

Permanente conferentie over Interregionale Mobiliteit

Gemeenschappelijke verklaring van de Economische en Sociale Raden van
Brussel (ESRBHG), Vlaanderen (SERV) en Wallonië (CESW)

Algemene inleiding

Op 29 april 2011 sloten de Brusselse sociale partners en de Brusselse Regering het *“Pact voor een Duurzame Stedelijke Groei (PDSG, ook “New Deal” genoemd)”* af. Dit pact is erop gericht om samen langsheen een 35 tal concrete doelstellingen en voorwaarden tot welslagen de toegang van de Brusselaars tot de werkgelegenheid te bevorderen in het vooruitzicht van een duurzame ontwikkeling van het Gewest.

Het eerste van de 3 engagementen voorziet de *“Bevordering van het overleg tussen de sociale gesprekspartners”*. Een van de doelstellingen bestaat erin, *“De publieke actoren van het Brusselse hinterland erbij betrekken wanneer dat nodig blijkt”*.

De SERV en de CESW werden betrokken bij de uitvoering van deze doelstelling teneinde zich samen te buigen over een te hanteren methodologie en mogelijke thematieken. Als methodologie hebben de sociale gesprekspartners geopteerd voor een *“Permanente conferentie”*, en als eerste thematiek hebben zij *“de interregionale mobiliteit”* weerhouden teneinde – samen - een sterk signaal uit te sturen.

Deze gemeenschappelijke verklaring is het resultaat van de werkzaamheden van *“de drie gewestelijke Economische en Sociale Raden vertegenwoordigd in de Permanente Conferentie”* (hierna: *“de Permanente Conferentie”*).

Mobiliteit van de werknemers

De interregionale mobiliteit van de werknemers en werkzoekenden is van cruciaal belang voor de Permanente Conferentie. De drie gewesten in België kennen immers problemen in verschillende gradaties: een min of meer hoge werkloosheid, zeker ook bij de jongeren, en tegelijkertijd een gebrek aan arbeidskrachten in bepaalde sectoren.

De bevordering van de interregionale mobiliteit van de werknemers en werkzoekenden vormt een belangrijke uitdaging indien men aan deze problemen wil verhelpen. De bekwaamheid om zich uit te drukken in de tweede landstaal is een essentiële component van deze mobiliteit van werknemers. De Raden hebben zich reeds over deze kwestie uitgesproken en hebben geoordeeld dat deze een van de belangrijkste hindernissen vormt voor de interregionale mobiliteit, in het bijzonder wat betreft de kennis van het Nederlands¹.

Om de kennis van de tweede landstaal te verbeteren, pleitten de Raden reeds in het verleden voor de opstelling van een *interregionaal plan ... dat de nadruk zou leggen op relevante, aan de job aangepaste taalvereisten en op taalopleidingen op de werkvloer*².

De Raden wensen nogmaals unaniem, in de Permanente Conferentie, het belang te onderstrepen van talenkennis en talenonderwijs teneinde de interregionale mobiliteit van de werknemers en werkzoekenden te bevorderen, en reiken hiertoe verschillende denkpistes aan. Zij leggen meer in het bijzonder de nadruk op drie luiken : het onderwijs, de verduidelijking van taalvereisten in jobaanbiedingen en maatregelen om de talenkennis van werknemers en werkzoekenden te verbeteren.

Onderwijs – Kennis van een tweede landstaal

Het leerplichtonderwijs heeft tot opdracht, het aanleren van twee of meer vreemde talen (Vlaanderen, het Frans blijft daarbij prioritair), ten minste een andere landstaal (Brussel)) of van een moderne taal (Franse Gemeenschap met uitzondering van Brussel) te verzekeren. De op zijn minst functionele kennis van de tweede landstaal is van essentieel belang voor jongeren die wensen te werken in een ander gewest.

De verantwoordelijkheid voor het verhelpen van de tekorten van het leerplichtonderwijs inzake het aanleren van talen kan niet bij de beroepsopleiding (buiten het (leerplicht)onderwijs) worden gelegd.

¹ Zie gezamenlijk advies van de drie Economische en Sociale Raden van 7 juli 2008 betreffende de versterking van de interregionale samenwerking en de mobiliteit van de werknemers en werkzoekenden, p. 3.

² *Ibidem*, p. 3.

De Permanente Conferentie dringt erop aan dat alles in het werk zou worden gesteld om de leerlingen toe te laten om het leerplichtonderwijs te voltooien, ook het kwalificerend onderwijs, met op zijn minst een goede praktische kennis van een tweede landstaal.

Men zal bijgevolg goed moeten nadenken over de eindtermen van het onderwijs in vreemde talen, en dit in samenhang met het Europees Referentiekader voor Talen (ERK) om op die manier aanbieders van onderwijs en vorming op dezelfde lijn te brengen met de actoren van de arbeidsmarkt.

Taalbeleid op de arbeidsmarkt

VERDUIDELIJKING VAN TAALVEREISTEN IN JOBAANBIEDINGEN

De taalvereisten kunnen aanzienlijk verschillen al naargelang de werkaanbieding. In sommige gevallen vraagt men om perfect tweetalig te zijn, terwijl een elementaire kennis van een of verschillende andere talen in andere gevallen volstaat. En het gewone feit dat men niet op voldoende wijze de taalvereisten preciseert in jobaanbiedingen kan een rem vormen op de kandidaturen van werkzoekenden.

De Permanente Conferentie wijst op het nut om in elke jobaanbieding de taalvereisten af te stemmen op de vaardigheden die nodig zijn in de functie en een goede match tussen vraag en aanbod te bevorderen door voldoende bewust met taalvereisten om te gaan. Ook is het belangrijk dat de arbeidsbemiddelingsdiensten de nodige aandacht aan taalvereisten in vacatures besteden en door een gepaste aanpak mee inzetten op een goede match tussen vraag en aanbod. Het Europees Referentiekader voor talen kan hier een kapstok bieden. Over de wijze waarop met taalvereisten in vacatures wordt omgegaan, is verder overleg met werkgevers, arbeidsbemiddelingsdiensten en intermediairs nodig.

TAALOPLEIDINGEN

Om de toegang tot de door de overheden betaalde voorzieningen voor het aanleren van talen mogelijk te maken, moet men erover waken dat de kennis van een andere taal in lijn is met de zoektocht naar werk.

Omwille van redenen van doeltreffendheid, vraagt de Permanente Conferentie dat de mogelijkheid zou worden onderzocht van een veralgemening van niveaubepalingen aan het begin en aan het einde van de taalopleidingen.

▪ TAALSTAGES IN ONDERNEMINGEN

De Permanente Conferentie beveelt een betere promotie van de taalstages in ondernemingen aan. Deze stages moeten in rekening kunnen worden gebracht voor wat betreft de berekening van de collectieve verplichting inzake de terbeschikkingstelling van stages, ten belope van 1%, voor de werkgevers die behoren tot de private sector.

Op basis van de beschikbare evaluaties stelt de Permanente Conferentie voor om de duur van deze stages te verlengen teneinde de stagiair in de mogelijkheid te stellen om voldoende bekwaamheden te verwerven. De duur, die vandaag wordt voorgesteld, bedraagt vier tot acht weken en is te kort.

▪ TAAL- EN/OF OPLEIDINGSCHQUES

Al naargelang het gewest, bestaan er verschillende voorzieningen inzake taal- en/of opleidingscheques die zich richten tot een verschillend publiek³. De Permanente Conferentie wijst op de aanzienlijke budgettaire middelen die worden aangewend voor een aantal van deze voorzieningen en vraagt dat deze aan een evaluatie zouden worden onderworpen teneinde hun respectievelijke doeltreffendheid te kennen.

Elke evaluatie zal een antwoord moeten bieden op specifieke vragen.

Deze evaluaties zullen vervolgens op een gezamenlijke wijze moeten worden samengelegd teneinde de uitwisseling te bevorderen van kennis en goede praktijken op dit gebied. Het is bovendien op basis van deze evaluaties dat de complementariteit met andere voorzieningen voor het aanleren van talen zal kunnen worden beoordeeld.

▪ SAMENWERKING TUSSEN DE ENTITEITEN BETROKKEN BIJ DE BEROEPSOPLEIDING

De Permanente Conferentie heeft de aanbevelingen overgenomen die het BNCTO⁴ in mei 2010 heeft geformuleerd inzake het programma NT2⁵ in het Brussels gewest. Het BNCTO pleit voor een grotere samenwerking tussen de opleidingsoperatoren wat betreft de opleiding van werkzoekenden die een andere taal spreken in Brussel. De mogelijkheden tot uitwisselingen tussen de opleidingsinstellingen moeten worden versterkt. De Permanente Conferentie vindt het belangrijk dat er wordt geïnvesteerd in de opleiding van de jonge Brusselaars teneinde hun tewerkstelling te verhogen.

³ Voor Vlaanderen zijn er opleidingscheques die ook voor een taalopleiding kunnen worden gebruikt.

⁴ Brussels Nederlandstalig Comité voor Tewerkstelling en Opleiding (BNCTO)

⁵ Nederlands Taal 2

- **ONTWIKKELING VAN EEN INSTRUMENT VOOR DE CENTRALISATIE VAN INFORMATIE MET BETREKKING TOT DE OPENBARE EN PRIVATE VOORZIENINGEN INZAKE HET AANLEREN VAN TALEN EN DE TOEGANKELIJKHEID ERVAN**

De Permanente Conferentie vraagt dat er zou worden gewerkt aan een instrument voor de centralisatie van de informatie met betrekking tot de publieke en private voorzieningen voor het aanleren van talen die beschikbaar zijn in elk gewest, daar waar dit ontbreekt⁶, evenals van de steunmaatregelen die de toegang tot deze voorzieningen vergemakkelijken (dit zowel ten aanzien van werkzoekenden, werknemers als werkgevers, denk onder meer aan de kortingen aangeboden door de sociale fondsen).

Dit vereist niet de oprichting van een platform online maar zou kunnen gebeuren door een proces van verwijzingen – op het niveau van elk gewest – naar de instrumenten inzake taalopleidingen die beschikbaar zijn in dat gewest, evenals met behulp van een systeem van links naar de referenties van elk van de andere gewesten.

⁶ Vlaanderen: aanbod Nederlands als tweede taal via de Huizen van het Nederlands en voor het talenaanbod van de CVO's zie www.ond.vlaanderen.be/onderwijsaanbod

Fysieke mobiliteit

Evenals de interregionale arbeidsmobiliteit van de werknemers en de werkzoekenden vormt de fysieke mobiliteit, als instrument van sociaaleconomische ontwikkeling, een essentiële uitdaging voor de Permanente Conferentie. Met name de woon-werkverplaatsingen brengen dagelijks een aanzienlijke stroom verplaatsingen van pendelaars en autobestuurders op gang tussen de gewesten. Te vaak wordt dit in- en uitgaand pendelverkeer geconfronteerd met mobiliteitsproblemen.

Aangezien de uitdagingen inzake mobiliteit gewestgrensoverschrijdend zijn, onderstreept de Permanente Conferentie het belang van een interregionale samenwerking in dit dossier. Dit initiatief van een eerste thematiek gewijd aan de mobiliteit, bevestigt trouwens het belang van een interregionale dialoog, evenals het vaste voornemen van de Permanente Conferentie om te komen tot een consensus in bepaalde mobiliteitsdossiers.

Om de economische activiteit en de werkgelegenheid te ondersteunen en de goederenstromen en de toegankelijkheid van de arbeidsmarkt te verbeteren, zet de Permanente Conferentie in op een globale, gecoördineerde en coherente visie van de mobiliteit. Een evenwicht tussen een beleid dat inzet op openbaar vervoer en op privévervoer is noodzakelijk. De strategische keuzes, die zich stellen in mobiliteitstermen, moeten nauwkeurig worden afgewogen en geanalyseerd.

De Permanente Conferentie verdedigt in dit opzicht het beginsel van de co-modaliteit. Dit concept houdt in dat er op basis van de vervoerskenmerken en van de noden van de gebruikers een evenwichtiger, alomvattend vervoerbeleid dient gevoerd te worden over alle modi heen.

De Permanente Conferentie heeft er meer bepaald voor gekozen om drie belangrijke en actuele dossiers te behandelen, namelijk het spoorvervoer, het openbaar vervoer en de kilometerheffing voor vrachtwagens (MTM > 3.5T). De volgende aandachtspunten maken het voorwerp uit van een consensus tussen de sociale gesprekspartners van de Permanente Conferentie.

Het spoorvervoer

Met het oog op een grotere transparantie pleit de Permanente Conferentie ervoor dat de NMBS-groep en de drie gewesten meer met elkaar zouden communiceren, dat zij zouden interageren en dat zij informatie zouden uitwisselen in het kader van een samenwerking. De

sociale gesprekspartners moeten hierbij betrokken worden. Zij zullen aldus met name kunnen nagaan wat de heikele punten zijn en welke oplossingen kunnen worden gevonden om het spoorvervoer te verbeteren. Om deze transparantie te versterken en hun deelname te verhogen, vraagt de Permanente Conferentie dat er een jaarlijkse ontmoeting van de gewestelijke sociale gesprekspartners en de directie van de NMBS-groep zou kunnen plaatsvinden, dit met het oog op uitwisselingen en teneinde kennis te nemen van de vorderingsstaat van de dossiers die zijn opgenomen in het meerjarig investeringsplan (MIP) 2013-2025 van de NMBS.

GEN

De Permanente Conferentie herinnert eraan dat de Raden zich reeds op 27 juni 2006⁷ in een gemeenschappelijke verklaring over het Gewestelijk Expressnet hadden uitgesproken. Zij hadden destijds allen aangegeven voorstander te zijn van het GEN, en wensten de verwezenlijking ervan binnen de gestelde termijnen.

Men dient echter vast te stellen dat de termijn vastgesteld op 2012 overschreden is en dat het GEN nog steeds niet is gerealiseerd. De Permanente Conferentie vraagt bijgevolg dat de spoorlijnen, die reeds voltooid zijn, en het nieuwe rollend materieel reeds vandaag zouden kunnen worden ingezet om de mobiliteit te optimaliseren.

De Permanente Conferentie voegt eraan toe dat het welslagen van het GEN eveneens zal afhangen van het feit dat er complementaire maatregelen worden genomen op andere niveaus. Het GEN moet bijgevolg passen in het kader van een co-modale benadering van de verplaatsingen.

De federale overheid zal een structuur oprichten voor het beheer van het GEN. Deze GEN-structuur zou worden opgenomen in de NMBS-groep, en zowel het Brusselse als het Vlaamse en Waalse gewest zouden erin vertegenwoordigd zijn. De Permanente Conferentie vindt dat deze structuur transparant moet zijn en dat de informatie moeten kunnen circuleren, en dit zowel vanuit een top-down als vanuit een bottom-up-benadering. De sociale gesprekspartners vragen dan ook om hierbij te worden betrokken (feedback, ideeënuitswisselingen, voorstellen van oplossingen...).

INVESTERINGEN

⁷ Deze verklaring kan worden geraadpleegd op de respectievelijke websites van de drie Economische en Sociale Raden :

- ESRBHG <http://www.esr.irisnet.be>
- CESW <http://www.cesw.be>
- SERV <http://www.serv.be>

Wat betreft het investeringsbeleid van de NMBS-groep, en gelet op de huidige budgettaire beperkingen waarmee de groep wordt geconfronteerd, begrijpt de Permanente Conferentie dat er aanzienlijk moet worden geïnvesteerd op het vlak van de veiligheid en zij is van oordeel dat hierna voorrang dient gegeven aan de investeringen die streven naar een toename van de operationele capaciteit en een verbetering van de exploitatie van het spoorwegnet ten behoeve van de reizigers.

NOORD-ZUIDAS

Deze spoorverbinding tussen de stations van Brussel-Zuid en Brussel-Noord vertoont aanzienlijke uitdagingen in termen van mobiliteit. Vooraleer dure investeringen aan te vatten, wil de Permanente Conferentie ervoor pleiten dat er eerst een denkproces zou plaatsvinden teneinde wat reeds bestaat te behouden en/of te optimaliseren en enkel – indien werkelijk nodig – grotere investeringen te overwegen. Voor de Permanente Conferentie geldt deze opmerking voor het volledig spoorwegennet.

Het openbaar vervoer

TARIFERING, GEÏNTEGREERDE INFORMATIE

Met het oog op een doeltreffende co-modaliteit pleit de Permanente Conferentie ervoor dat de samenwerking tussen NMBS, MIVB, De Lijn en TEC zo snel mogelijk zou leiden tot een doeltreffende integratie op het vlak van ticketverkoop en tarifiering om de gebruikers van deze vier publieke operatoren toe te laten om te reizen op het hele grondgebied met een enig vervoerbewijs.

Naast de tarifaire integratie wenst de Permanente Conferentie een integratie van de informatie. Deze moet toelaten om de infrastructuur en de uurregelingen beter op elkaar af te stemmen en de communicatie naar de reiziger te verbeteren.

GEWESTGRENSOVERSCHRIJDEND OPENBAAR VERVOER

De Permanente Conferentie pleit ervoor dat de verschillende operatoren van het openbaar vervoer in de drie gewesten zich zouden organiseren om de bereikbaarheid van de metropolitane polen van tewerkstelling te optimaliseren.

Kilometerheffing voor vrachtwagens

INTERREGIONALE SAMENWERKING

De Permanente Conferentie verheugt zich over de samenwerking door de gewesten in dit dossier dat ingewikkeld is vanuit technisch, juridisch en financieel oogpunt. Zij verwelkomt het principe van een kilometerheffing voor het gebruik van het wegennet voor vrachtwagens, en de keuze voor één enkel systeem van kilometerheffing voor heel België.

Zij toont zich daarentegen bezorgd over de modaliteiten en de impact van het samenwerkingsakkoord betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en de oprichting van de interregionale entiteit Viapass. De ondertekening van dit akkoord vormt een bijkomende juridische stap in het proces voor de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens in België, maar de interregionale samenwerking, die vanaf het begin wordt gevoerd in dit dossier, moet worden verder gezet.

SOCIAALECONOMISCHE ANALYSE

De Permanente Conferentie verwondert zich erover en betreurt dat er geen enkele voorafgaandelijke analyse is verricht van de sociaaleconomische impact van de invoering van deze kilometerheffing voor vrachtwagens. Voor de Permanente Conferentie moet een dergelijke analyse zo snel mogelijk worden uitgevoerd want de bevindingen van deze moet de basis vormen van de voortzetting van de gesprekken over het concrete uitwerken van het systeem. Deze analyse moet de effecten onderzoeken van de kilometerheffing op de mobiliteit; het concurrentievermogen van de gewesten, de havens en de luchthavens; het volume en de kwaliteit van de werkgelegenheid; de sector van het goederenvervoer en op de andere betrokken sectoren.

Het is mede op basis van zo'n studie dat men de meest gepaste tarifiering zal kunnen bepalen. Dit aspect maakt het voorwerp uit van het volgende aandachtspunt.

TARIFERING

Het samenwerkingsakkoord voorziet een gemeenschappelijke tarifaire methodologie voor de drie gewesten maar het tarief op zich is nog niet bepaald. De Permanente Conferentie stelt vast dat de gewesten beschikken over een zekere marge bij de bepaling van de parameters die de tariefformule uitmaken. Er bestaat bijgevolg een mogelijkheid voor verschillende tarieven in het Vlaamse, Waalse en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Permanente Conferentie is van oordeel dat deze situatie schadelijk zou kunnen zijn, en wel met name voor de onderlinge concurrentiepositie van de gewesten.

De Permanente Conferentie bepleit bijgevolg een homogene tarifiering voor de kilometerheffing voor vrachtwagens voor het hele Belgische grondgebied, teneinde situaties van concurrentievervalsing te vermijden tussen Vlaanderen, Wallonië en Brussel, evenals ongewenste effecten voor de mobiliteit.

Inzake tarifiering pleit de Permanente Conferentie ervoor dat het vastgesteld tarief zo duidelijk en transparant mogelijk zou zijn voor de gebruikers, en dat er ten hoogste één tariefwijziging zou worden doorgevoerd per jaar. De Permanente Conferentie vraagt dat een tariefwijziging voorafgaandelijk zou worden medegedeeld aan de andere gewesten en aan de sectoren, met inachtneming van een minimumtermijn van 6 maanden.

TRANSPARANTIE EN EVALUATIE VAN HET SYSTEEM

Naast het tarief moet voor de Permanente Conferentie het toegepaste systeem ook gebruiksvriendelijk, functioneel, transparant en betrouwbaar zijn. Daarbij komt dat de gebruikte technologie in de drie gewesten onderling uitwisselbaar moet zijn met deze die wordt gebruikt in de omliggende landen. De Permanente Conferentie verwijst in dit verband naar de Europese richtlijn “European Electronic Toll Service (EETS)”.

Eens het systeem is ingevoerd, zal een sociaaleconomische evaluatie moeten worden verricht van de effecten van de kilometerheffing. De Permanente Conferentie is vragende partij wat betreft een jaarlijkse feedback vanwege de interregionale entiteit Viapass over de werking van het systeem en de effecten ervan.