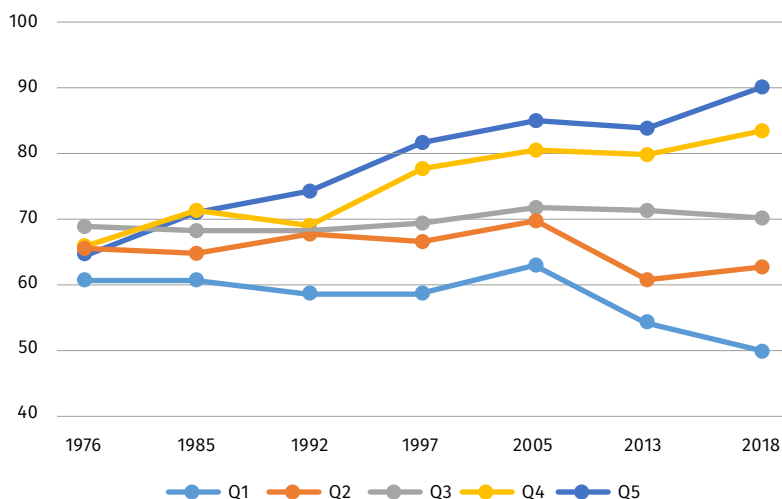
en 350.000 euro. Ook investeerders stuwden de vraag in dat segment van de markt. Een huis is niet meer alleen een plekje voor jezelf. Steeds meer investeerders willen er iets mee verdienen, bijvoorbeeld in steden om deze dan als vakantiewoning via Airbnb te verhuren. Of aan de kust als belegging en tweede woonst. Vaak zijn het ondernemingen die de woningen aanhouden en geen natuurlijke personen. Dit zorgt voor concurrentie tussen investeer-

Toegang tot woningbezit

Deze figuur toont de zeer frappante evolutie van eigen woningbezit naar inkomensgroep sinds 1976. In de literatuur wordt er gesproken van 5 groepen, kwintielen. Daaruit blijkt in 1976 eigen woningbezit nog redelijk gelijk gespreid voor te komen over deze vijf inkomensgroepen, maar dat vanaf dan een ongelijkheid groeit. Tussen 2005 en 2013 is een opvallend

sterke daling van eigen woningbezit zichtbaar bij de twee laagste inkomenskwintielen. Tussen 2013 en 2018 is er dan weer een sterke stijging te zien bij de twee hoogste kwintielen. Uiteindelijk is er in 2018 tussen inkomenskwintiel 1 en inkomenskwintiel 5 40 procentpunten verschil in het aandeel eigen woningen, waar dit in 1976 nog maar 8 procentpunten was.

Evolutie aandeel eigenaars naar equivalent inkomenskwintiel, Vlaams Gewest, 1976-2018
 Figuur uit Vlaamse Woonmonitor 2021 pagina 125. (steunpuntwonen.be)



ders en gezinnen. De aankoop van de gezinswoning en de extra woning vinden plaats op dezelfde marktplaats. Het duwt ook bevolkingsgroepen met een laag inkomen uit bepaalde wijken en steden. Dat fenomeen, ‘gentrificatie’ in het jargon, was al bekend in steden zoals Londen en Parijs en is nu ook al een paar jaar aan de gang in België. Het deed zijn intrede in Gent, Leuven, Knokke-Heist, en bepaalde Antwerpse wijken.

De markt raakt uit balans, zeker in grote werkgebieden waar de grond-, huur- en koopprijzen exploderen en onbetaalbaar worden. Deze concurrentie op dezelfde marktplaats duwt meer mensen richting precair eigenaarschap of naar de huurmarkt, waar de problemen zich opstapelen aan de onderkant ervan.

2. De concrete wooncrisis

BEPERKTE BESCHIKBAARHEID

De huurmarkt zit in een diepe crisis. 248.900 huurders komen in aanmerking voor een sociale huurwoning. Meer dan 155.000 gezinnen staan op de wachtlijst voor een sociale woning en moeten op zoek op de duurdere private huurmarkt. Vaak is een sociale huurwoning tussen 300

en 500 euro per maand goedkoper dan een woning op de private markt, maar er zijn er veel te weinig. De bestaande huursubsidies voor de private markt hebben maar een beperkt effect omdat ze te beperkt zijn in omvang. Er zijn amper premies voor wie wacht. Sinds 2012 komen er jaarlijks ongeveer 1300 sociale woningen bij. Maar dat is veel te weinig om de vraag naar sociale woningen te verhelpen. Daarom vraagt Decenniumdoelen, een samenwerkingsverband van sociale organisaties, al jaren dat er veel meer sociale woningen, 10.000 per jaar, bijkomen. Daarbij mag niet worden vergeten dat de bouw van sociale woningen door vergunnings- en administratieve drempels steeds langer duurt.

DISCRIMINATIE EN BEPERKTE TOEGANG

Uit recent onderzoek blijkt dat discriminatie op basis van etnisch-culturele achtergrond en gezinssamenstelling op de private huurmarkt verder woekert. Huurders ondervinden heel wat toegangsproblemen op de private huurmarkt. Verhuurders hebben heel veel wettelijke toegestane vrijheidsgraden om huurders te selecteren. Ze kunnen vragen naar loonbrieven, voorschotten op huur, huurwaarborgen en allerlei garanties. Meer dan 30% van de verhuurders wil geen kandi-

daten die hun inkomen van het OCMW ontvangen. Nieuwe praktijken zoals het vooraf betalen van grote huursommen en het verhogen van huurwaarborg vormen bijkomende hindernissen voor de toegang tot een private huurwoning. Het stijgend aantal korte termijncontracten en uithuiszettingen ondermijnen verder de woonzekerheid en zorgen voor dakloosheid. Het zorgt ook voor een vicieuze cirkel die bepaalde groepen van de arbeidsmarkt houdt.

Voor wie moet afhaken op de private huurmarkt is sociale huur niet de reddingsboei. Strenge toewijzingsvoorwaarden en het beperkte gewicht van de sector bemoeilijken de toegang tot een sociale woning. Vooral huurdersvoorwaarden zoals lokale binding, een inschrijving bij de VDAB, gedeeltelijk eigendomsbezit en taalvereisten zijn problematisch. Er bestaat bij deze manier van toewijzing geen verband met een reële en urgente woonbehoefte.

3. Betaalbaarheidsproblemen

Betaalbaarheid is een andere belangrijke voorwaarde voor goed wonen. Betaalbaarheid gaat over meer dan stijgende en dure woningprijzen. Het gaat over de verhouding >>

Wachten op woningen

Slechts een kwart van het geld dat de Vlaamse Regering klaar heeft voor de bouw en renovatie van sociale woningen is in 2021 effectief gebruikt. Ingewikkelde procedures zijn de voornaamste boosdoener. Dit probleem – dat beschikbare budgetten niet worden omgezet in woningen – sleept al jaren aan. Wat nu ook speelt is een lastige fusie op het terrein tussen

huisvestingmaatschappijen – die bouwen – en de sociale verhuurkantoren. Die fusie is er nog niet in geslaagd de wachttijden te verkorten. Ook problematisch is dat er sinds de fusie geen rekening gehouden wordt met mensen met een grote, acute woonneed, waar sociale verhuurkantoren dat wel deden. Met als gevolg dat die mensen dakloos worden.

>> tussen woonuitgaven en het inkomen. Het meten van betaalbaar wonen gebeurt meestal op basis van de woonquote of de budgetmethode. De woonquote berekent hoeveel van het inkomen van het huishouden naar woonuitgaven gaat. Als meer dan 30% naar woonuitgaven gaat, spreekt men van betaalbaarheidsrisico's. De methode van het beschikbaar budget berekent wat er overblijft na aftrek van woonuitgaven en vergelijkt dit met een minimaal budget dat nodig is voor een menswaardig leven. Deze tweede methode is vooral geschikt om betaalbaarheid op de huurmarkt te analyseren.

Bij het meten van betaalbaarheid vertaalt de wooncrisis zich in concrete cijfers:

- 27% van de eigenaars met een lopende lening zit boven die 30% norm (woonquote).
- De risico's zijn het grootst bij private huurders. Meer dan 52% van de private huurders zit boven de 30%-norm. 31% van de private huurders heeft een resterend inkomen dat lager ligt dan de budgetnorm, de norm om menswaardig te kunnen leven (beschikbaar budget).
- In totaal zijn er meer dan 300.000 huishoudens die moeten proberen te overleven op een menswaardige manier. Vooral in steden zijn de betaalbaarheidsproblemen het grootst.
- Wie geen toegang meer heeft tot de sociale of private huurmarkt, belandt in het grijze wooncircuit of wordt thuis- of dakloos. Het precieze aantal thuis- of daklozen is niet gekend. Maar welzijnsorganisaties stellen wel meer vraag naar opvang van jongeren en vrouwen vast, terwijl dit voordien een mannenzaak was.

De coronapandemie heeft de kloof

tussen eigenaars en huurders verder vergroot. De uitgestelde lening bij inkomensverlies door corona was goed voor eigenaars om betaalbaarheidsproblemen te voorkomen. Maar voor huurders was er niets. 27% van de gezinnen heeft door de coronacrisis meer dan 10% inkomensverlies geleden. 10% van de huurders ondervindt door de coronacrisismaatregelen extra problemen bij het betalen van de huur, terwijl 3% van de eigenaars problemen ondervindt om de lening af te betalen.

4. Averechts herverdelen

Je zou verwachten dat de overheid haar ondersteuning richt op de crisis op de huurmarkt en op aanbodversterking. Maar het zijn in de eerste plaats individuele eigenaars die genieten van overheidssteun. Subsidies voor eigenaars zijn 4,3 keer groter dan voor huurders. 78% van het overheidsbudget voor wonen vloeide naar eigenaars in 2018, in hoofdzaak naar vraaggerichte ondersteuning. Het gaat vooral om individuele steun in de vorm van premies, belastingkortingen, kortingen op kooprechten, fiscale eigendomssteun, 6% btw voor renovaties ... Al die steunmaatregelen kennen een overgebruik door hoge inkomens. De voordelen zijn zeer ongelijk verdeeld.

Het blijft wachten op een grote hervorming van de vastgoedfiscaliteit. Het kadastraal inkomen, dat dient als waarderingsbasis voor het belasten van vastgoed, is al jaren niet geactualiseerd en zit vol onrechtvaardigheden. Op federaal niveau blijft er zelfs een fiscale aftrek bestaan voor het bezitten van een extra woonst. En van meer-

waardebelastingen bij het verkopen van vastgoed door investeerders, promotoren en speculanten is er nog altijd weinig of geen sprake. Investeerders kopen vastgoed ook via ondernemingen, wat allerlei voordelen oplevert. De aandelen van zo'n vennootschap worden als roerend goed beschouwd en kunnen aan veel lagere tarieven (in sommige gevallen aan 0%) geschonken en vererfd worden.

Ondertussen is de woonbonus, de belastingvermindering voor de eerste, eigen woning, wel afgeschaft in 2019. Op dit moment kost de uitdovende woonbonus nog altijd meer dan 1,5 miljard euro per jaar. Het vrijgekomen budget diende tot nu toe vooral om gaten in de begroting te dichten. Maar de komende jaren zal er nog meer budget vrijkomen naargelang de uitdoving zich doorzet. Gaat dat budget ook wegbespaard worden? Het zou ook dienen om de grootste noden op de woonmarkt op te vangen, of om de energierenovatie aan te pakken. Zo zou het aangewend kunnen worden voor meer collectieve maatregelen met een breder bereik, zoals bijvoorbeeld de energetische renovatie van woonbuurten, warmtenetten ... Of voor de opschaling van nieuwe woonvormen zoals co-housing, meegroeiwoningen, kangeroewoningen. Vaak maken de eigenaars ervan gebruik van duurzame energiebronnen en verwarmen zij op een klimaatvriendelijke manier.

Als compensatie voor de afschaffing van de bonus zijn de registratierechten in Vlaanderen sterk verlaagd. Maar deze verlaging van de registratierechten kost veel minder dan de woonbonus. De verlaging naar 6% maakt het makkelijker voor gezinnen om van woonplaats te veranderen, bijvoorbeeld naar plaatsen waar er jobs zijn. Het tempert ook

de eigen inbreng van starters bij het kopen van de eerste eigen woning. De overheid hoopt dat dit betaalbaarheid verbetert. Toch is de verlaging niet selectief genoeg gericht op het segment van de betaalbare gezinswoningen. Het verschil met de aankooprechten voor een tweede of volgende woning, die 12% bedraagt, is slechts 6%. De effecten kunnen alle kanten uitgaan. Maar de kans is reëel dat deze maatregel de prijzen verder opdrijft.

5. Conclusie: de wooncrisis is een inkomenscrisis

De groeiende wooncrisis dreigt uit te monden in een inkomenscrisis. Hoge huisvestingskosten hollen het inkomen uit arbeid steeds verder uit. Deze hoge woonkosten zetten een rem op andere basisuitgaven in mobiliteit, voeding, opleiding en gezondheid. Vooral alleenstaanden, jongeren, laagverdieners en mensen op wachtlijsten zijn getroffen. De eigen woning wordt onbereikbaar. Er zijn te weinig sociale woningen. De kwaliteit op private huurmarkt is ondermaats. Dit alles ondermijnt de woonzekerheid en zorgt voor toenemende armoede en dakloosheid.

Er zijn steeds meer gezinnen die niet meer voldoende inkomen overhouden om betaalbaar en kwalitatief te wonen conform de Vlaamse wooncodex. Voor velen is het recht op wonen een dode letter.

Het woonbeleid grijpt ook niet in op de woonmarkt waar er grote problemen ontstaan. Beleidsinstrumenten worden ook niet geëvalueerd vanuit het recht op wonen.

Discussievragen

Hoe het woonbeleid meer rechtvaardig maken?

1. Hoe kan de overheid het recht op wonen doelgericht ondersteunen voor groepen die het moeilijk hebben? Moet de steun enkel gaan naar huurders of ook naar eigendomssteun?
2. Hoe kan de overheid private investeerders en gewone burgers verplichten/stimuleren om betaalbare woningen te realiseren?
3. Hoe komen tot rechtvaardige belastingen op vastgoed?

Wat moet er gebeuren om de crisis op de huurmarkt aan te pakken?

1. Welke instrumenten zijn een deel van de oplossing? Huursubsidies, plafonnering van huurprijzen, praktijktesten, vergroten van het aanbod van sociale verhuurkantoren ...?
2. Hoe zorgen we ervoor dat enkel kwalitatieve woningen verhuurd worden?
3. Hoe geven we huurders meer zeggenschap op de (sociale) huurmarkt? Hoe versterken we hun rechten?

Hoe vergroten we het aanbod aan sociale woningen?

1. Waar en hoe moeten deze gebouwd en gerenoveerd worden? Zijn er manieren om te versnellen?
2. Zijn de huidige voorwaarden voor het krijgen van een sociale woning rechtvaardig?



Isabelle Lievens:

“Het moeilijkste aan deze job is dat je sommige gezinnen in nood niet kan helpen.”

BE
YOUR
BEST
SELF
com carter

Isabelle Lievens deed op haar 16^{de} haar eerste vakantiejob, en werd op aanraden van haar vader, zelf syndicaal afgevaardigde, lid van het ACV. Vakbondswerk lag haar altijd zeer nauw aan het hart, wat aanzette tot een volgende stap. Tijdens de sociale verkiezingen van 2016 raakte ze verkozen als afgevaardigde voor het Comité PB bij Sociale Huisvestingsmaatschappij Volkshaard (Gent). We spraken met haar over sociale huisvesting.

Als het over sociale woningen gaat, gaat het steeds over schrijnende tekorten. Hoe zit dat bij jullie?

“In mijn job kom ik dagelijks in contact met mensen waarvoor het recht op wonen niet gegarandeerd is. Als sociale huisvestingsmaatschappij willen wij ons steentje bijdragen tot het recht op menswaardig wonen in eigen streek. Voor een aantal mensen kunnen we dat waarmaken, maar voor een heel aantal

mensen ook niet. Er staan gemiddeld zo'n 10.000 kandidaten op onze wachtlijst. Als je weet dat we 5600 woningen beheren, waarvan er af en toe een vrijkomt, is die wachtlijst onmogelijk weg te werken. De gemiddelde wachttijd voor Gent is 7 à 8 jaar, voor deelgemeente Evergem is dat zelfs 15 jaar.

De coronacrisis helpt niet: waar we vroeger zo'n 150 nieuwe aanmeldingen per maand kregen, zijn dit er nu 200. Het moeilijkste aan deze job is dat je sommige gezinnen in nood niet kan helpen."

Zijn er los van de wachtlijsten nog andere uitdagingen?

"De regels voor sociale huisvesting vertonen hiaten. Gezinnen die wettelijk gezien bovenaan de wachtlijst staan, zijn niet altijd de mensen die een woning het hardst nodig hebben. Sommige kandidaten komen zelfs 'shoppen'. Zij wonen al in een sociale woning, maar proberen bij ons aan een betere woning te geraken, terwijl sommige gezinnen echt in nood zijn en eigenlijk geen andere oplossing hebben. Vroeger werden dat soort 'shoppers' uitgesloten, maar dat mag nu niet meer.

Ook is de administratieve last disproportioneel toegenomen. Soms heb ik het gevoel dat onze kerntaak - mensen aan een woonst helpen - daardoor in het gedrang komt. Ten slotte zijn sommige kandidaat-huurders ook onredelijk veeleisend. Ze weigeren bijvoorbeeld een woning omdat die geen zuidgericht terras heeft of zich niet in een bepaalde straat bevindt. Kandidaat-huurders dienen dan

"ER STAAN GEMIDDELD ZO'N 10.000 KANDIDATEN OP ONZE WACHTLIJST. ALS JE WEET DAT WE 5600 WONINGEN BEHEREN, WAARVAN ER AF EN TOE EEN VRIJKOMT, IS DIE WACHTLIJST ONMOGELIJK WEG TE WERKEN."

klacht in bij het agentschap Inspectie Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO) van de Vlaamse overheid. Vervolgens moeten wij voor allerlei documenten zorgen - weer administratie - waarna RWO beslist of de klacht gegrond is of niet. Mensen vergeten soms dat ze een gouden kans krijgen, en dat ze slechts twee keer kunnen weigeren. Als ze de woning dan niet aangaan, komen ze opnieuw onderaan de lijst terecht."

Een andere grote uitdaging lijkt ons het verouderde patrimonium en de nood aan renovatie?

"Onze middelen gaan momenteel niet naar nieuwbouw, maar naar renovatie van bestaande woningen. We renoveren hele wijken in een keer, om zo efficiënt mogelijk te werk te gaan. Naast renovatie doen we ook aan reorganisatie. Door een wijziging in de regels voor sociale huisvesting bekijken we nu of gezinnen nog wel in de meeste geschikte woning vertoeven. Zo kan het zijn dat een koppel al 30 à 40 jaar in een grotere woning huist omdat het op het moment van hun intrede jonge kinderen had. Zijn die kinderen intussen het huis uit, dan is het logisch dat ze naar een kleinere woning verhuizen. Die veranderingen zijn niet altijd makkelijk voor de huurders in kwestie, omdat de nieuwe woning zich soms in een andere

wijk bevindt. Mensen hebben het gevoel dat hun wortels losgetrokken worden, wat we ook wel begrijpen. Maar die oefening is nodig om de juiste gezinnen in de meest geschikte woning te huisvesten.

De grootste uitdaging als syndicaal afgevaardigde is de herstructurering die momenteel gaande is. De Vlaamse Regering bepaalde dat vanaf 2023 elke stad of gemeente nog maar een speler voor sociaal wonen mag hebben, de zogenaamde 'woonmaatschappij'. Dat samengaan van socialehuisvestingsmaatschappijen en sociale verhuurkantoren heeft geen gevolgen voor de huurders, maar natuurlijk wel voor ons, het personeel. Om te beginnen zal ons patrimonium, de woningen die we in ons beheer hebben, veranderen. Stel dat we minder woningen hebben, kunnen we dan wel allemaal aan het werk blijven? Dat soort vragen blijft tot nu toe onbeantwoord. Daarnaast hou ik me als afgevaardigde ook bezig met het Comité PB en met de veiligheid van mijn collega's en onze bewoners."



Spoor 4

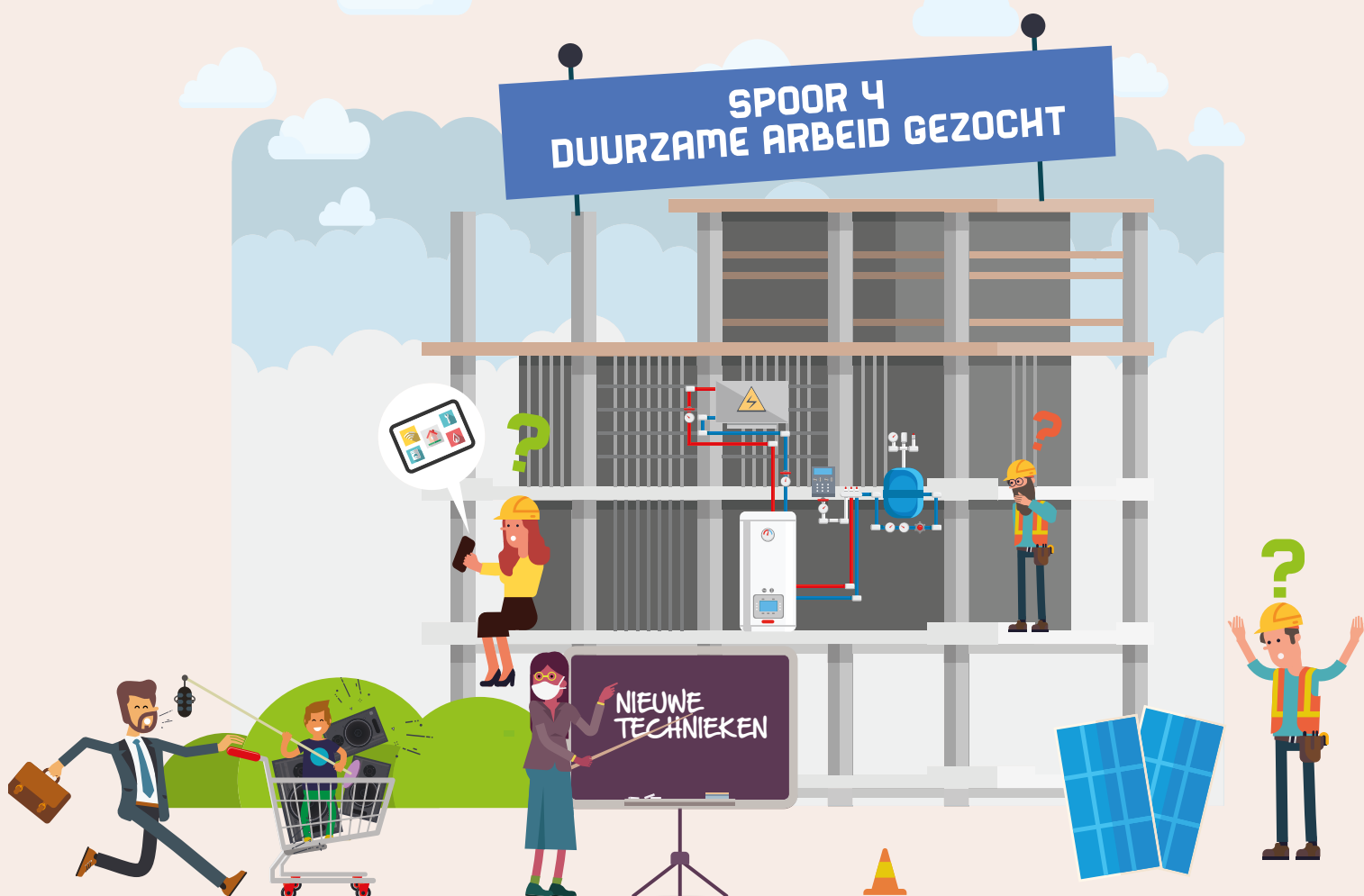
Duurzame arbeid gezocht

Duurzaam wonen, leven en bewegen in 2030 zal een grote impact hebben op onze arbeidsmarkt. Werkgevers schreeuwen nu al moord en brand voor voldoende arbeid. Tegelijk stellen we vast dat voor een heel aantal mensen met een baan, de uitdaging om aan de slag te (kunnen) blijven steeds groter wordt.

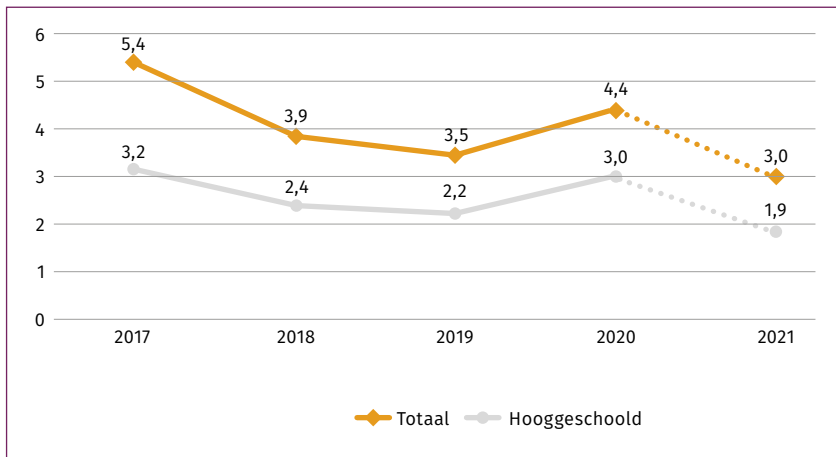
1. Een steeds krappere arbeidsmarkt

Onze huidige arbeidsmarkt wordt steeds sterker gekenmerkt door toenemende krapte. Hier zijn verschillende oorzaken voor, zowel conjuncturele als structurele. De krapte is onder andere het gevolg van de uitstroom van een grote babyboomgeneratie, die een hoge vervangingsvraag creëert. Er treden

in verhouding veel minder jongeren toe tot de arbeidsmarkt (o.a. doordat deze generatie kleiner is) dan dat er mensen met pensioen gaan. Dat zorgt voor een mismatch, die de komende jaren nog zal toenemen. De VDAB blijft recordcijfers noteren. Momenteel zijn er 192.000 werkzoekenden zonder werk bij de VDAB ingeschreven. Dit is het laagste aantal sinds 2008. Ook het aantal vacatures staat op het hoogste peil sinds 2007. De spanningsratio, een indicator die aangeeft hoeveel niet-werkende werkzoekenden er beschikbaar zijn ten opzichte van het totaal aantal openstaande vacatures, blijft daardoor dalen. Hoe lager de procentuele verhouding, hoe minder werkzoekenden per vacature en hoe moeilijker het is om een vacature ingevuld te krijgen.



Evolutie van de spanningsratio (aantal niet-werkende werkzoekenden in bemiddeling per openstaande VDAB-vacature) Jaargemiddelde 2017 tot 2021



2. Krapte afhankelijk van instroom en uitstroom

Het gebrek aan voldoende instroom om gepensioneerden te vervangen speelt in verschillende sectoren, maar is in sommige sectoren meer uitgesproken. De zorgsector, de bouw, de technologische sector en IT blijven de klassieke sectoren met grote tekorten, daarvan getuigt ook de jaarlijkse knelpuntberoepenlijst van de VDAB. Het gaat over sectoren met ofwel een sterkere uitstroom door de vergrijzing ofwel een (te) beperkte instroom, of een combinatie van de twee. Ook andere grote sectoren zoals transport en onderwijs krijgen steeds meer te maken met een 'spannende' arbeidsmarkt.

Het onderwijs is een zeer belangrijk instroomkanaal. Voor heel wat van de knelpuntsectoren blijkt dat het steeds moeilijker is om jongeren warm te krijgen voor een studie die leidt naar een job in die bepaalde sector. De leerlingenaantallen in verschillende beroeps- en technische richtingen dalen. Een goed

voorbeeld daarvan is het bouwonderwijs. Op vijf jaar tijd is het aantal leerlingen in de derde graad van het voltijds secundair bouwonderwijs gedaald met bijna 20%. Weinig studierichtingen kennen een dergelijke terugval. Bovendien is de keuze voor de bouw vaak geen positieve keuze, maar het resultaat van het befaamde watervaleffect. Ook in het hoger onderwijs zien we een relatief beperkte instroom in de STEM-richtingen.

Uiteraard staat de keuze (of het gebrek eraan) voor een knelpuntberoep niet los van de jobcontext. Veel potentiële instroom (werkzoekenden, maar ook jongeren) knappen wellicht af op de specifieke arbeidsomstandigheden; dat geeft ook de VDAB-analyse van knelpuntberoepen aan. Of: werkzoekenden dienen zich wel aan, maar beschikken niet altijd over de competenties en/of ervaring die werkgevers verwachten. In dat geval is het tekort eerder kwalitatief van aard.

Een ander instroomkanaal zijn buitenlandse arbeidskrachten. Sectoren zoals de bouw, maar ook transport, maken daarvan in grote mate gebruik. Daar waar deze arbeidskrachten vroeger vooral aantrokken werden omwille van de lage kost, is het motief nu ook het gebrek aan instroom uit de eigen regio. Tegelijkertijd neemt het aantal gedetacheerden uit Centraal- of Oost-Europa de laatste jaren af. De economische situatie in deze landen is sterk verbeterd, waardoor men makkelijker een job in eigen land vindt. Ook daar slaat de vergrijzing (en krapte) toe. Bovendien is het loonverschil sterk afgenomen, waardoor het minder interes-

>>

Detachering in de bouw

ACVBIE schat dat er naast de 200.000 Belgische werknemers ongeveer 70.000 buitenlandse werkkrachten aan de slag zijn (via detachering) en daarnaast 25.000 schijnzelfstandigen. Binnen de bouw wordt vaak met een ketting van onderaannemers gewerkt. Dat stelt problemen naar transparantie, veiligheid en het correct tewerkstellen van deze personen. Naast de legale tewerkstelling via detachering is immers ook sociale dumping en het gebruik van schaduwcontracten een breed verspreid fenomeen. Dat leidt bovendien tot een ongelijk speelveld en een 'race to the bottom' in de sector. Het steeds meer werken met kortgeschoolden van buiten de Europese Unie stelt ten slotte extra uitdagingen, zowel voor de vakorganisaties als de overheid.

De Vlaamse en federale ambitie van 80%

Een van de ambities van de Vlaamse (maar ook de federale) regering is de werkzaamheidsgraad verhogen naar 80% tegen 2030. Bij de start van de legislatuur was het de intentie van de Vlaamse Regering om deze legislatuur bijkomend nog 120.000 mensen aan een job te helpen. De ambitie werd gemotiveerd door de hoge uitstroom uit de arbeidsmarkt als gevolg van de vergrijzing. De Vlaamse sociale partners onderschreven deze ambitie in een VESOC-engagements-verklaring⁶ in februari 2020. Maar toen brak de coronapandemie uit en werd de Vlaamse arbeidsmarkt door elkaar geschud. Nu we met het coronavirus leven en de arbeidskrapte opnieuw toeslaat, komt ook de doelstelling van de Vlaamse Regering om verschillende niet-actieve doelgroepen (opnieuw) aan de slag te helpen weer op de voorgrond.

3. De 'groene' arbeidsmarkttuitdaging

De hiervoor beschreven arbeidsmarkttuitdagingen staan niet los van de maatschappelijke uitdagingen. Enerzijds zullen door nieuwe beleidskeuzes bepaalde (sub)sectoren mogelijks veel sterker groeien, terwijl andere zullen krimpen. Vele groeisectoren vragen net om die jobs die op de knelpuntberoepelijst van de VDAB staan. De krapte die in bepaalde sectoren al heerst, zal daardoor wellicht enkel versterkt worden.

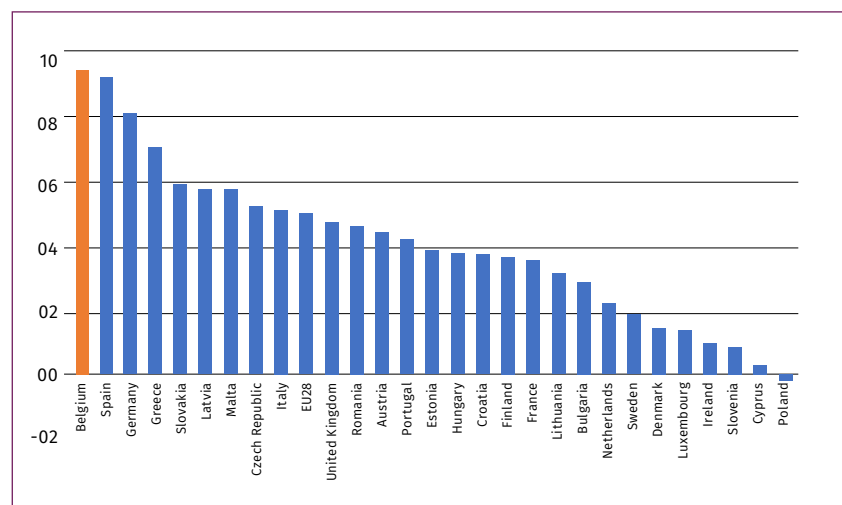
>> sant is om in West-Europese te komen werken. Een nieuwe evolutie is dat steeds meer kortgeschoolde werkkrachten van buiten de Europese Unie deze jobs komen invullen. Omdat de bestaande kanalen steeds meer opdrogen, komt nu ook de 'inactieve arbeidsreserve' meer in het vizier. Ook werk-werktransities en instroom vanuit krimpsectoren kunnen hefboomen zijn om de knelpunten in andere sectoren beter op te vangen.

Even belangrijk als de instroom is de uitstroom uit werk. Dan gaat het deels over de natuurlijke uitstroom, bv. van de talrijke baby-boomgeneratie die pensioenge-rechtigd wordt, maar ook om de vroegtijdige uitval van mensen die nog zouden kunnen en willen werken. Om uitval door ziekte of vermoeidheid tijdens of op het einde van de loopbaan te voorkomen, is werkbaar werk erg belangrijk. De werkbaarheidsmonitor van 2019 geeft het slechtst resultaat sinds de start met slechts 49% werkbaar jobs. Hoe meer werkbaarheidsproblemen, hoe meer mensen aangeven niet te kunnen werken tot het

einde van hun loopbaan. Verplichtingen rond welzijn zitten vervat in het arbeidsrecht en zijn federale materie. Vlaanderen heeft wel instrumenten om aanpassingen te vragen en te stimuleren op de werkvloer. Het kan ook transitie tussen jobs of vormen van arbeids-duurvermindering praktisch en/of financieel ondersteunen.

Anderzijds zal ook de toestand van de arbeidsmarkt rechtstreeks impact hebben op de mate waarin bepaalde beleidsdoelstellingen behaald worden. De beschikbaarheid van voldoende arbeidskrachten zal bijvoorbeeld rechtstreeks impact hebben op de mate (van snelheid) waarin een groene transitie in de praktijk kan gebracht worden.

Raming impact op tewerkstelling van het Klimaatakkoord van Parijs
(Future of manufacturing: Eurofound (december 2019))



6. Het tripartiete overleg tussen de Vlaamse sociale partners en de Vlaamse Regering over sociaal-economische thema's gebeurt in het Vlaams Economisch Sociaal Overlegcomité (VESOC).

De arbeidsmarkttuitdaging in de bouwsector

Voor de tewerkstelling in de bouw lijkt er tegen 2030 op vooruit te gaan. De bouwsector zal een belangrijke rol spelen in het preventief aanpakken en wellicht ook - zo tonen de recente overstromingen in Wallonië en Limburg aan - in het remediëren van de gevolgen van de klimaatverandering.

Wat betreft de preventieve aanpak, stellen de Europese klimaatdoelstellingen in het kader van het 'Fit for 55'-programma dat de renovatiegraad moet verdrievoudigen. Dat betekent concreet dat tot 2050 elk jaar 100.000 woningen gerenoveerd moeten worden. In dat kader besliste de Vlaamse Regering onlangs tot een renovatieplicht voor oudere en energieverslindende woningen vanaf 2023. Ook voor nieuwbouw komen er nieuwe voorwaarden. Op termijn zijn er in de bouw alleen al de komende jaren tienduizenden extra werknemers nodig om de nodige investeringen effectief te doen.

Er is vandaag al een grote vraag naar aannemers en arbeidskrachten voor renovatie en bouw. Dat tekort zal naar verwachting nog toenemen door het sterk verhoogde tempo van renovaties, de gezinsverdunding, de inhaalbeweging voor investeringen in publieke infrastructuur (zie ook de vele bouwgerelateerde projecten in de federale en Vlaamse relanceplannen).

De grootste uitdaging voor de bouwsector is dus het op grote schaal en gericht mensen opleiden voor het juiste werk, zodat de gezinnen die vanaf 2023 in sneltempo moeten renoveren hier de geschikte uitvoerders voor vinden. Het tekort aan arbeidskrachten in de bouwsector dreigt een rem te worden voor de implementatie van de renovatiestrategie en kan de transitie bemoeilijken. Een tekort betekent niet alleen dat bepaalde mijlpalen niet gehaald worden, maar mogelijk ook langere wachttijden, hogere kosten en prijszetting, wat opnieuw bepaalde ongelijkheden op de woningmarkt verder kan bestendigen. Bovendien wordt ook de bouwsector geplaagd door tekorten aan en prijsstijgingen van grondstoffen zoals isolatiemateriaal of hout.

De toestand van de arbeidsmarkt heeft dus rechtstreeks gevolgen voor het behalen van maatschappelijke doelstellingen zoals de klimaatdoelen, maar ook voor het kunnen blijven voorzien van een aantal essentiële basisvoorzieningen (zoals zorg, kinderopvang, onderwijs ...).

Beleidskeuzes zullen ongetwijfeld een grote impact hebben op sectoren die versneld afgebouwd worden.

Maar sterke klimaatambities hoeven zeker niet samen te hangen met een netto vernietiging van banen. Een recente studie van Eurofound stelt dat de tewerkstelling in de Europese Unie gemiddeld 0,5% te winnen heeft tegen 2030 bij een doordacht en doorgevoerd klimaatplan dat tegemoet

komt aan de akkoorden van Parijs. Voor België kan dit zelfs oplopen tot het dubbele.

Nieuwe beleidskeuzes vragen niet alleen om meer specifieke mankracht, maar zorgen ook voor wijzigende competentievereisten (bijvoorbeeld de omschakeling van fossiele brandstoffen naar elektriciteit). Daarnaast zorgt ook de

voortschrijdende digitalisering voor veranderende werkprocessen en voor een meer veelzijdige jobinhoud. Daarin spelen nieuwe evoluties in ICT, robottechnologie, artificiële intelligentie, het Internet of Things en Big Data een belangrijke rol. Deze evoluties stellen ook uitdagingen voor bijscholing en herscholing van werknemers die vandaag al actief zijn in deze sectoren.

>>

De arbeidsmarkttuitdaging binnen de transportsector

Ook de federale en Vlaamse beslissing om in te zetten op de elektrificatie van de bedrijfswagen (tegen 2023) en de privéwagen (tegen 2029) zal de nodige mankracht vragen, bijvoorbeeld om de nodige laadinfrastructuur op korte termijn aan te leggen. De komende jaren zijn naar schatting een 10.000 extra elektrische installateurs nodig om de omslag te kunnen maken.

>> 4. Conclusie: alle hens aan dek

Verschillende sectoren zullen een transformatie doormaken omwille van de verschillende transitie die zich tegelijk manifesteren: de klimaattransitie en de arbeidsmarkttransitie. De context waarin we als vakbond onze kernopdracht vervullen zal daarmee ook de komende jaren en decennia wijzigen. De transitie zullen immers ook hun impact kennen op tewerkstelling, arbeidsomstandigheden en/of andere syndicale en sociale prioriteiten.

Verschillende sleutelsectoren, die een rol spelen in de groene transitie, hebben vandaag al in grote mate te maken met krapte. Dat stelt de nodige uitdagingen naar zowel instroom van nieuwe werknemers maar vooral ook de retentie (het vasthouden) van de huidige werknemers. Het diversifiëren van de instroomkanalen zal de komende jaren wellicht meer aandacht krijgen. Maar ook het inzetten op retentieversterkende maatregelen (zoals opleiding, werkbaar werk, arbeidsvoorwaarden ...) wordt cruciaal. Die maatregelen verminderen de uitval/uitstroom van (gekwificeerde) arbeidskrachten, en hebben tegelijk ook een positieve impact op de aantrekkelijkheid van het beroep of de sector met het oog op nieuwe instroom. Ook de vaststelling dat men in verschillende 'transitiesectoren' vandaag in grote mate afhankelijk is van buitenlandse arbeidskrachten stelt de nodige (syndicale) uitdagingen naar de toekomst.

Vanuit onze rol als vakbond hebben we er alle belang bij om erover te waken dat de transitie juist (just transition) verlopen, op een sociaal-rechtvaardige manier, en dat de maatregelen die duurzame tewerkstelling kunnen bevorderen het nodige draagvlak kennen.

Discussievragen

1. Hoe houden we mensen duurzaam aan de slag?
 - a. Hoe garanderen we dat mensen duurzaam aan de slag kunnen blijven?
 - b. Hoe stimuleren we en versterken we de mogelijkheden van mensen om een opleiding te volgen en ook bij te blijven/ te herscholen/ door te stromen?
2. Kwaliteit en arbeidsvoorwaarden:
 - a. Hoe zorgen voor kwaliteitsvolle en aantrekkelijke jobs en jobs die beantwoorden aan maatschappelijke noden?
 - b. Wat kunnen we doen om uitbuiting via diverse (nieuw opkomende, niet altijd legale) vormen van tewerkstelling, statuten en contracten tegen te gaan?
 - c. Kunnen we meer controle en betere voorwaarden afdwingen doorheen de onderaannemingsketens?
3. Hoe begeleiden we meer mensen naar werk?
 - a. Hoe (bege)leiden we meer mensen naar de (groene) jobs van de toekomst?
 - b. Hoe sensibiliseren en motiveren we mensen die (nog) niet actief zijn geweest op de arbeidsmarkt om toch te participeren. Welke voorwaarden hangen daar aan vast?
 - c. Hoe zorgen we dat groepen die nu onvoldoende aan bod komen ook kansen krijgen (personen met handicap, personen met migratieachtergrond ...)?
 - d. Welke mogelijkheden zien we in economische migratie en welke voorwaarden hangen daar mee samen? Hoe daarbij uitbuiting voorkomen?





Dennis Meeus:

“Kunnen collega’s om een of andere reden het zware fysieke werk toch niet meer verrichten, dan wordt bekeken hoe hun talent anders ingezet kan worden.”

We hadden het over duurzame arbeid met Dennis Meeus, ACV-afgevaardigde en schrijnwerker bij Algemeen Timmer- en afwerkingsbedrijf, onderdeel van B&R-bouwgroep.

“De B&R-bouwgroep trekt volop de kaart van de duurzaamheid. Om te beginnen beschikt ze over een volwaardige innovatieafdeling. Die zet onder meer in op de recyclage van beton, het gebruik van hennep als ecologisch bouwproduct en de ontwikkeling van Pearl-homes, energiezuinige modulaire containerwoningen op maat. Daarnaast, nog belangrijker misschien, is de inzet op duurzame arbeid. Zo is er de B&R-academy, waar we regelmatig opleidingen kunnen volgen in een speciaal daarvoor ingerichte ruimte

in het hoofdgebouw. Op het sociaal overleg is er ook steeds ruimte om zelf opleidingen aan te reiken. Onze jobs zijn vaak fysiek zwaar. De B&R-bouwgroep probeert om daar zo goed mogelijk bij te ondersteunen en onze veiligheid te garanderen.

Een van de hulpmiddelen nu is bijvoorbeeld het ‘exoskelet’. Dat is een extern ondersteuningssysteem, een soort harnas, dat dient om de rug te ontlasten bij het dragen van zware gewichten, zoals betonstenen van 28 kg. Kunnen collega’s om een of

andere reden het zware fysieke werk toch niet meer verrichten, dan wordt bekeken hoe hun talent anders ingezet kan worden, bijvoorbeeld op de dienst naverkoop of door op de werf een andere functie op te nemen. Bovendien is er een grote betrokkenheid met onze werkgever. We kennen elkaar en er zijn regelmatig feestjes, bijvoorbeeld bij Sinterklaas, waarop ons gezin uitgenodigd wordt. Het is niet enkel werken hier, er is ook een leuke en informele sfeer.”



MEER DAN 1000 IDEEËN



IDEEËN GEBUNDELD IN 6 WERVEN



Ruimtelijke uitdaging van wonen en de impact daarvan op ons leven en op ons werk



VERDIEPING

| VAKBEWEGING 957 | VLAAMS ACV-CONGRES 2022 | RUIMTE MAKEN VOOR ELKAAR | 12 JANUARI 2022 |