

# Memorandum ACV-Transcom voor regionale, federale en Europese verkiezingen 26 mei 2019





# Inhoud

Inleiding: .....	5
1. Vervoer over de weg en logistiek (taxi's, bussen, vrachtvervoer, logistiek).....	6
Vooruitblik .....	6
Onze beleidsaanbevelingen:.....	6
2. Havens, scheepvaart en binnenvaart .....	8
Vooruitblik .....	8
Onze beleidsaanbevelingen:.....	8
3. Luchtvaart en luchthavens .....	10
Vooruitblik .....	10
Onze beleidsaanbevelingen:.....	10
4. Diamantnijverheid .....	13
Vooruitblik .....	13
Onze beleidsaanbevelingen:.....	13
5. Spoorwegen.....	14
Vooruitblik .....	14
Onze beleidsaanbevelingen:.....	14
6. bpost .....	16
Vooruitblik .....	16
Onze beleidsaanbevelingen:.....	16
7. Proximus .....	17
Vooruitblik .....	17
Onze beleidsaanbevelingen:.....	17
8. VRT .....	18
Vooruitblik .....	18
Onze beleidsaanbevelingen:.....	18



## Inleiding:

De transportsector staat voor heel wat uitdagingen: automatisering, uberisering, en dichtslibbend verkeer met negatieve gevolgen voor de economie, het milieu en gezondheid. Maar ook met een enorme impact voor de werknemers in deze sectoren, de werkgelegenheid en -omstandigheden. Daarom zijn ze ook voor ons erg belangrijk. Onze eerste bekommernis is een globale mobiliteitsvisie, die een vlot, veilig en duurzaam mobiliteitssysteem garandeert. Met onze expertise in het vervoer per spoor, via zee en binnenvaart, over de weg en in de lucht willen wij een partner zijn van de overheid om deze visie vorm te geven.

Ten tweede vragen wij voor onze werknemers twee belangrijke zaken, nl. dat onze overheden het kader scheppen waardoor zij in waardige werkomstandigheden hun werk kunnen doen en een adequate aanpak van de sociale dumping die wij in al onze sectoren tegenkomen, bij het wegvervoer, in de binnenvaart, de zeevaart, en de luchtvaartsectoren. Om deze strijd te winnen, moeten absoluut de controlediensten worden versterkt, op nationaal en Europees niveau. Dit werd door de huidige overheid beloofd, maar de volgende regering zal deze belofte moeten waarmaken. Ook in de sector van de diamantnijverheid zijn de uitdagingen groot. Om te vermijden dat deze jobs naar lageloonlanden verhuizen, is een visie nodig om deze sector te heropwaarderen.

Onze overheidsbedrijven, de Belgische Spoorwegen, de nationale luchthaven, Skeyes, het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, bpost, Proximus, en de openbare omroep staan zwaar onder druk door besparingen in personeel en middelen. Ook het statuut – en daarmee de arbeidsvoorwaarden - van het personeel, en het sociaal overleg heeft het de voorbije jaren hard te verduren gekregen.

In dit memorandum wil ACV-Transcom een duidelijke oproep doen aan de volgende Vlaamse en federale overheden om het anders te doen. We willen dat onze overheden het grote maatschappelijke en economische belang van deze overheidsbedrijven erkennen en waarderen, en ook de inzet van de tienduizenden mensen die elke dag het beste van zichzelf geven om de burger goede en kwaliteitsvolle diensten te leveren.

De spoorwegen zullen in de toekomst een essentiële rol spelen in de transitie naar duurzaam vervoer, zowel voor mensen als voor goederen. We vragen dan ook dat onze Belgische overheid de nodige investeringen doet om het bedrijf klaar te maken voor deze immense opdracht.

bpost en Proximus dreigen in de etalage te worden gezet. Toch vragen we hier opnieuw zeer duidelijk om beide in overheidshanden te houden, vanwege de basisdiensten waar elke burger recht op heeft, de opwaartse druk die ze bij hun private concurrenten leggen, en vanwege de rendementen voor onze overheid.

Tenslotte vragen wij de verschillende overheden om in al onze sectoren het sociaal overleg en het rijke maatschappelijk middenveld in het algemeen, welke deel uitmaakt van onze Belgische en Vlaamse identiteit, te respecteren. Hieronder kunt u onze blik op de toekomst en de hiertoe benodigde beleidsaanbevelingen terugvinden.

Koen De Mey,  
Voorzitter ACV-Transcom

Didier Smeyers, Ondervoorzitter ACV-  
Transcom

# 1. Vervoer over de weg en logistiek (taxi's, bussen, vrachtwagen, logistiek)

## Vooruitblik

Het vrachtwagenvervoer over de weg heeft nog steeds te kampen met dalende lonen, slechtere werkomstandigheden door de oneerlijke concurrentie en illegale postbusbedrijven. Dankzij doorgedreven actie worden er de komende jaren op Europees vlak goede regels opgesteld die ervoor zorgen dat alle vrachtwagenchauffeurs, ongeacht of ze uit België, Polen of



Oekraïne komen een gelijk loon verdienen voor gelijk werk op dezelfde locatie. Ook de controles op misbruiken en illegale praktijken is drastisch opgevoerd, waardoor sociale dumping voor een groot stuk is verdwenen. Daarnaast hopen we dat de platformeconomie, die vandaag nauwelijks gereguleerd is, de komende jaren wel efficiënt en degelijk zal worden gereguleerd, waardoor er opnieuw een gelijk speelveld is voor alle spelers, in de taxi- en koeriersector.

## Onze beleidsaanbevelingen:

1. Opvoeren van controles in de strijd tegen sociale dumping en oneerlijke concurrentie
  - ➔ ACV-Transcom vraagt de federale overheid om werk te maken van de strijd tegen de sociale dumping en fraude in de vervoerssector. De engagementen overeengekomen op 3 februari 2016 in het Plan voor Eerlijke concurrentie in de Transportsector moeten verder uitgevoerd worden. De belofte om de inspectiediensten meer middelen en mankracht te verschaffen moet onverkort worden uitgevoerd wil het PEC geen dode letter blijven. Het PEC steunt voornamelijk op meer controles, sanctionering en betere inning van boetes en bijdragen. Het actief opsporen van valse A1-verklaringen en het corrigeren van de daarmee gepaarde fraude moet, gelet op de wijzigende rechtspraak van het Europees Hof van Justitie, een prioriteit zijn van de nieuwe bevoegde minister en diensten.
  - ➔ ACV-Transcom is zich ervan bewust dat de strijd tegen de sociale dumping niet enkel in eigen land kan worden gevoerd. Om de oneerlijke concurrentie aan te pakken, zijn maatregelen nodig op Europees niveau. Op de valreep werd begin april dit jaar nog een Europees mobiliteitspakket goedgekeurd dat volgens ons een goede eerste stap

is naar de aanpak van sociale dumping, maar het is verre van voldoende. Wij vragen daarom om dit de komende jaren verder uit te werken, te verbeteren en verdiepen.

Een Europees mobiliteitspakket moet:

- een wetgevend kader bevatten **dat brievenbusfirma's onmogelijk maakt,**
- gelijk loon voor gelijk werk garanderen voor gedetacheerde werknemers
- tot een betere samenwerking tussen de verschillende Europese landen leiden
- de nodige instrumenten bieden om de naleving van de Europese regelgeving te garanderen, en gepaste sancties voor overtredingen

## 2. Regulering van de opkomende platformeconomie

- ➔ De opkomst van de platformeconomie stelt ons voor nieuwe uitdagingen op het vlak van arbeidsomstandigheden in de transport- en logistieke sector. Wij dringen erop aan dat de verschillende overheden samen met de sociale partners de uitdagingen in kaart brengen en gepaste oplossingen vinden.
- ➔ Wij vragen dat er dringend werk zou gemaakt worden van aangepaste regels op sociaal en fiscaal vlak. Platformen die vanuit het buitenland actief zijn in ons land moeten aan dezelfde wetten en regels onderworpen zijn, moeten dezelfde sociale en fiscale regels toepassen, moeten op de hier gemaakte omzetten hun BTW betalen en op de gemaakte winsten hun eerlijke fiscale bijdrage betalen.
- ➔ ACV-Transcom vraagt aan de Vlaamse regering om bij het uitrollen van het nieuwe decreet individueel personenvervoer rekening te houden met de precaire situatie van de taxisector in Vlaanderen door de buitenlandse vervoersplatformen daadwerkelijk en conform de uitspraak van het Europees Hof van Justitie te beschouwen als vervoersbedrijf.
- ➔ Wij vragen een gelijk speelveld voor digitale platformen, en geen derde statuut voor mensen die voor een dergelijk platform werken.



## 3. Scholing van personeel en aantrekkelijk maken van het beroep

- ➔ ACV-Transcom vraagt dat de verschillende gewesten/gemeenschappen de middelen die zij verkrijgen uit de kilometerheffing in overleg met de sociale partners beter en ruimer zouden besteden aan de instroom van geschoolde logistieke medewerkers en chauffeurs in de sector.

## 2. Havens, scheepvaart en binnenvaart

### Vooruitblik

De wet op de havenarbeid, de zogenaamde wet Major, speelt al jaren een cruciale rol in de goede werking van onze havenarbeid. Dat vertaalt zich ook overduidelijk naar de economische resultaten van onze havens, een goed imago in het buitenland en een sociaal rustig klimaat. Deze wet mag dan ook op geen enkele manier worden uitgehold. Echter, door aanvallen op het statuut van de havenarbeiders de afgelopen jaren vanuit enkele werkgevers die uit zijn op meer eigen gewin – kregen we de introductie en gestage toename van schijnzelfstandigen op de kades. De havens kiezen best voor goed opgeleide mensen met degelijke contracten. Gezien het toenemend belang van de binnenvaart voor het goederentransport wordt deze best ook goed gereguleerd, zodanig dat sociale dumping zoals in het wegvervoer, koopvaardij en luchtvaart hier geen kans maakt.

### Onze beleidsaanbevelingen:

1. Een betere samenwerking tussen de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge:
  - ➔ ACV-Transcom vraagt de Vlaamse overheid om in te zetten op een betere samenwerking tussen onze havens. De eerste stappen tot samenwerking van 2016 tussen Zeebrugge en Antwerpen waren eerste (kleine) stappen, maar deze moeten worden geïntensifieerd. Dit zou een grote positieve impact hebben op zowel onze nationale economie als de tewerkstelling in en rond de havens.
2. Respect voor de wet op de havenarbeid
  - ➔ De wet op de havenarbeid werd in 2017 in samenspraak met de sociale partners en de havenarbeiders zelf bijgestuurd na een ingebrekestelling door de Europese Commissie vanwege mogelijke oneerlijke concurrentie. De havenarbeiders, de minister van Economie, de sociale partners en de Europese Commissie hebben de door de sociale partners onderhandelde aanpassingen aanvaard en goedgekeurd. Gezien de groeicijfers van onze havens die de goede organisatie van onze havenarbeid aantonen, vragen wij de verschillende overheden om de wet op de havenarbeid te respecteren teneinde de sociale rust in de havens te bewaren.
  - ➔ Aansluitend hierbij vragen wij de overheid om het toenemend aantal schijnzelfstandigen een halt toe te roepen vanwege de ondergraving van de wet op de havenarbeid, het statuut van de havenarbeiders en veiligheidsredenen.



3. Een vlotte mobiliteit in en om de havens

- ➔ Om schepen een vlotte toegang te verschaffen tot onze havens zijn blijvende investeringen nodig ten bate van de nationale economie.
- ➔ Voor een vlotte toegang tot onze havens zijn de diensten van de Maritieme Dienstverlening en Kust (loodswezen, scheepvaartbegeleiding, vloot, maritieme toegang) essentieel. Maritieme Toegang kan best ook in



het Agentschap onder te brengen om de logische groepering te bekomen. Om voldoende, gemotiveerd en bekwaam personeel te garanderen bij deze diensten, vragen wij de Vlaamse regering te stoppen met de besparingen op personeel en op arbeidsvoorwaarden van het Vlaams overheidsperoneel. Wij vragen een degelijke sociale dialoog, transparantie, respect voor het personeel en een goede leiding.

- ➔ Om de mobiliteitsknoop rond de Antwerpse haven te ontwarren is een duidelijke mobiliteitsvisie op korte, middellange en lange termijn noodzakelijk. Hier horen ook weg- en spoorinfrastructuur bij, samenwerking en overslag naar binnenvaart, spoor en weg, kortom de intermobiliteit. Essentieel is dat de aanvoer van en naar onze havens van de goederen op een vlotte manier kan gebeuren. Ook de werknemers en de havenarbeiders moeten op een vlotte en snelle manier op hun werkplek raken.
- ➔ In Zeebrugge staan grote investeringen op stapel ook hier moet rekening gehouden worden met de sociale en mobiliteitseffecten die deze investeringen met zich meebrengen voor het hinterland van de Zeebrugse haven en Oostende.

4. Meer controles in de strijd tegen sociale dumping

- ➔ ACV-Transcom vraagt aan de federale overheid extra aanwervingen bij de controle- en inspectiediensten van de FOD Mobiliteit.
- ➔ Wij vragen de invoering van digitale controles in de binnenscheepvaart om misbruiken en problemen effectief aan te pakken.

5. Oprichting van één federaal overlegforum voor de binnenvaart

- ➔ Door de laatste staatshervorming is de afstemming van regulering en overleg in de binnenvaart tussen de gewesten problematisch. Wij vragen de oprichting van een formeel overlegforum waarbij ook de sociale partners zijn betrokken.

## 3. Luchtvaart en luchthavens

### Vooruitblik

Brussels Airport is momenteel nog maar voor 25% in overheidshanden. De komende jaren doen onze verschillende overheden er alles aan om dit aandeel opnieuw te vergroten. Dit zou trouwens een goede zaak zijn voor wat betreft alle luchthavens in ons land. Niet enkel vanwege het strategisch en economisch belang van luchthavens, maar ook om de veiligheid op de luchthavens en in het luchtruim meer onder controle te hebben en te kunnen sturen waar nodig. Private investeerders, met als voornaamste doel het maken van winst, zullen immers altijd meer belang hechten aan investeringen in die aspecten waar winst te boeken is, i.c. is dat de verkoop in luchthavenshops, dan in bijvoorbeeld veiligheid. Hiermee kan de overheid eveneens een einde maken aan de uitbesteding van luchthavenactiviteiten die tot een race-to-the-bottom leiden wat betreft loon- en arbeidsomstandigheden van het personeel van verschillende belendende sectoren. Voor de verschillende luchthavens is er eveneens nood aan een duidelijke strategische toekomstvisie en een goede samenwerking.

### Onze beleidsaanbevelingen:

1. Een veilig Belgisch luchtruim
  - ➔ transformatie van Skeyes naar een NV Publiek Recht, maar met beperkingen dat airlines, handlers, leveranciers ATS systemen en luchthavens zich niet kunnen inkopen
  - ➔ ACV-Transcom vraagt dat de federale overheid het belang erkent van Skeyes als overheidsinstelling en de huidige uitbestedingen een halt toeroept. Wij zijn absoluut tegen een verdere afbraak van het statuut van het personeel en vragen een duidelijk engagement dat Skeyes een overheidsbedrijf blijft. Wij vragen dat de overheid ook een duidelijk standpunt inneemt op Europees vlak tegen de onrealistische performantieplannen met enorme gevolgen op de nationale niveaus.
  - ➔ Verder moeten de nodige middelen worden ingezet voor de aanwerving van de nodige personeelsleden, zowel luchtverkeersleiders als technici, om de veiligheid en veiligheidstaken te waarborgen en de opdrachten van Skeyes optimaal te blijven garanderen.
  - ➔ Wij vragen actief betrokken te worden bij de opmaak van het derde beheerscontract met Skeyes en de performantieplannen.

2. Beheer en uitbating van de luchthavens door federale en regionale overheden
- ➔ ACV-Transcom roept de Brusselse, Vlaamse, Waalse en federale overheden op om werk te maken van een écht luchtvaartbeleid om het woelige sociaal klimaat beter te kunnen begeleiden. Dit impliceert:
    - een echte uitbating van de luchthaven, samen met de bijhorende financiële opbrengsten. We vragen dan ook dat de overheid een einde maakt aan de uitbestedingen aan onderaannemers die de winsten grotendeels naar het buitenland laten vloeien.
    - Een prioriteit naar de hoofdactiviteit van de luchthaven, met name luchtvaart. Er moet een einde komen aan de commercialisering die van winkelruimtes, burelen, dé hoofdtaak van de luchthaven heeft gemaakt om winsten te garanderen.
  - ➔ ACV-Transcom vraagt de Waalse regering om ditzelfde te doen voor de luchthavens Charleroi Brussels South en Liège Airport, en een einde te maken aan de huidige omgekeerde beweging die hier wordt gemaakt.
  - ➔ ACV-Transcom vraagt dat alle politieke actoren, op alle niveaus, overheidsdiensten en de sociale partners samenwerken aan een toekomstvisie voor onze luchthavens met respect voor werknemers, reizigers, en buurtbewoners.



3. Een sociaal rustig klimaat op de luchthavens en waardige werkomstandigheden
- ➔ Meer, structureler toezicht en strengere opvolging vanuit de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer inzake het MB financiële voorwaarden voor het verkrijgen van een licentie en effectief ingrijpen indien aan de voorwaarden niet langer wordt voldaan (schorsing licentie).
  - ➔ Meer effectieve controle en toezicht op het materieel specifiek gebruikt handlingactiviteiten. Periodieke rapportering hiervan op het Gemeenschappelijk Comité Preventie en Welzijn. Effectief uit dienst zetten van materieel wat niet voldoet aan de vereisten.
  - ➔ Indien een onderneming een licentie toegewezen krijgt, moet deze onderneming deze integraal uitvoeren, zonder delen ervan af te stoten naar onderaannemers.
  - ➔ Afbakenen van het luchthavengebied en alle ondernemingen die zich in het luchthavengebied vestigen of erin opereren. Zij moeten hetzelfde paritair subcomité hanteren.
  - ➔ Het realiseren van 1 paritair comité voor de luchthavenactiviteiten binnen het bestaande paritair comité voor de handelsluchtvaart. Daar ingebed een paritair subcomité voor wat betreft handlingactiviteiten zoals omschreven in de EU Directieve.
  - ➔ Creatie van een structureel overlegorgaan voor de sociale partners, overheden en andere belangrijke ~~actoren (zoals bv. Delijn, Infrabel, NMBS, ..)~~ over de bedrijfs en sectorgrenzen heen kunnen overleggen en uitwisselingen doen voor wat betreft de luchthavens, het ontwikkelen van een (gemeenschappelijke) visie o.a. op de bereikbaarheid, multimodaliteit, ....
  - ➔ Creatie van een Gemeenschappelijk Comité Preventie en Bescherming op het Werk voor het luchthavengebied en dit op elke luchthaven
  - ➔ Aanduiding van vrijgestelde syndicaal afgevaardigden over de ondernemingsgrenzen heen die ~~toezicht houden op de geldende CAO's, preventie maatregelen, welzijn aspecten, loon~~ en arbeidsvoorwaarden.
  - ➔ Centraal aankopen van specifiek materiaal voor handling door de luchthavenuitbater (bussen, GSE, ...) en verhuren aan handlers tijdens gebruik.
  - ➔ Invoeren van certificering voor alle activiteiten in de handling (laden/lossen cargo, laden/lossen bagage, rijden met trappen, push-back, bedienen schaarliften, conciliatie, towing, bruggen zetten, belt-loaders, check-in, WTW, cleaning vliegtuigen, ...) die nationaal erkend zijn en gehomologeerd. Hiertoe dient een airport academie in het leven geroepen over de bedrijfsgrenzen heen. Enkel personeel met de nodige certificaten mag operationeel ingezet worden.

## 4. Diamantnijverheid

### Vooruitblik

Antwerpen is en blijft dé diamantstad van de wereld, niet enkel voor de handel in diamanten, maar evenzeer de diamantbewerking. De voorbije jaren hebben we veel jobs zien verhuizen naar lageloonlanden als India of Thailand. India is intussen zelfs wereldleider geworden in **geslepen diamant. Bij ons blijven er nog maar zo'n 650 diamantbewerkers over. Tien jaar geleden waren dat er nog 1.300, in 1995 zelfs meer dan 3.000.** Ook het aantal werkgevers is gehalveerd ten opzichte van 1995, van 326 naar 150. Daarentegen behoort België nog steeds tot de wereldtop op vlak van kennis, vakmanschap en technologie. Om deze positie te behouden en om van de diamantnijverheid opnieuw een bloeiende industrie te maken zet ons land de komende jaren opnieuw volop in op tewerkstelling en technologische vernieuwing. Het Wetenschappelijk en Technologisch Onderzoekscentrum voor Diamant (WTOCD) heeft de financiële mogelijkheden om hoogtechnologische apparatuur te ontwikkelen.

### Onze beleidsaanbevelingen:

1. Investeren in nieuwe technologieën
  - ➔ Wij vragen de overheid meer aandacht te schenken aan de ondersteuning van werkgevers die investeren in nieuwe technologieën en hierdoor tewerkstelling creëren in de Belgische diamantindustrie.
2. Actief beleid om de diamantnijverheid in ons land te houden
  - ➔ Om concurrentieel te zijn wordt onze industrie steeds afhankelijker van de kwaliteit van het geleverde werk. Het verbeteren van deze deskundigheid, het ten volle benutten van hun competenties en vaardigheden is niet alleen van belang voor de werknemers zelf, maar evenzeer voor de werkgevers. Investeren in kwaliteit van mensen is een constante uitdaging. Zoveel mogelijk werknemers moeten kunnen deelnemen aan opleidingen en bijscholingen. Daarom pleiten wij voor het promoten van opleidingen in functie van de nieuwe technologieën en overige cursussen die worden aangeboden door het Fonds voor de diamantnijverheid
  - ➔ De diamantnijverheid kampt met een sterk vergrijsde populatie. Tegelijkertijd zit instroom van nieuwe leerlingen op een historisch dieptepunt. Daarom pleiten we voor sterke promotie vanuit de overheid om het beroep van diamantbewerker opnieuw aantrekkelijker te maken.

## 5. Spoorwegen

### Vooruitblik

Ons land beschikt over een aantrekkelijk en efficiënt aanbod aan openbare mobiliteitsdiensten waardoor iedereen kan geraken waar hij of zij moet zijn. Het openbaar vervoer vormt een speerpunt in een doeltreffend mobiliteitsbeleid dat ervoor zorgt dat de mobiliteitsvraag, de files en de uitstoot van CO<sub>2</sub> in de toekomst sterk zullen verminderen. Uit een interne bevraging van het VBO blijkt dat 50% van de werkgevers momenteel kampt met mobiliteits- en fileproblemen. De verkeerscongestie kost jaarlijks zowat 2% van het bbp. De overheid kiest daarom voor een duidelijke omslag naar het openbaar vervoer, met de daarbij horende investeringen in personeel, infrastructuur en treinen voor personenvervoer. Ook het goederentransport per spoor wordt verder uitgebouwd.

### Onze beleidsaanbevelingen:

1. Duurzame mobiliteit
  - ➔ Een interfederaal mobiliteitsplan moet maatregelen voorzien om de intermodaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren.
  - ➔ ACV-Transcom vraagt aan de federale regering dat zij het gebruik van het openbaar vervoer blijven stimuleren door gepaste maatregelen te nemen en de financiën te voorzien om te investeren in spoorweginfrastructuur en in aangepaste en milieuvriendelijke reizigerstreinen.
  - ➔ Er moeten multimodale platformen komen in en rond treinstations. In het station moeten de nodige ruimtes worden voorzien voor telewerkaccommodatie, kantoren en winkels.
  - ➔ Wij vragen dat de overheid de nodige inspanningen doet om het goederentransport te verplaatsen van de weg naar het spoor.
2. Sociaal overleg
  - ➔ ACV-Transcom vraagt aan de federale regering dat zij HR Rail, het platform van sociale dialoog, bevestigt. Een stabiliteit in de overlegstructuur waarborgt een stabiliteit in het sociaal overleg.
  - ➔ ACV-Transcom vraagt aan de federale regering dat ze de nodige garanties biedt om de tewerkstellingsvorm en de arbeidsomstandigheden van het spoorwegpersoneel in optimale omstandigheden te waarborgen.
3. ACV-Transcom vraagt dat de Belgische Staat de opdracht van openbare dienst van het binnenlands reizigersvervoer voor een periode van tien jaar rechtstreeks aan de NMBS toewijst.

#### 4. Een nieuw beheerscontract

➔ Via het beheerscontract heeft de regering de touwtjes in handen en kan het direct invloed uitoefenen op het spoorvervoer. Het bevat cruciale afspraken tussen de Belgische overheid en de Belgische Spoorwegen, over de vereisten op vlak van dienstverlening aan de reiziger, het tariefbeleid, de verplichtingen van de twee bedrijven. In ruil daarvoor ontvangen Infrabel en de NMBS een budget voor de financiering van haar activiteiten. Het laatste beheerscontract liep af in 2012.

Sedertdien werd dit niet meer vernieuwd. Met het oog op de liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer in 2023, vraagt ACV-Transcom dat de volgende regering werk maakt van een nieuw beheerscontract. Daarbij vraagt ACV-Transcom:

- dat zij alles in het werk stelt om optimaal de kansen te benutten om de noodzakelijke investeringen in bijkomend reizigersmaterieel en uitbreiding van de spoorinfrastructuur rechtstreeks te gunnen via dit beheerscontract.
- dat zij in het beheerscontract de nodige middelen voorziet om :
  - o De noodzakelijke uitbreidingswerken van de spoorweginfrastructuur te laten uitvoeren teneinde de trafiekcongestie op het spoor te vermijden die invloed hebben op de punctualiteit.
  - o De noodzakelijke bestellingen te voorzien van nieuwe rijkundigen om de groei van het aantal reizigers op te vangen.

#### CO2-uitstoot van goederenvervoer per spoor, binnenvaart en over de weg

Het wegvervoer, was in 2016 verantwoordelijk voor 97,6% van de totale CO2-uitstoot van de volledige transportsector. De binnenscheepvaart stagneert op 1,6%. De uitstoot van het spoor vertegenwoordigt 0,3%.

Hoewel het de meest vervuilende is, is het goederenvervoer over de weg wel vaak nog de goedkoopste optie, omdat verladers, opdrachtgevers en expediteurs de prijzen naar omlaag duwen.



## 6. bpost

### Vooruitblik

Bpost blijft een sterk en modern overheidsbedrijf, dat constant innoveert en snel inspeelt op nieuwe markten. Op die manier is het een zekere en betrouwbare speler op de markt van de post- en pakjesbedeling. Als overheidsbedrijf zorgt het er ook voor dat alle burgers van het land een gelijke, goede dienstverlening krijgen, tot in de verste uithoeken van het land. Het personeel dat voor bpost werkt, heeft zekerheid, en er is een goede privé-werkbalans.

### Onze beleidsaanbevelingen:

#### 1. Beheerscontract

- ➔ een ontwerp van beheerscontract goed tussen de Staat en bpost over de postale universele dienst.
- ➔ Het aangepaste ontwerp van beheerscontract, dat door de ministerraad werd goedgekeurd, betreft de aanbidding van de universele dienstverplichtingen in de periode van 1 januari 2019 tot 31 december 2023. Het garandeert een postuitreiking vijf maal per week over het gehele grondgebied. Wat betreft de uitreikingstijden en de kwaliteitsnormen voor de verschillende diensten die deel uitmaken van de universele dienst, wordt de status quo behouden ten opzichte van de verplichtingen die in het vijfde beheerscontract zijn vastgelegd. Het ontwerp brengt voornamelijk een aantal formele aanpassingen aan, om het ontwerp af te stemmen met de nieuwe postwet.
- ➔ Universele dienstverlening, 5d/week uitreiking, nabijheid van postkantoren (retail)

#### 2. Volwaardige jobs met vaste contracten

- ➔ Wij vragen dat bpost stopt met het inzetten van schijnzelfstandigen en het uitbesteden van opdrachten aan dubieuze private bedrijven. Deze concurreren met publieke bedrijven, maar hoeven niet aan dezelfde voorwaarden te voldoen. Dit zorgt voor een race-to-the-bottom. Integendeel vragen wij dat de arbeids- en loonvoorwaarden van het personeel in overheidsbedrijven wordt gevrijwaard. Tegelijk moeten de arbeidsvoorwaarden en omstandigheden in de private sector verbeterd worden.
- ➔ Wij vragen dat de overheid aandacht heeft voor alle stakeholders, niet alleen de ad-houders, maar ook het personeel.



## 7. Proximus

### Vooruitblik

De overheid behoudt haar meerderheidsaandeel in Proximus vanuit de overtuiging dat ze als overheidsbedrijf een belangrijke schakel is in de openbare dienstverlening. Dat blijkt uit de cijfers. België is een van de landen met het hoogste percentage van gezinnen met internettoegang. Het netwerk van Proximus is nu en blijft één van de wereldwijd beste telecomnetwerken. Dit verplicht de private spelers om ook voldoende in hun telecomnetwerk te investeren. Dankzij deze optimale telecominfrastructuur blijft België investeringen aantrekken die leiden tot tewerkstelling, werkzekerheid en de mogelijkheid tot thuiswerken, zelfs in de verste uithoeken van het land. Als grootste aandeelhouder kan de overheid ervoor garant blijven staan dat Proximus voldoende van haar werkingsmiddelen ter beschikking blijft stellen voor investeringen in haar telecomnetwerk, vast en mobiel. Bovendien levert het de overheid een heel interessant rendement. Proximus-werknemers, van hun kant, krijgen van hun werkgever een kwalitatieve werkzekerheid.

### Onze beleidsaanbevelingen:

1. Een gemengd paritair comité voor werknemers, privé of publiek
  - ➔ Private bedrijven concurreren met publieke bedrijven, maar hoeven niet aan dezelfde voorwaarden te voldoen. De arbeids- en loonvoorwaarden van het personeel in overheidsbedrijven moet gevrijwaard blijven. Tegelijk moeten de arbeidsvoorwaarden en omstandigheden in de private sector verbeterd worden.



## 8. VRT

### Vooruitblik

De Vlaamse overheid investeert volop om de openbare omroep modern, efficiënt en performant te maken en te houden. Zo worden de financiële en wettelijke mogelijkheden geboden om relevante programma's en **betrouwbare informatie** te maken.. De openbare omroep heeft immers een voortrekkersrol en geldt als referentie qua informatie, fictie en programma's voor iedereen.

De private mediasector en de Vlaamse overheid zijn zich bewust van de belangrijke rol die de openbare omroep speelt in het totale medialandschap. In plaats van de openbare omroep als **'marktverstoring'** te beschouwen, erkennen zij dat deze een economische motor is voor de private media. Want elke geïnvesteerde euro in de openbare omroep brengt zijn geld meer dan op voor de private mediasector, zowel voor productie- als voor facilitaire bedrijven.

De openbare omroep heeft ook maatschappelijk belang. In landen met een sterke openbare omroep staan de private zenders ook sterk. Ze dagen elkaar uit en tillen elkaar naar een hoger niveau. In deze landen is er ook meer democratie en een grotere persvrijheid.

### Onze beleidsaanbevelingen:

1. Een nieuwe VRT-beheersovereenkomst samen met de sociale partners
  - ➔ Met de onderhandelingen over een nieuwe VRT-beheersovereenkomst voor de deur wil ACV VRT mee wegen op de inhoud van dit belangrijk richtinggevend document dat voor de volgende 5 jaar de koers uitzet van de Vlaamse openbare omroep.
2. De openbare omroep als belangrijke actor in het medialandschap
  - ➔ ACV VRT vraagt respect van alle actoren voor de geboden kwaliteit, de geleverde resultaten en de neutraliteit van de VRT. Enkel zo kan een nieuwe beheersovereenkomst de toekomst van VRT als grootste en richtinggevend Vlaams publiek mediabedrijf verzekeren.
3. Een financiering in evenwicht met de opdracht van de openbare omroep
  - ➔ De huidige beheersovereenkomst, waar de private mediasector zijn stempel op heeft gedrukt, spaart de VRT niet. Minder financiële middelen, doelstellingen wat betreft externe bestedingen, maatregelen om het personeelsbestand in te krimpen, de VRT dreigt te versmachten door de opgedrongen financiële regulering. Het brede aanbod van TV, radio en digitaal wordt hierdoor in vraag gesteld. Hierbij valt het niet te verwonderen dat VRT op zoek gaat naar alternatieve inkomsten. Dit levert dan weer

scherpe reacties op van de private mediasector en de politiek. Enkel een voldoende financiering die in evenwicht is met de opdracht van de VRT kan hieraan verhelpen en de rust in het medialandschap herstellen. ACV VRT wil een in de beheersovereenkomst vastgelegde indexering van de werkingsmiddelen zodat er een eind komt aan de structurele onderfinanciering van de organisatie. De VRT moet zijn taak als Vlaamse openbare omroep in alle financiële zekerheid kunnen uitvoeren.

#### 4. Een gezond bedrijfsklimaat

- ➔ De druk op het VRT-personeel wordt opgevoerd door het aan banden leggen van het personeelsbudget. De focus komt te liggen op de vastgelegde hoge uitstroomdoelstellingen. In de meesten gevallen wordt dit gerealiseerd via vrijwillig vertrek en pensioneringen. Voor sommigen wordt dit een gedwongen vertrek. Het gaat over de medewerkers wiens functie ophoudt te bestaan en waar het aanbod van vacatures niet tot een oplossing leidt. De vakorganisaties worden brutaal met de gevolgen geconfronteerd. Een golf van stress en burn-out gaat door de VRT. De aanwervingsstop in belangrijke vakgroepen stopt de noodzakelijke dynamiek van de verjonging. Samen met een ontoereikend eindeloopbaanbeleid zorgt dit voor een verzuurd bedrijfsklimaat. Wij vragen een sereen en creatief werkklimaat waar nieuwe en innovatieve ideeën kunnen groeien.



