



**NATIONALE ARBEIDSRAAD**

**CENTRALE RAAD VOOR HET  
BEDRIJFSLEVEN**

ADVIES Nr. 1.641

CRB 2008-861  
CCR 10

Gemeenschappelijke Raadszitting van woensdag 9 juli 2008  
-----

**ADVIES BETREFFENDE DE GEOGRAFISCHE EN INTERGEWESTELIJKE  
MOBILITEIT VAN WERKZOEKENDEN**

## Inhoudstafel

<b>1</b>	<b>Facts and figures .....</b>	<b>6</b>
1.1	Mobiliteit van werkenden .....	6
1.1.1	Woonmobiliteit .....	6
1.1.2	Pendelmobiliteit .....	7
1.2	Mobiliteit van werkzoekenden .....	9
<b>2</b>	<b>Hinderpalen .....</b>	<b>10</b>
2.1	In het algemeen .....	10
2.1.1	M.b.t. mobiliteit .....	10
	de uurregeling van het openbaar vervoer is niet altijd in overeenstemming met de werktijden in de bedrijven en omgekeerd .....	10
	de openbare vervoersnetten zijn onvoldoende op elkaar afgestemd .....	10
	niet beschikken over een rijbewijs .....	10
	niet beschikken over een wagen .....	12
	de stijging van de verplaatsingskosten (resp. brandstofprijzen) .....	13
	de toenemende verkeerscongestie en de daaruit voortvloeiende grotere tijdsafstand .....	14
	onvoldoende veilige fietspaden .....	14
2.1.2	M.b.t. bereikbaarheid .....	15
	gebrekkige bereikbaarheid van bepaalde werkplaatsen met het openbaar vervoer .....	15
2.1.3	M.b.t. talenkennis .....	16
	een gebrekkige kennis van een andere taal dan de moedertaal .....	16
	gegevens verstrekt door ACTIRIS .....	16
	gegevens verstrekt door Forem .....	17
	gegevens verstrekt door de VDAB .....	18
2.1.4	M.b.t. kwalificaties .....	19
	de overdraagbaarheid van competenties .....	19
2.1.5	M.b.t. werkloosheidsvallen .....	19
	ontoereikend aanbod van infrastructuur voor kinderopvang .....	19
	werken is in bepaalde gevallen financieel niet interessant .....	21
2.1.6	M.b.t. bestaande instrumenten .....	21
	in de federale diagnostiek woon-werkverkeer zijn onvoldoende gegevens beschikbaar om de interregionale mobiliteit te meten .....	21
	de resultaten van de federale diagnostiek woon-werkverkeer worden in de sectoren te weinig gebruikt als basis voor discussie over de woon-werkmobiliteit .....	22
2.1.7	M.b.t. de relatie werkgever/werkzoekende .....	22
	voor sommige jobs staan de competenties die gevraagd worden niet in verhouding tot de inhoud van de job .....	22
2.1.8	M.b.t. de rol van de arbeidsbemiddelingsdiensten .....	22
2.1.9	M.b.t. vastgoed en bouwgrond .....	23
	almaar meer mensen bezitten een eigen woning .....	23
	de extra-kosten bij vastgoedtransacties .....	24
2.1.10	Andere hinderpalen .....	25
	psychologische barrières .....	25
	mogelijke discriminatie van allochtonen .....	25
2.2	Op de luchthaven van Zaventem .....	25
<b>3</b>	<b>Reeds genomen initiatieven en maatregelen .....</b>	<b>28</b>
3.1	Initiatiefnemer = de bevoegde overheden / ministers .....	28
3.1.1	Op federaal niveau .....	28

	de federale werkloosheidsreglementering .....	28
	een eenmalige mobiliteitstoelage .....	28
	een mobiliteitspremie .....	28
	kinderopvangtoelage .....	29
	individuele beroepsopleiding met een geïntegreerde taalcomponent .....	29
	fiscale vrijstellingen .....	29
	de 80/20-regel .....	30
3.1.2	Interregionaal .....	30
	interregionale banenconferentie .....	30
3.1.3	Op Vlaams niveau .....	31
	keuze tussen jobpas van De Lijn en een forfaitaire verplaatsingsvergoeding .....	31
	gratis opleiding voor het behalen van een rijbewijs B .....	31
	inventaris van knelpunten voor het taalgrensoverschrijdend woon-werkverkeer .....	31
	samenwerkingsovereenkomst tussen VDAB-Limburg en drie Limburgse werkgeversorganisaties VOKA, UNIZO en VKW-Limburg .....	31
3.1.4	Op Brussels niveau .....	31
	wijzigingen aan het NOCTIS-net en invoering van collectieve taxi's .....	31
	friday Bikeday .....	32
3.2	Initiatiefnemer = de arbeidsbemiddelingsdiensten .....	32
	samenwerkingsakkoord tussen de VDAB, De Lijn en de NMBS .....	32
	samenwerkingsakkoord tussen de VDAB, FOREM en ACTIRIS .....	32
	confederaal arbeidsbemiddelingsteam .....	33
	terugbetaling van de verplaatsingskosten aan de stagiairs door FOREM Conseil .....	34
	gratis met de MIVB naar een sollicitatiegesprek .....	34
	gratis kinderopvang voor werkzoekenden die een opleiding volgen .....	34
3.3	Initiatiefnemer = de sociale partners .....	34
	mobiliteitsplannen voor activiteitszones (PMZA) .....	34
	bedrijfsvervoerplannen .....	35
	sectorconvenanten .....	35

## 4 Advies van de raden..... 36

4.1	Uitgangspunten .....	36
4.2	Aanbevelingen .....	36
4.2.1	M.b.t. mobiliteit .....	36
4.2.2	M.b.t. bereikbaarheid .....	37
	bereikbaarheid van industriezones .....	37
	bereikbaarheid van de luchthaven van Zaventem .....	38
4.2.3	M.b.t. de "taal"-ibo, de mobiliteitspremie en de kinderopvangtoelage .....	38
4.2.4	M.b.t. kwalificaties .....	39
4.2.5	M.b.t. bestaande instrumenten .....	40
4.2.6	M.b.t. coördinatie en ondersteuning .....	40
4.2.7	M.b.t. de rol van de federale overheid .....	41
4.2.8	M.b.t. de rol van de NMBS .....	41
4.2.9	M.b.t. de rol van werkgevers en werkzoekenden .....	43
4.2.10	M.b.t. de rol van de sectoren .....	43
	de acties die RESOC-SERRZuid-West-Vlaanderen voorstelt m.b.t. interregionale arbeidsmobiliteit, te weten: .....	44
4.2.11	M.b.t. de rol van de arbeidsbemiddelingsdiensten .....	45
4.2.12	M.b.t. sociaal overleg .....	46

**Lijst met tabellen:**

Tabel 1-1: Pendelverkeer in België en in de overige landen van de EU 15 .....	7
Tabel 2-1 : Vacatures in Vlaanderen waarvoor het bezit van een rijbewijs wordt verlangd .....	10
Tabel 2-2 : Vacatures in Wallonië waarvoor het bezit van en rijbewijs wordt verlangd .....	11
Tabel 2-3 : Niet-werkende werkzoekenden in Wallonië die over een rijbewijs beschikken .....	11
Tabel 2-4: Wagenbezit op individueel niveau (opdeling volgens gewest) .....	12
Tabel 2-5 : HS11 : Heeft u een wagen ? naar activiteitsstatus (individueel niveau) .....	12
Tabel 2-6 : HS110 : Heeft u een wagen ? naar gewest (huishoudniveau) .....	13
Tabel 2-7 : De totale kostprijs van het gebruik van de eigen wagen .....	14
Tabel 2-8 : Uitsplitsing van de werkzoekenden naar studieniveau en mondelinge kennis van de andere landstaal (januari 2008) .....	16
Tabel 2-9 : Mondelinge talenkennis van de werkzoekenden (januari 2008) .....	16
Tabel 2-10 : Uitsplitsing van de werkzoekenden naar leeftijd en mondelinge kennis van de andere landstaal .....	17
Tabel 2-11 : Niveau kennis Frans van de niet-werkende werkzoekenden (mei 2008) .....	17
Tabel 2-12 : Niveau kennis Nederlands van de niet-werkende werkzoekenden (mei 2008) .....	17
Tabel 2-14 : Moedertaal van de werkzoekenden (april 2008) .....	18
Tabel 2-15 : Kennis Nederlands van de werkzoekenden (april 2008) .....	18
Tabel 2-16 : Kennis Frans van de werkzoekenden .....	18
Tabel 2-17 : Kennis Engels van de werkzoekenden .....	18
Tabel 2-18 : Gezinsuitgaven aan huur .....	24

**Lijst met grafieken:**

Grafiek 1-1 : Pendelverkeer in België en in de overige landen van de EU 15 .....	8
Grafiek 2-1 : Verband woningprijzen - Werkloosheidsgraad .....	23

## Inleiding

Bij brief van 18 februari 2008 heeft de heer J. PIETTE, voormalig minister van Werk, het advies van de Nationale Arbeidsraad en Centrale Raad voor het Bedrijfsleven ingewonnen over de geografische en intergewestelijke mobiliteit van werkzoekenden, omdat de federale regeringsverklaring van 21 december 2007 bepaalt dat de regering met de deelstaten en de sociale partners een gemeenschappelijke strategie zal uitwerken om de geografische mobiliteit van werkzoekenden te bevorderen.

In die optiek werden de sociale partners door de minister verzocht een globaal onderzoek te wijden aan de factoren die de terugkeer naar werk afremmen en die verband houden met geografische en intergewestelijke mobiliteit. Daarnaast werd hun gevraagd aanbevelingen te formuleren om de geografische mobiliteit te verbeteren en om de gewestelijke en gemeenschapsinitiatieven inzake intergewestelijke mobiliteit door federale maatregelen te verstevigen. Voorts heeft de minister er in zijn adviesaanvraag ook op gewezen dat hij het beheerscomité van de RVA heeft gevraagd die problematiek te onderzoeken in het kader van de procedure voor de activering van het zoekgedrag naar werk en de aanpassing van de regelgeving betreffende de toeslagen voor mobiliteit en kinderopvang.

Bij brief van 8 april 2008 heeft mevrouw J. MILQUET, de huidige minister van Werk, de adviesvraag die hierboven werd toegelicht, herbevestigd.

De Dagelijkse Besturen van beide Raden hebben dit dossier toevertrouwd aan de gemengde commissie ad hoc "Mobiliteit en Voortgezette vorming".

Op verslag van deze commissie, maken de Raden hierna een analyse van de voorliggende problematiek op basis waarvan ze een aantal aanbevelingen doen.

# 1 Facts and figures

## 1.1 *Mobiliteit van werkenden*

Uit Oeso-onderzoek<sup>1</sup> blijkt dat : 1) een gebrekkige geografische mobiliteit van arbeidskrachten kan bijdragen tot het naast elkaar blijven bestaan van gewesten met een hoge werkloosheid en gewesten die volledige werkgelegenheid benaderen ; 2) de werknemers met de zwakste positie op de arbeidsmarkt - vrouwen, jongeren, 55-plussers en meer in het algemeen laaggeschoolden - het minst mobiel zijn en bijgevolg het sterkst afhangen van plaatselijke werkgelegenheid.

Algemeen wordt ervan uitgegaan dat geografische mobiliteit van arbeidskrachten bijdraagt tot het verminderen van geografische mismatches op de arbeidsmarkt, aangezien lokaal openblijvende vacatures kunnen worden ingevuld door elders woonachtige personen die over de noodzakelijke capaciteiten beschikken. Deze personen zouden aldus werk verrichten dat beter overeenstemt met hun capaciteiten, terwijl ze in hun oorspronkelijke regio werkloos zouden zijn gebleven of een minder geschikte functie hadden moeten uitoefenen<sup>2</sup>.

De kansengroepen die relatief vaker voorkomen in de werkloosheidsstatistieken (vrouwen, jongeren, 55-plussers en meer in het algemeen laaggeschoolden) zijn minder mobiel. Deze situatie is ten dele toe te schrijven aan de kosten die verbonden zijn aan mobiliteit. Voor de laaggeschoolden met een gering bezoldigingsniveau, valt aan te nemen dat het mogelijke extra inkomen niet volstaat om deze kosten te compenseren<sup>3</sup>.

Wat betreft geografische mobiliteit van arbeidskrachten, dient men een onderscheid te maken tussen woonmobiliteit (of definitieve migratie) en pendelmobiliteit (of alternerende migratie).

### 1.1.1 Woonmobiliteit

Een verhuizing om professionele redenen (woonmobiliteit) is net als pendelverkeer een antwoord op de mismatches tussen de vraag naar en het aanbod van arbeid op de arbeidsmarkt<sup>4</sup>.

Verhuizen blijkt een zaak van hooggeschoolden te zijn<sup>5</sup>. Het feit dat meer hooggeschoolden verhuizen, heeft te maken met de aan deze vorm van mobiliteit verbonden kosten, die des te gemakkelijker worden gecompenseerd naarmate het loon hoger ligt.

Het aantal verhuizers vanuit Vlaanderen naar Wallonië en vice versa blijft relatief beperkt, wat een indicatie vormt dat de taalgrens effectief een barrière vormt voor de mobiliteit in ons land<sup>6</sup>.

Aangezien er een sterke correlatie bestaat tussen het niveau van de vastgoedprijzen en de economische gezondheid van een gewest, impliceert de verhuizing naar een meer welvarend gewest hogere woonkosten. Deze kosten moeten, rekening houdend met de gezinssituatie (bv. de aanwezigheid van schoolgaande kinderen en/of de job van de eventuele partner), worden afgewogen

---

<sup>1</sup> Bron : hoofdstuk 2 "Les disparités régionales d'emploi sont-elles persistantes ? Le rôle de la mobilité géographique" van de Oeso-werkgelegenheidsvooruitzichten van 2005

<sup>2</sup> Bron : verslag 2006 van het Hoge Raad voor de werkgelegenheid, blz. 98

<sup>3</sup> Bron : verslag 2006 van het Hoge Raad voor de werkgelegenheid, blz. 30

<sup>4</sup> Bron : verslag 2006 van het Hoge Raad voor de werkgelegenheid, blz. 27

<sup>5</sup> Bron : verslag 2006 van het Hoge Raad voor de werkgelegenheid, blz. 126

<sup>6</sup> Bron : verslag 2006 van het Hoge Raad voor de werkgelegenheid, blz. 128

tegen deze van het pendelen en tegen het eventueel hogere loon dat een job in dit gewest zou opleveren<sup>7</sup>.

Twee factoren die de jongste decennia verhuizingen kunnen hebben afgeremd, zijn de vastgoedprijzen en de toename van het aantal tweeverdienersgezinnen<sup>8</sup>.

## 1.1.2 Pendelmobiliteit

De vergelijking van het pendelaandeel met de gemiddelde werkgelegenheids- en werkloosheidsgraden wijst er op dat meer pendel over het algemeen samengaat met een gemiddeld beter presterende arbeidsmarkt, gekenmerkt door een hogere werkgelegenheids- en een lagere werkloosheidsgraad<sup>9</sup>.

Een op de tien (11,2%) Belgen (of 466.500 werkenden) is aan de slag buiten zijn gewest en pendelt dus vrij ver naar zijn arbeidsplaats<sup>10</sup>.

Volgens de resultaten van de arbeidskrachtentelling van 2004 kent België de grootste pendelmobiliteit van alle landen van de EU 15 waarvoor deze informatie beschikbaar is<sup>11</sup> (Tabel 1-1 en Grafiek 1-1).

Tabel 1-1: Pendelverkeer in België en in de overige landen van de EU 15

	Pendelaandeel <sup>12</sup>	Werkloosheidsgraad	Werkgelegenheidsgraad
België	12,6	8,4	60,3
VK	11,3	4,7	71,8
Nederland	8,3	4,6	73,1
Oostenrijk	8,3	5,0	67,8
Duitsland	5,8	10,8	64,3
Frankrijk	3,6	9,2	63,2
Portugal	1,7	7,3	67,9
Italië	1,6	7,2	59,2
Finland	1,5	8,9	67,6
Spanje	1,0	11,0	61,3

Bron : Nationale Bank van België, Departement Studien

<sup>7</sup> Bron : verslag 2006 van het Hoge Raad voor de werkgelegenheid, blz. 28

<sup>8</sup> Bron : verslag 2006 van het Hoge Raad voor de werkgelegenheid, blz. 129-130

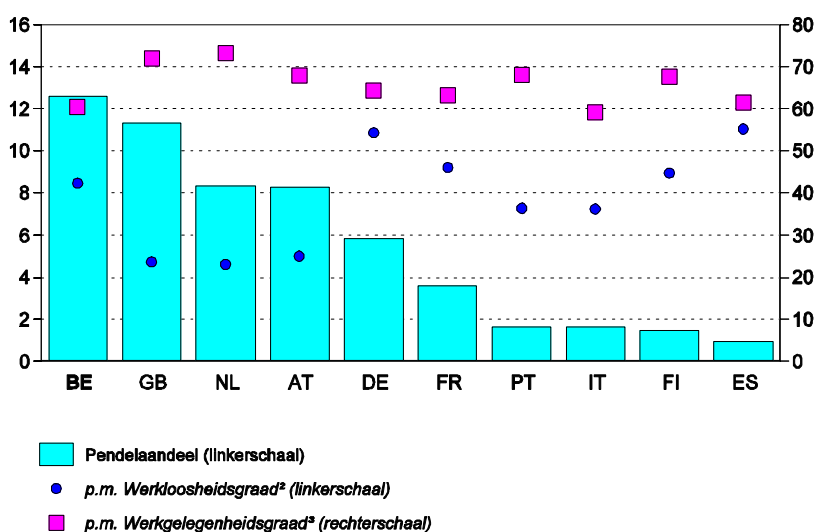
<sup>9</sup> Bron : verslag 2006 van het Hoge Raad voor de werkgelegenheid, blz. 104

<sup>10</sup> Bron : persbericht "Pendelarbeid tussen Gewesten en provincies" dd. 19 juli 2007 van de algemene directie statistiek en economische informatie van de fod Economie, K.M.O., Middenstand en Energie

<sup>11</sup> Bron : verslag 2006 van het Hoge Raad voor de werkgelegenheid, blz. 25

Merk op. De Belgische cijfers kunnen in internationaal vertekend zijn door de beperkte omvang van het Brussels hoofdstedelijk gewest, waar veel arbeidsplaatsen geconcentreerd zijn, die in aanzienlijke mate worden ingevuld door pendelaars uit andere NUTS 2 –regio's (lees : de 10 provincies).

Grafiek 1-1 : Pendelverkeer in België en in de overige landen van de EU 15



hr08yd\_p1

Bron : Hoge Raad voor de Werkgelegenheid (2007), *Verslag 2006*, blz. 103

Het hoge aandeel pendelaars in België draagt er toe bij dat de vraag naar en het aanbod van arbeid beter op elkaar worden afgestemd<sup>12</sup>. Zonder dit groot pendelverkeer, zouden de mismatches op de arbeidsmarkt in België nog groter zijn.

De grootste mobiliteitsstromen vinden we vanuit Vlaanderen en Wallonië naar Brussel. De inwoners van Brussel verplaatsen zich voor het werk meer naar Vlaanderen dan naar Wallonië.

Het aantal pendelaars dat vanuit Vlaanderen in Wallonië gaat werken en vice versa blijft relatief beperkt. Daarbij valt op dat de pendel vanuit Vlaanderen naar Wallonië minder uitgesproken is dan de pendel vanuit Wallonië naar Vlaanderen : 36.000 Waalse werknemers begeven zich naar het Vlaams gewest, 21.500 Vlamingen pendelen in omgekeerde richting<sup>13</sup>. In elk geval zijn de relatief lage aantallen voor de beide gewesten een indicatie dat de taalgrens een barrière vormt voor het pendelverkeer in ons land. Een voldoende kennis van de andere landstaal blijft dus een belangrijke factor voor een efficiëntere werking van de Belgische arbeidsmarkt<sup>14</sup>.

De kansengroepen die ondervertegenwoordigd zijn in de werkgelegenheid (vrouwen, jongeren, ouderen en laaggeschoolden), zijn relatief gezien minder talrijk in het pendelverkeer. De ondervertegenwoordiging van vrouwen in het pendelverkeer heeft mogelijk te maken met de zorg voor het gezin, die moeilijk te combineren valt met een door verplaatsing lange uithuizigheid<sup>15</sup>.

31% van de personen die aan het werk zijn, geven aan 15 minuten of minder onderweg te zijn tussen hun woon- en werkplaats, 38% tussen 15 minuten en een half uur, 21% tussen een half uur en een uur en 9% langer dan een uur. Brussel telt het grootste aandeel werkende personen die tussen hun woon- en werkplaats langer dan een half uur of langer dan een uur onderweg zijn<sup>16</sup>.

<sup>12</sup> Bron : verslag 2006 van het Hoge Raad voor de werkgelegenheid, blz. 26

<sup>13</sup> Bron : persbericht "Pendelarbeid tussen Gewesten en provincies" dd. 19 juli 2007 van de algemene directie statistiek en economische informatie van de fod Economie, K.M.O., Middenstand en Energie

<sup>14</sup> Bron : verslag 2006 van het Hoge Raad voor de werkgelegenheid, blz. 114

<sup>15</sup> Bron : verslag 2006 van het Hoge Raad voor de werkgelegenheid, blz. 111-112

<sup>16</sup> Bron : blz. 36 van het eindrapport van de studie « Evaluatie van het nieuwe opvolgingsstelsel voor werkzoekenden » dd. april 2008 die IDEA Consult op verzoek van de fod WASO uitvoerde

In Vlaanderen is het aandeel van loontrekkers die in de buurt van hun woonplaats werken groter dan in Wallonië. Dit is te verklaren door het kleinere aanbod van arbeidsplaatsen en de meer verspreide bewoning in Wallonië die langere trajecten noodzakelijk maken<sup>17</sup>.

De tewerkstellingscoëfficiënt wordt bepaald door de werkbevolking in een gebied te delen door de woonbevolking die er tewerkgesteld is. Een gebied met een tewerkstellingscoëfficiënt groter dan 100 is een gebied waar meer mensen werken dan dat er mensen wonen die tot de werkzame beroepsbevolking behoren. Voor de periode 1991-2001 stellen we in het Vlaams en het Waals gewest een daling van de tewerkstellingscoëfficiënt vast (resp. van 89,6 naar 87,5 en van 87,6 naar 85,8), in het Brussels gewest een toename (van 203,3 tot 206,6)<sup>18</sup>. Dit betekent dat het Brussels gewest in tegenstelling tot de andere gewesten belangrijker geworden is als tewerkstellingscentrum (aantrekkingspool voor werkgelegenheid).

De grootste pendelsaldi<sup>19</sup> bevinden zich in Brussel, waar we hoofdzakelijk de tertiaire sector terugvinden. In de periferie, waar we de secundaire sector aantreffen, zien we dat de pendelsaldi kleiner zijn en nog verder weg van het centrum worden de saldi negatief<sup>20</sup>.

Het aandeel van de korte woon-werkverplaatsingen (minder dan 10 km) is afgenomen, terwijl dat van de langere woon-werkverplaatsingen is toegenomen<sup>21</sup>. Het zuidelijk deel van het land (Wallonië) kent de grootste toenames van afgelegde afstanden tussen woon-en werkplaats. Dit is het gevolg van de economische situatie en gebrek aan werk in dit deel van het land, waardoor grotere afstanden moeten worden afgelegd om werk te vinden<sup>22</sup>.

## **1.2 Mobiliteit van werkzoekenden**

De studie « Evaluatie van het nieuwe opvolgingsstelsel voor werkzoekenden » die IDEA Consult op verzoek van de fod WASO uitvoerde leert ons dat 25% van de werkzoekenden aangeeft maximum langer dan een uur onderweg te willen zijn tussen hun woon-en werkplaats. 54% wil maximum tussen een half uur en een uur onderweg zijn, 18% tussen 15 minuten en een half uur en 2% minder dan 15 minuten. Voorts blijkt uit bovengenoemde studie dat deze resultaten vergelijkbaar zijn met deze van personen die aan het werk zijn en dat de werkelijke woon-werkafstand van personen die werken korter is dan de maximaal gewenste afstand<sup>23</sup>.

---

<sup>17</sup> Bron : VERHETSEL, Ann, Isabelle THOMAS, Etienne VAN HECKE en Marjan BEELEN (2007), Pendel in België. Deel I: de woon-werkverplaatsingen, blz. 67

<sup>18</sup> Bron : VERHETSEL, Ann, Isabelle THOMAS, Etienne VAN HECKE en Marjan BEELEN (2007), Pendel in België. Deel I: de woon-werkverplaatsingen, blz. 47

<sup>19</sup> Een positief pendelsaldo betekent dat het aantal personen dat een regio binnenkomt groter is dan het aantal personen dat die regio verlaat en dat deze regio een aantrekkingspool voor werkgelegenheid is. Wanneer dit saldo negatief is, dan geeft dit aan dat in de betrokken regio de woonfunctie primeert op de werkfunctie. Bron : VERHETSEL, Ann, Isabelle THOMAS, Etienne VAN HECKE en Marjan BEELEN (2007), Pendel in België. Deel I: de woon-werkverplaatsingen, blz. 53

<sup>20</sup> Bron : ibidem, blz. 56

<sup>21</sup> Bron : ibidem, blz. 60-61

<sup>22</sup> Bron : ibidem, blz. 65-66

<sup>23</sup> Bron : blz. 30 en 31 van het eindrapport van de studie « Evaluatie van het nieuwe opvolgingsstelsel voor werkzoekenden » dd. april 2008 die IDEA Consult op verzoek van de fod WASO uitvoerde. Werkenden zijn niet-geschorste personen die op het moment van de bevraging door IDEA Consult werk hadden. Deze bevraging leverde een totale respons op van 3714 niet-geschorsten (niet-geschorsten zijn zowel werkenden als werkzoekenden), 342 geschorsten en 1417 mensen uit de controlegroep.

## 2 Hinderpalen

### 2.1 In het algemeen

Een gebrek aan mobiliteit kan een werkloosheidsval vormen voor mensen die op zoek zijn naar een baan en die in een regio wonen met weinig werkgelegenheid en/of een beperkt aanbod van openbaar vervoer. Er zijn verschillende factoren die de geografische mobiliteit van arbeidskrachten afremmen.

#### 2.1.1 M.b.t. mobiliteit

*de uurregeling van het openbaar vervoer is niet altijd in overeenstemming met de werktijden in de bedrijven en omgekeerd<sup>24</sup>*

Dat de uurregeling van het openbaar vervoer niet afgestemd is op de werkuren in de bedrijven (27%)<sup>25</sup>, komt in de federale diagnostiek woon-werkverkeer van 30 juni 2005 naar voor als het belangrijkste probleem inzake het gebruik van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer.

Op bepaalde lokaties waar gelijkaardige bedrijven in elkaars nabijheid liggen, zoals o.m. op de luchthaven van Zaventem (Brucargo) en op kmo-bedrijvenzones, kunnen inspanningen worden gedaan om de uurroosters beter op elkaar af te stemmen, zodat het voor de openbare vervoersmaatschappijen makkelijker wordt om dergelijke bedrijvenzones op een efficiënte manier te bedienen.

*de openbare vervoersnetten zijn onvoldoende op elkaar afgestemd*

Bij geen enkele openbare vervoersmaatschappij bestaat er vandaag al de automatische reflex om voor de jaarlijkse opstelling van de dienstregeling samen te zitten met de andere openbare vervoersmaatschappijen en samen met hen na te gaan hoe de verschillende dienstregelingen het best op elkaar kunnen worden afgestemd.

*niet beschikken over een rijbewijs*

Tabel 2-1 : Vacatures in Vlaanderen waarvoor het bezit van een rijbewijs wordt verlangd

gevraagd rijbewijs	vacatures <sup>46</sup>	
	aantal	%
2007		
-	195455	69,4%
A	299	0,1%
B	81002	28,8%
C	4412	1,6%
D	468	0,2%
G	25	0,0%
<b>totaal</b>	<b>281661</b>	<b>100,0%</b>

Bron : VDAB-studiedienst<sup>26</sup>

<sup>24</sup> Bron : CRB-diagnoseadvies betreffende de woon-werkverplaatsingen van de werknemers, doc. CRB 2007-127 DEF van 30.01.2007, blz. 9

<sup>25</sup> In Vlaanderen is dat 26,3%, in Wallonië 35% en in het Brussels hoofdstedelijk gewest 14,8% . Bron : Eindverslag "diagnostiek woon-werkverkeer van 30 juni 2005", blz. 49

Anno 2007 werd voor 28,8% van de vacatures in Vlaanderen het bezit van een rijbewijs B verlangd (Tabel 2-1).

Tabel 2-2 : Vacatures in Wallonië waarvoor het bezit van en rijbewijs wordt verlangd

2007	Categorie rijbewijs	Aantal ontvangen arbeidsplaatsen	% van de ontvangen arbeidsplaatsen
	geen rijbewijs gevraagd	83,821	71,23
A	Motorfietsen, driewielers met motor	37	0,03
A2	Motorfietsen < 25kW	16	0,01
A3	Bromfietsen klasse B (drie- en vierwielers met motor)	76	0,06
B	Auto's < 3,5 ton en max. 8 plaatsen	30,246	25,70
B*	Rijbewijs B gebruikt in taxi's, verhuurdiensten, vervoer van personeel	14	0,01
BE	Rijbewijs B met aanhangwagen van meer dan 750 kg	97	0,08
C	Voertuigen > 7,5 ton	1,476	1,25
C1	Voertuigen van 3,5 ton tot 7,5 ton	120	0,10
C1E	Rijbewijs C1 met aanhangwagen > 750 kg	151	0,13
CE	Rijbewijs C met aanhangwagen >750 kg	1,479	1,26
D	Autobussen en autocars (meer dan 8 plaatsen)	127	0,11
D1	Personenvervoer van 8 tot 16 plaatsen	8	0,01
DE	Rijbewijs D met aanhangwagen van meer dan 750 kg	6	0,01
<b>Totaal ontvangen arbeidsplaatsen 2007</b>		<b>117,674</b>	<b>100,00</b>

Bron : FOREM-studiedienst

Anno 2007 werd voor 25,7% van de vacatures in Wallonië het bezit van een rijbewijs B verlangd (Tabel 2-2). In 2007 werd voor 7,9% (1412 op 17804) vacatures in Brussel het bezit van een rijbewijs verlangd.

Tabel 2-3 : Niet-werkende werkzoekenden in Wallonië die over een rijbewijs beschikken

Rijbewijs Idt	Naam rijbewijs	a. < 6 maanden	b. 6 < 12 maanden	c. 1 < 2 jaar	d. 2 < 5 jaar	e. 5 < 10 jaar	f. 10 jaar en +	Totaal
A	Motorfietsen > 25kW	51	67	53	45	23	6	245
A<=	Motorfietsen <= 25 kW of <= 0,16 kW/kg	5	9	16	4	8	5	47
A1	Motorfietsen met motor > 400 cc	12	15	14	6	10	3	60
A2	Motorfietsen met motor < 400 cc	5	4	5	9	5	3	31
A3	Bromfietsen	140	125	124	154	99	70	712
B	Auto's < 3,5 ton en max. 8 plaatsen	20,025	15,526	14,410	17,655	8,389	3,576	80,581
B*	B gebruikt in taxi's, huurdiensten, vervoer van personeel	122	83	39	66	39	5	354
BE	B met aanhangwagen van meer dan 750 kg	4,537	3,904	3,929	8,191	6,816	8,204	35,581
C	Voertuigen > 3,5 ton en max. 8 plaatsen	580	411	397	674	401	130	2,593
C1	C > 3,5 ton en <= 7,5 ton	123	59	90	85	21	12	390
C1+E	Rijbewijs C1 met aanhangwagen > 750 kg	33	13	14	9	2	1	72
CE	C met aanhangwagen van meer dan 750 kg	769	572	614	1,142	846	782	4,725
D	Personenvervoer met minstens 9 plaatsen	175	141	130	186	118	33	783
D1	D > 8 plaatsen + bestuurder en <= 16 plaatsen + bestuurder	35	32	25	51	12	1	156
D1+E	Rijbewijs D1 met aanhangwagen > 750 kg	13	6	10	7			36
DE	D met aanhangwagen van meer dan 750 kg	255	223	184	454	291	298	1,705
F	A en B ingericht voor minder-validen	1	2	1	3	3	1	11
L	Leervergunning	1,667	2,12	1,401	1,320	348	76	6,932
<b>Totaal</b>		<b>28,548</b>	<b>24,312</b>	<b>21,456</b>	<b>30,061</b>	<b>17,431</b>	<b>13,206</b>	<b>135,014</b>

Bron : FOREM-studiedienst

<sup>26</sup> Het betreft vacatures voor het normaal economisch circuit (excl. interimopdrachten).

Eind april 2008 telde het Waalse gewest 237.455 niet-werkende werkzoekenden (NWWZ). 126.976 (d.i. 53,47%) van hen gaven aan een rijbewijs B of + te hebben<sup>27</sup> (Tabel 2-3) .

43,4% (d.i. 40.732 van de 93.845) van de NWWZ in het Brussels hoofdstedelijk gewest gaf aan een rijbewijs B of + te hebben (situatie januari 2007)<sup>28</sup>.

Eind april 2008 telde Vlaanderen 159.612 niet-werkende werkzoekenden. Daarvan beschikte 63,6% (101.500 werkzoekenden) over een rijbewijs (vanaf rijbewijs B)<sup>29</sup>.

### *niet beschikken over een wagen*<sup>30</sup>

Tabel 2-4: Wagenbezit op individueel niveau (opdeling volgens gewest)

		Gewest/regio			
		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Totaal
Ja	aantal	654318	5394529	2874726	8923573
	%	64,2%	89,5%	85,0%	85,5%
Nee, kan niet veroorloven	aantal	247878	198922	258064	704864
	%	24,3%	3,3%	7,6%	6,8%
Nee, andere redenen	aantal	117503	435382	251161	804046
	%	11,5%	7,2%	7,4%	7,7%
Totaal	aantal	1019699	6028833	3383951	10432483
	%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Bron: Fod Economie, Middenstand, Kmo en Energie, AD Statistiek en Economische Informatie

14,5% van de bevolking in België woont in een huishouden dat niet over een wagen beschikt. Dit percentage verschilt van gewest tot gewest. In het Vlaams gewest bedraagt het 10,5%, in het Waals gewest 15% en in het Brussels hoofdstedelijk gewest 35,8% (Tabel 2-4).

Tabel 2-5 : HS11 : Heeft u een wagen ? naar activiteitsstatus (individueel niveau)

		Werkend	Werkloos	Gepensioneerd	Inactief	Totaal
Ja	aantal	3803495	533884	1243940	1501076	7082395
	%	93,9%	72,4%	71,4%	82,1%	84,8%
Nee, kan niet veroorloven	aantal	1111377	126314	108348	192296	538335
	%	2,8%	17,1%	6,2%	10,5%	6,4%
Nee, andere redenen	aantal	134001	77221	390380	134406	736008
	%	3,3%	10,5%	22,4%	7,400%	8,800%
Totaal	aantal	4048873	737419	1742668	1827778	8356738
	%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Bron: Fod Economie, Middenstand, Kmo en Energie, AD Statistiek en Economische Informatie

27,6% (533.884) van de (737.419) werklozen beschikt niet over een wagen. 17,1% (126.314) van hen omdat ze zich geen wagen kunnen aanschaffen, de overige 10,5% (77.221) omwille van andere redenen (Tabel 2-5).

<sup>27</sup> Bron: studiedienst FOREM

<sup>28</sup> Bron: studiedienst ACTIRIS

<sup>29</sup> Bron : studiedienst VDAB

<sup>30</sup> Merk op : De studiediensten van de gewestelijke arbeidsbemiddelingsdiensten (VDAB, FOREM en ACTIRIS) beschikken niet over cijfergegevens m.b.t. het aantal vacatures waarvoor het bezit van een wagen wordt verlangd.

Tabel 2-6 : HS110 : Heeft u een wagen ? naar gewest (huishoudniveau)

		Gewest/regio			
		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Totaal
Ja	aantal	2799339	2108798	1144662	3532799
	%	55,6%	82,8%	77,7%	78,1%
Nee, kan niet	aantal	140952	114131	140563	395646
	%	28,1%	4,5%	9,5%	8,7%
Nee, andere	aantal	82148	324325	187039	593512
	%	16,3%	12,7%	12,7%	13,1%
Totaal	aantal	502439	2547254	1472264	4521957
	%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Bron: Fod Economie, Middenstand, Kmo en Energie, AD Statistiek en Economische informatie

In België beschikken 21,9% huishoudens niet over een wagen. Dit percentage is in elk gewest verschillend. In het Brussels hoofdstedelijk gewest bedraagt het 44,4%, in het Waals gewest 22,3% en in het Vlaams gewest 17,2% (Tabel 2-6).

75,9% van de niet-werkende werkzoekenden (NWWZ) (d.i. 71.191 van de 93.845) in het Brussels hoofdstedelijk gewest gaf aan niet over een wagen als transportmiddel te beschikken<sup>31</sup>.

Eind april 2008 telde Vlaanderen 159.612 niet-werkende werkzoekenden. Daarvan beschikte 59,6% niet over een wagen<sup>32</sup>.

Voor de personen die geen wagen bezitten is het soms onmogelijk een baan aan te nemen in ondernemingen die in slecht of niet met het openbaar vervoer bereikbare zones gevestigd zijn<sup>33</sup>.

Wanneer werklozen zich een eigen wagen moeten aanschaffen om werk te zoeken of op het werk te geraken, kan het voor hen soms (financieel) beter zijn werkloos te blijven daar het inkomen dat de job in kwestie zou opleveren na aftrek van de mobiliteitskosten lager kan liggen dan het bedrag van de werkloosheidsuitkering<sup>34</sup>. Dit verklaart wellicht ook waarom werklozen over het algemeen in eerste instantie een job zoeken in de nabijheid van hun woonplaats om de vervoerkosten die gepaard gaan met de sollicitatie en op termijn de eventuele pendel- en herlocatiekosten te minimaliseren<sup>35</sup>.

De voormelde cijfergegevens verschaffen waardevolle informatie, maar laten op zich niet toe om de link te maken tussen het beschikken over een rijbewijs/wagen enerzijds en het kunnen invullen van jobs die beschikbaar zijn anderzijds. Daarom is verder onderzoek nodig om inzicht te verwerven omtrent de mate waarin het hebben van een rijbewijs/wagen al dan niet meer kansen biedt op werk.

### *de stijging van de verplaatsingskosten (resp. brandstofprijzen)*

De stijging van de verplaatsingskosten (resp. brandstofprijzen) kan een belemmering vormen voor de werknemers die in een regio met weinig werkgelegenheid en/of een beperkt aanbod van openbaar vervoer wonen (dit zeker in de huidige situatie waarin er nog geen volwaardige alternatieven voor de wagen bestaan tegen een prijs die haalbaar is voor iedereen, ook voor personen met een bescheiden inkomen).

<sup>31</sup> Bron : studiedienst ACTIRIS

<sup>32</sup> Bron : studiedienst VDAB

<sup>33</sup> Bron : CRB-diagnoseadvies betreffende de woon-werkverplaatsingen van de werknemers, doc. CRB 2007-127 DEF van 30.01.2007, blz. 13

<sup>34</sup> Bron : CRB-advies betreffende de energie-efficiëntie in de vervoersector, doc. CRB 241 DEF van 20.02.2008, blz. 17

<sup>35</sup> Bron : HIVA-onderzoek "Duurzame mobiliteit voor een duurzame arbeidsmarkt" van 2001

Tabel 2-7 : De totale kostprijs van het gebruik van de eigen wagen

# km afgelegd per jaar	10,000	20,000	30,000
afschrijvingskost (in euro/jaar) (a)	2,200	2,200	2,200
belasting op inverkeerstelling (in euro/jaar)	25	25	25
verkeersbelasting (in euro/jaar)	252	252	252
verzekeringskost (in euro/jaar)	566	566	566
<b>totale vaste kosten (b)</b>			
in euro/jaar	3,043	3,043	3,043
in euro/km	0,30	0,15	0,10
onderhoudskost (in euro/jaar)	500	1,000	1,500
brandstofkost (in euro/jaar) ©	750	1,500	2,250
<b>totale variabele kosten (d)</b>			
in euro/jaar	1,250	2,500	3,750
in euro/km	0,13	0,13	0,13
<b>totale kosten (TK) chauffeur (e)</b>			
in euro/jaar	<b>4,293</b>	<b>5,543</b>	<b>6,793</b>
in euro/km	<b>0,43</b>	<b>0,28</b>	<b>0,23</b>

Noten :

(a) = [de aankoopprijs van de wagen (15.000 euro) – de doorverkoopprijs van de wagen (4.000 euro)] / het # jaar waarop de wagen wordt afgeschreven (5)

(b) = afschrijvingskost + belasting op inverkeerstelling + verkeersbelasting + verzekeringskost

(c) = in de hypothese dat 1 liter diesel 1 euro kost en dat de wagen 6 liter/100 km verbruikt

(d) = onderhoudskost + brandstofkost

(e) = (b) + (d)

Bron : PANS, Michèle (2006), "Individueel versus collectief vervoer", *Sociaaleconomische nieuwsbrief*, nr. 112, februari 2006, blz. 49

Merk op. De totale kostprijs van het gebruik van de eigen wagen in bovenstaande tabel vormt momenteel een onderschatting van de huidige kostprijs van het gebruik van de eigen wagen omdat de brandstofprijzen sinds het moment waarop de kostprijsberekening plaatsvond (februari 2006) sterk gestegen zijn. Voor het maken van de berekening in de tabel, werd ervan uitgegaan dat de wagen in kwestie 6 liter diesel per 100 km verbruikt en dat 1 liter diesel 1 € kost (vandaag de dag kost 1 liter diesel meer dan 1 €).

Hoe groter het aantal kilometer dat jaarlijks wordt afgelegd, hoe groter het aandeel van de variabele kosten in de totale kostprijs van het gebruik van de eigen wagen, en dus hoe groter de impact van de stijgende brandstofprijzen (Tabel 2-7).

### *de toenemende verkeerscongestie en de daaruit voortvloeiende grotere tijdsafstand<sup>36</sup>*

Tussen 1991 en 2001 is de tijdsafstand vooral in de belangrijkste werkgelegenheidscentra sterk toegenomen. Dit geeft aan dat de grote tewerkstellingsplaatsen steeds moeilijker te bereiken zijn en dat mensen die in de belangrijkste werkgelegenheidscentra werken, het langst onderweg zijn<sup>37</sup>. Hoe langer de verplaatsingstijd, des te moeilijker het is om werk en privéleven goed op elkaar af te stemmen.

### *onvoldoende veilige fietspaden*

De wegen zijn nog onvoldoende uitgerust met veilige fietspaden. Bij de heraanleg of aanleg van de wegen wordt nog onvoldoende gedacht aan het aanleggen van veilige, van de weg afgescheiden fietspaden. Dit is vooral het geval in de grote steden.

<sup>36</sup> De tijdsafstand is de tijd die men onderweg is tussen de woonplaats en de werkplaats.

<sup>37</sup> Bron : VERHETSEL, Ann, Isabelle THOMAS, Etienne VAN HECKE en Marjan BEELEN (2007), Pendel in België. Deel I: de woon-werkverplaatsingen, blz. 73

Er is nood aan degelijke informatie voor toekomstige fietsers over alternatieve veilige routes teneinde meer werknemers te stimuleren om naar het werk te fietsen. Het onvoldoende aanbod van veilige fietspaden is maar een klein aspect van de problematiek van de geografische en intergewestelijke mobiliteit van de werkzoekenden. Meer veilige fietspaden aanleggen is slechts een deel van de oplossing van deze problematiek.

## 2.1.2 M.b.t. bereikbaarheid

### *gebrekkige bereikbaarheid van bepaalde werkplaatsen met het openbaar vervoer*

Veel bedrijfszones hebben weinig of geen aansluiting met de openbare vervoersnetten<sup>38</sup>.

Er zijn thans tal van ondernemingen die moeite hebben met het rekruteren van nieuw personeel (vnl. in Wallonië) of het behouden van bestaand personeel (vnl. in Vlaanderen) omdat ze niet of moeilijk met het openbaar vervoer bereikbaar zijn<sup>39</sup>.

Bedrijven die actief zijn op eenzelfde bedrijfszone maken nog onvoldoende gebruik van de mogelijkheid om gezamenlijk privaat collectief vervoer te organiseren. Dit kan nochtans de bezettingsgraad en bijgevolg de kostprijs van dit vervoer sterk doen dalen. Het feit dat de werkuren van de bedrijven vaak niet op elkaar afgestemd zijn, is een bemoelijkende factor.

Wanneer een onderneming geen verbinding heeft met het openbaar vervoer, wordt dat soms aangevoeld als een gebrekkige bereikbaarheid van de onderneming, wat aanwervingen kan bemoeilijken<sup>40</sup>. Uit de federale diagnostiek woon-werkverkeer van 30 juni 2005 blijkt dat 24,9% van de bedrijven niet of onvoldoende ontsloten is met het openbaar vervoer<sup>41</sup> en dat dit de tweede belangrijkste reden is om voor het woon-werkverkeer geen gebruik te maken van het openbaar vervoer.

De zwakkere groepen op de arbeidsmarkt ervaren de bereikbaarheid van werkgelegenheidscentra met het openbaar vervoer bijna systematisch als een knelpunt bij het vinden van een job. Er wonen meer werklozen in gemeenten die goed ontsloten zijn via het openbaar vervoer dan in minder goed of slecht via het openbaar vervoer ontsloten gemeenten. Werklozen beschikken dus wel vaak over een openbaar vervoeraanbod dicht bij hun woonplaats, maar het probleem is dat ze hiermee niet op de plaatsen geraken waar jobs beschikbaar zijn die bij hun profiel passen. Concreet denken we hierbij aan de laaggeschoolden die in de steden wonen maar voor wie de bedrijfsterreinen buiten de stad (waar laaggeschoolde functies worden aangeboden) niet of slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Aan een ontsluiting via de autosnelweg hebben ze niks of niet veel want doorgaans beschikken ze niet over een wagen. Hoe langer men werkloos is, hoe kleiner de kans dat men in een goed ontsloten gebied woont<sup>42</sup>.

---

<sup>38</sup> Bron : CRB-diagnoseadvies betreffende de woon-werkverplaatsingen van de werknemers, doc. CRB 2007-127 DEF van 30.01.2007, blz. 9

<sup>39</sup> Bron : CRB-advies betreffende de energie-efficiëntie in de vervoersector, doc. CRB 241 DEF van 20.02.2008, blz. 17

<sup>40</sup> Bron : CRB-diagnoseadvies betreffende de woon-werkverplaatsingen van de werknemers, doc. CRB 2007-127 DEF van 30.01.2007, blz. 13

<sup>41</sup> In Vlaanderen is dat 23,5%, in Wallonië 33,9% en in het Brussels hoofdstedelijk gewest 14,6%. Bron : Eindverslag "diagnostiek woon-werkverkeer van 30 juni 2005", blz. 50

<sup>42</sup> Bron : HIVA-onderzoek "Duurzame mobiliteit voor een duurzame arbeidsmarkt" van 2001

### 2.1.3 M.b.t. talenkennis

#### *een gebrekkige kennis van een andere taal dan de moedertaal*

Een gebrekkige kennis van een andere taal dan de moedertaal levert werkzoekenden problemen op bij het zoeken naar en vinden van werk.

Aan Forem, de VDAB en Actiris werd gevraagd de bestaande gegevens te verstrekken over de talenkennis van de werkzoekenden. Het niveau van de talenkennis wordt voornamelijk toegekend op basis van de verklaring van de werkzoekende. De cijfers moeten dan ook met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

#### *gegevens verstrekt door ACTIRIS*

Wat Brussel betreft, was de door Actiris verstrekte analyse gebaseerd op, enerzijds, de kennis van de andere landstaal waarvoor de werkzoekende is ingeschreven en, anderzijds, de kennis van het Engels. Zowat 96% van de werkzoekenden is bij ACTIRIS in het Frans ingeschreven. De werkzoekenden kunnen verschillende niveaus van talenkennis invullen (begrijpen / spreken / lezen / schrijven voor elke taal). Het onderzoek heeft hier betrekking op de mondelinge kennis van de taal.

Tabel 2-8 : Uitsplitsing van de werkzoekenden naar studieniveau en mondelinge kennis van de andere landstaal (januari 2008)

	Matig	Hoog	NWWZ	% Matig	% Hoog
1. Basisonderwijs	2,025	1,372	13,392	15,1%	10,2%
2. Lager secundair	3,589	1,910	17,857	20,1%	10,7%
3. Hoger secundair	5,896	2,601	19,245	30,6%	13,5%
4. Hoger niet-universitair	3,123	1,505	7,647	40,8%	19,7%
5. Universitair	2,158	1,050	4,435	48,7%	23,7%
6. Leercontract	273	153	1,389	19,7%	11,0%
7. Andere studies	1,309	517	29,880	4,4%	1,7%
<b>Totaal</b>	<b>18,373</b>	<b>9,108</b>	<b>93,845</b>	<b>19,6%</b>	<b>9,7%</b>

Bron : Actiris

9,7% van de werkzoekenden beheerst de twee landstalen goed. Dit percentage verschilt sterk naargelang van het studieniveau. Zo beheerst 10,2% van de werkzoekenden afkomstig uit het basisonderwijs beide landstalen, terwijl dit cijfer oploopt tot 13,5% voor degenen met een diploma van het hoger secundair onderwijs en zelfs tot 23,7% voor de werkzoekenden met een universiteitsdiploma. Slechts 1,7% van de werkzoekenden in de categorie "andere studies" beheerst beide landstalen goed. Deze categorie omvat vooral werkzoekenden met een diploma dat niet in België wordt erkend (Tabel 2-8).

Tabel 2-9 : Mondelinge talenkennis van de werkzoekenden (januari 2008)

	Mannen	Vrouwen	Totaal	Mannen	Vrouwen	Totaal
Matige kennis andere landstaal (NI of Fr)	9,356	9,017	18,373	19,4%	19,7%	19,6%
Matige kennis Engels	13,451	11,158	24,609	28,0%	24,4%	26,2%
Hoge kennis andere landstaal	4,732	4,376	9,108	9,8%	9,6%	9,7%
Hoge kennis Engels	8,27	6,606	14,876	17,2%	14,4%	15,9%
Matige kennis andere landstaal of Engels	16,771	15,077	31,848	34,9%	33,0%	33,9%
Matige kennis andere landstaal en Engels	6,036	5,098	11,134	12,5%	11,1%	11,9%
Hoge kennis andere landstaal of Engels	10,441	9,021	19,462	21,7%	19,7%	20,7%
Hoge kennis andere landstaal en Engels	2,561	1,961	4,522	5,3%	4,3%	4,8%
<b>Totaal</b>	<b>48,117</b>	<b>45,728</b>	<b>93,845</b>			

Bron : Actiris

19,6% van de werkzoekenden verklaart een gemiddelde of hogere mondelinge kennis van de andere landstaal te bezitten. 15,9% van de werkzoekenden verklaart een goede kennis van het Engels te bezitten (26,2% een matige kennis). Aangaande de kennis van de andere landstaal of van het Engels zegt 20,7% van de werkzoekenden te beschikken over een goede kennis van een van deze twee talen (33,9% een matige kennis). Aangaande de kennis van de andere landstaal en van het Engels verklaart 4,8% van de werkzoekenden een goede kennis te hebben van de drie talen (11,9% een matige kennis) (Tabel 2-9).

Tabel 2-10 : Uitsplitsing van de werkzoekenden naar leeftijd en mondelinge kennis van de andere landstaal (januari 2008)

	Matig	Hoog	NWWZ	% Matig	% Hoog
< 25	3,244	1,070	15,205	21,3%	7,0%
25-29	3,578	1,324	16,569	21,6%	8,0%
30-39	4,858	2,387	27,349	17,8%	8,7%
40-49	3,670	2,126	20,957	17,5%	10,1%
> 50	3,023	2,201	13,765	22,0%	16,0%
<b>Totaal</b>	<b>18,373</b>	<b>9,108</b>	<b>93,845</b>	<b>19,6%</b>	<b>9,7%</b>

Bron : Actiris

### *gegevens verstrekt door Forem*

De rubriek "geen informatie of zonder kennis" kan onmogelijk worden uitgesplitst. De onderstaande cijfers moeten dan ook uiterst voorzichtig worden gehanteerd.

Tabel 2-11 : Niveau kennis Frans van de niet-werkende werkzoekenden (mei 2008)

Kennisniveau	Aantal	Percentage
Zeer goede kennis	28,839	12,1%
Goede kennis	118,740	49,8%
Matige kennis	61,312	25,7%
Elementaire kennis	28,956	12,1%
Geen informatie of zonder kennis	645	0,3%
<b>Totaal</b>	<b>238,492</b>	<b>100,0%</b>

Bron en berekeningen : Forem

Tabel 2-12 : Niveau kennis Nederlands van de niet-werkende werkzoekenden (mei 2008)

Kennisniveau	Aantal	Percentage
Zeer goede kennis	1,450	0,6%
Goede kennis	5,355	2,2%
Matige kennis	17,836	7,5%
Elementaire kennis	36,180	15,2%
Geen informatie of zonder kennis	177,671	74,5%
<b>Totaal</b>	<b>238,492</b>	<b>100,0%</b>

Bron en berekeningen : Forem

Tabel 2-13 : Niveau kennis Engels van de niet-werkende werkzoekenden (mei 2008)

Kennisniveau	Aantal	Percentage
Zeer goede kennis	2,549	1,1%
Goede kennis	12,939	5,4%
Matige kennis	27,557	11,6%
Elementaire kennis	31,620	13,3%
Geen informatie of zonder kennis	163,827	67,7%
<b>Totaal</b>	<b>238,492</b>	<b>100,0%</b>

Bron en berekeningen : Forem

*gegevens verstrekt door de VDAB*

Tabel 2-14 : Moedertaal van de werkzoekenden (april 2008)

Moedertaal	Aantal	Percentage
Nederlands	119931	75,1%
Frans	11059	6,9%
Andere	28622	17,9%
<b>Totaal</b>	<b>159612</b>	<b>100,0%</b>

Bron : VDAB

Tabel 2-15 : Kennis Nederlands van de werkzoekenden (april 2008)

Kennis Nederlands	Aantal	Percentage
Niet	7300	4,6%
In beperkte mate	17272	10,8%
Goed	59815	37,5%
Zeer goed	75225	47,1%
<b>Totaal</b>	<b>159612</b>	<b>100,0%</b>

Bron : VDAB

Tabel 2-16 : Kennis Frans van de werkzoekenden

Kennis Frans	Aantal	Percentage
Niet	72943	45,7%
In beperkte mate	39768	24,9%
Goed	28465	17,8%
Zeer goed	18436	11,6%
<b>Totaal</b>	<b>159612</b>	<b>100,0%</b>

Bron : VDAB

Tabel 2-17 : Kennis Engels van de werkzoekenden

Kennis Engels	Aantal	Percentage
Niet	77160	48,3%
In beperkte mate	34868	21,8%
Goed	33639	21,1%
Zeer goed	13945	8,7%
<b>Totaal</b>	<b>159612</b>	<b>100,0%</b>

Bron : VDAB

Ongeveer een vierde van de Vlaamse werkzoekenden heeft een andere moedertaal dan het Nederlands. De belangrijkste anderstalige groepen worden gevormd door Franstaligen en werkzoekenden met een Turkse of Maghrebijnse moedertaal. 63% van de anderstalige werkzoekenden begrijpt weinig of geen Nederlands. Een vlotte kennis van het Nederlands blijkt anderstalige werkzoekenden een duidelijk voordeel op te leveren bij het zoeken naar werk<sup>43</sup>.

Vooraf in het Brussels hoofdstedelijk gewest stellen we vast dat de kennis van het Nederlands van veel werkzoekenden beperkt is of ontbreekt.

---

<sup>43</sup> Bron : VDAB ontcijfert nr. 11

## 2.1.4 M.b.t. kwalificaties

### *de overdraagbaarheid van competenties*

Zowel langs Vlaamse als langs Franstalige zijde werden in samenwerking met de sociale partners initiatieven genomen voor de erkenning van verworven competenties (EVC), resp. de Vlaamse titels voor beroepsbekwaamheid ("ervaringsbewijzen") en de Franstalige "titres de compétences". Deze ontwikkelingen zijn bijzonder positief te noemen, maar versterken tegelijkertijd de nood aan uitwisselbaarheid van deze bewijzen tussen de gewesten en de gemeenschappen.

Vanuit de EU wordt de uitbouw van een kwalificatiestructuur (European Qualification Framework, EQF) sterk gepromoot. Daarbij is het uitdrukkelijk de bedoeling dat de diverse nationale kwalificatiestructuren uitwisselbaar zijn, met het oog op de bevordering van de mobiliteit.

## 2.1.5 M.b.t. werkloosheidsvallen

### *ontoereikend aanbod van infrastructuur voor kinderopvang*

Kinderopvang blijft voor sommige vrouwen, meer bepaald voor de vrouwen met een laag opleidingsniveau of alleenstaande vrouwen, een beletsel om aan het werk te gaan. De prijs en het aanbod van kinderopvangplaatsen spelen, vooral voor vrouwen, een erg belangrijke rol in de toegang tot de arbeidsmarkt. Dat is meer bepaald zo voor alleenstaande moeders met een laag opleidingsniveau, omdat ze over weinig financiële middelen beschikken om de huishoudelijke taken en de kinderopvang uit te besteden en bij de inrichting van hun leven meer moeilijkheden ondervinden<sup>44</sup>.

De bestaande opvanginfrastructuur volstaat niet om in de vraag van de ouders naar kinderopvang te voorzien. Bovendien zijn zowel de gesubsidieerde als de niet-gesubsidieerde opvangcentra ongelijkmatig over het land verspreid. In de Vlaamse gemeenschap is er een grotere beschikbaarheid van kinderopvang<sup>45</sup>.

De tarieven voor kinderopvang verschillen van gemeenschap tot gemeenschap. In de Vlaamse gemeenschap gelden de tarieven van Kind en Gezin<sup>46</sup>. Het Office de Naissance et de l'Enfance (ONE) in de Franstalige gemeenschap hanteert andere tarieven, die net als in de Vlaamse gemeenschap inkomensgebonden zijn (hoger inkomen, hoger tarief), maar op een verschillende wijze worden berekend. Daar waar het ONE tarieven toekent in functie van inkomensschalen, zijn de tarieven in de Vlaamse gemeenschap op een continue wijze gekoppeld aan het inkomen: een kleine inkomensverhoging vertaalt zich in een geleidelijke verhoging van het tarief in de Vlaamse gemeenschap, maar kan in de Franstalige gemeenschap een abrupte (discontinue) tariefverhoging met zich brengen (indien de kleine inkomensverhoging aanleiding geeft tot het tarief van een hogere inkomensschaal). Daarbovenop starten en eindigen de tarieven in de Franstalige gemeenschap op een hoger niveau, nl. in 2007 van 2,02 euro tot 28,54 euro per dag tegenover 1,33 euro tot 23,75 euro per dag in de Vlaamse gemeenschap. Op basis van bijkomende berekeningen van het Centrum voor Sociaal Beleid (CSB) kunnen we stellen dat dit neerkomt op kinderopvangkosten in procenten van het netto-inkomen voor een alleenstaande ouder die werkt tegen het GGMMI (gewaarborgd gemiddeld

---

<sup>44</sup> Bron : DENIL, Frédérique, "Kinderopvang : belangrijk voor werkgelegenheid", Sociaaleconomische Nieuwsbrief van mei 2002 blz. 3-9.

<sup>45</sup> Bron : ibidem

<sup>46</sup> Het gaat hierbij om de tarieven voor kinderopvang bij een aangesloten opvangouder of een erkend kinderdagverblijf.

minimum maandelijks inkomen) van 3,62% in de Vlaamse gemeenschap en 8,10% in de Franstalige gemeenschap<sup>47 48</sup>.

De financieel minder begunstigde ouders (laag opleidingspeil, laag inkomen, moeilijke werkgelegenheidssituatie...) en alleenstaande ouders doen minder vaak een beroep op externe kinderopvang. Deze ouders kiezen in de eerste plaats voor gesubsidieerde centra of voor de grootouders. Voorts maken ze vaker buiten de normale uurregeling (bv. na 18 uur of tijdens het weekend) gebruik van de diensten van opvangcentra. Wegens het beperkt aantal opvangplaatsen in de gesubsidieerde opvangcentra is de kans dat minder bemiddelde of alleenstaande ouders er een beroep op kunnen doen als ze weer aan het werk gaan vrij klein omdat ze hun kinderen op minder regelmatige basis plaatsen dan andere ouders<sup>49</sup>.

Hoe langer personen met een of meerdere kinderen onderweg zijn tussen hun woon-en werkplaats, hoe groter de nood aan kinderopvang buiten de normale opvanguren (d.w.z. na 18 uur 's avonds en voor zeven uur 's morgens). Ongeveer 15 tot 20% van de gezinnen die nood hebben aan opvang buiten de normale opvanguren, hebben moeilijkheden om buiten de normale opvanguren opvang te vinden<sup>50</sup>.

Eenoudergezinnen lijken opvallend meer moeilijkheden te ervaren met het vinden van opvang na 18 uur 's avonds en met het vinden van langdurige opvang (meer dan 11 uur per dag) dan tweeoudergezinnen<sup>51</sup>.

Naast de opvang buiten de normale opvanguren vormt ook de opvang wanneer een kind plots ziek wordt een knelpunt. Veel ouders zijn immers genoodzaakt om snel een oplossing te zoeken omdat hun kind niet naar school kan of niet bij de gebruikelijke opvang terecht kan<sup>52</sup>.

Daarbij moet ook in acht worden genomen dat, naarmate de werknemers langer van huis zijn en/of langdurige verplaatsingen moeten maken van en naar het werk, de tijd dat de kinderen in de opvang moeten doorbrengen stijgt, waardoor ook de kinderopvangkosten stijgen.

Hoe groter het aantal uren dat je kind in een kinderdagverblijf doorbrengt, hoe hoger de prijs voor kinderopvang. Ter illustratie : de tarieven voor kinderopvang in functie van de verblijfsduur in een kinderopvangverblijf die van toepassing zijn in de Vlaamse gemeenschap<sup>53</sup>.

- Wordt je kind minder dan 3 uur opgevangen, dan betaal je 40% van de dagprijs<sup>54</sup>.
- Wordt je kind van 3 uur tot minder dan 5 uur opgevangen, dan betaal je 60% van de dagprijs.
- Wordt je kind van 5 uur tot minder dan 12 uur opgevangen, dan betaal je 100% van de dagprijs. Wanneer je kind alleen overnacht in de opvang en die overnachting minder dan 13 uur duurt, dan betaal je 100% van de dagprijs.

---

<sup>47</sup> Noteer dat in de eindafrekening van de personenbelasting ook de fiscale aftrekbaarheid van de kinderopvangkosten speelt en aangezien hogere kinderopvangkosten resulteren in een hogere fiscale aftrek - voor zover het plafondbedrag van 11,20 euro per dag (aanslagjaar 2009) niet overschreden is - zal het nettominimumloon na de eindafrekening hoger uitvallen in Wallonië. Bovenstaande percentages houden hier echter geen rekening mee.

<sup>48</sup> Bron : NEVEJAN, Hendrik, "Een werkloosheidsval in België ?", Sociaaleconomische nieuwsbrief n° 133 van januari 2008, blz. 11-19

<sup>49</sup> Bron : DENIL, Frédérique, "Kinderopvang : belangrijk voor werkgelegenheid", Sociaaleconomische Nieuwsbrief van mei 2002 blz. 3-9.

<sup>50</sup> Bron : GHYSELS, Joris en Maja, DEBACKER, 2007, "Zorgen voor kinderen in Vlaanderen : een dagelijkse evenwichtsoefening ?", Uitgeverij Acco, Leuven.

<sup>51</sup> Bron : ibidem

<sup>52</sup> Bron : ibidem

<sup>53</sup> Bron : <http://www.kindengezin.be/KG/Themas/Kinderopvang/prijs/prijs.jsp>

<sup>54</sup> Voor de periode tussen juli 2007 en juni 2008 ligt de prijs voor een dag opvang voor een kind tussen 1,35 euro en 24,07 euro.

- Voor opvang van 12 uur en meer betaal je 160% van de dagprijs. Je betaalt ook 160% van de dagprijs als je kind overnacht in de opvang en die overnachting langer dan 13 uur duurt.

***werken is in bepaalde gevallen financieel niet interessant***

De financiële werkloosheidsval heeft betrekking op een situatie waarin een job aannemen niet leidt tot meer koopkracht, maar een beperkte winst oplevert of zelfs inkomensverlies tot gevolg heeft. De extra netto-inkomens die verbonden zijn aan het aannemen van een baan zijn te klein of onbestaande in vergelijking met het netto-inkomen in een situatie waarin men van een uitkering moet leven.

Ervan uitgaande dat de werkloze in zijn financiële overwegingen ook rekening houdt met kinderopvangkosten en vervoerkosten, kunnen we stellen dat er aanwijzingen zijn dat de financiële prikkels tot werkhervatting in Vlaanderen hoger kunnen uitvallen dan in Wallonië. Ter illustratie, de hiernavolgende berekening die gemaakt werd voor een alleenstaande ouder met een kind van 6 jaar en een kind jonger dan 3 jaar, die na een periode van langdurige (> 1 jaar) werkloosheid het werk hervat tegen het GGMMI (gewaarborgd gemiddeld minimum maandelijks inkomen). Vóór kinderopvangkosten én transportkosten bedraagt het arbeidssurplus<sup>55</sup> zowel in het Vlaams gewest als in het Waals gewest 12,9%. Met het in mindering brengen van de kinderopvangkosten komt dit percentage in het Vlaams en Waals gewest uit op resp. 9,0% en 4,2%. Met daarbovenop de vervoerskosten, en rekening houdend met het regionaal verschil in de gemiddelde woon-werkafstand<sup>56</sup>, vallen deze percentages verder terug op resp. 8,5% en 3,1% in het beste geval (met resp. een jaarabonnement DE LIJN en TEC) en op resp. 4,1% en -1,4% in het slechtste geval (met resp. een jaarabonnement NMBS+DE LIJN+MIVB en NMBS+TEC+MIVB)<sup>57</sup>.

In het kader van de werkloosheidsvallen zijn er naast de vervoer- en kinderopvangkosten nog andere elementen die van invloed zijn op de beslissing van een werkzoekende om al dan niet te gaan werken, bv. : de voordelen die verbonden zijn aan het statuut van werkloze en die wegvallen als men aan de slag gaat (bv. een gratis MIVB-abonnement voor het hele gezin, sociale tarieven op elektriciteit,...), niet beschikken over de vereiste opleiding, onvoldoende begeleiding enzovoort.

## 2.1.6 M.b.t. bestaande instrumenten

***in de federale diagnostiek woon-werkverkeer<sup>58</sup> zijn onvoldoende gegevens beschikbaar om de interregionale mobiliteit te meten***

Uit de gegevens van de federale diagnostiek woon-werkverkeer, die om de drie jaar wordt afgenomen in ondernemingen met meer dan 100 werknemers, voor de vestigingseenheid die met de hoofdzetel overeenstemt en voor elke andere vestigingseenheid waar er ten minste 30 werknemers geteld worden, kan niet worden afgeleid waar de werknemers van een onderneming vandaan komen en volgens welke trajecten de grote vervoersstromen van en naar de werkplaats zich situeren. In het kader van de

<sup>55</sup> Onder arbeidssurplus verstaan we het globaal financieel voordeel van werken t.o.v. niet werken.

<sup>56</sup> De gemiddelde woon-werkafstand verschilt van gewest tot gewest : 19 km in het Vlaams gewest, 25 km in het Waals gewest en 8 km in het Brussels hoofdstedelijk gewest.

<sup>57</sup> Bron : NEVEJAN, Hendrik, Een werkloosheidsval in België ?, Sociaaleconomische nieuwsbrief n° 133 van januari 2008, blz. 11-19

<sup>58</sup> Ter herinnering : op 5 maart 2004 brachten de CRB en de NAR een gemeenschappelijk advies uit over het ontwerp van ministerieel besluit houdende vaststelling van de wijze waarop de gegevens ten behoeve van de databank inzake woon-werkverkeer worden opgevraagd (doc. CRB 2004/295, Advies n°1458) ; op 30 januari 2007 bracht de CRB een diagnoseadvies uit betreffende de woon-werkverplaatsingen van de werknemers (doc CRB 2007-127 DEF) ; op 9 juli 2008 brachten de CRB en de NAR een gemeenschappelijk advies uit over de evaluatie van de federale diagnostiek m.b.t. de woon-werkverplaatsingen (doc CRB 2008-846 DEF).

interregionale mobiliteit is het niet mogelijk om te weten te komen langs welke verkeersassen het personeel van een onderneming zich naar het werk begeeft. De diagnostiek spreekt zich in dat opzicht alleen uit over het aantal werknemers in de onderneming en over hun manier van verplaatsen. Het is daarom van belang dat de mogelijkheid wordt gecreëerd om linken te leggen tussen het door de werknemer gebruikte vervoermiddel en het afgelegde traject teneinde de bruikbaarheid van de verzamelde informatie voor de openbaarvervoermaatschappijen te vergroten en de uitstippeling van trein-, bus-, tram- en metrotrajecten in functie van het woon-werkverkeer te vergemakkelijken. Een dergelijke koppeling van gegevens dient wel te gebeuren op een wijze die de privacy van de werknemer niet schendt (dus zonder mogelijkheid tot heridentificatie van personen) en die geen extra administratieve last voor de ondernemingen met zich meebrengt.

*de resultaten van de federale diagnostiek woon-werkverkeer worden in de sectoren te weinig gebruikt als basis voor discussie over de woon-werkmobiliteit*

Met de eerste federale diagnostiek woon-werkverkeer (2005) heeft de fod Mobiliteit en Vervoer een schat aan gegevens over de woon-werkverplaatsingen van werknemers in België verzameld. De resultaten van deze bevraging werden verwerkt in een algemene analyse van de woon-werkmobiliteit. Sectoren, maar ook (sub)regio's kunnen partiële analyses vragen voor hun sector of hun (sub)regio op basis van de gegevens die werden verstrekt in het kader van de eerste diagnostiek woon-werkverkeer. Tot nu toe werd hiervan echter weinig gebruik gemaakt.

### **2.1.7 M.b.t. de relatie werkgever/werkzoekende**

*voor sommige jobs staan de competenties die gevraagd worden niet in verhouding tot de inhoud van de job*

Er bestaan jobs die perfect kunnen worden uitgeoefend door personen zonder hoog diploma, maar die in de vacature zo complex worden omschreven, dat enkel hogeschoolden erop ingaan.

### **2.1.8 M.b.t. de rol van de arbeidsbemiddelingsdiensten**

Tot op de dag van vandaag wijzen de gewestelijke arbeidsbemiddelingsdiensten de werkzoekenden nog steeds te weinig op de vacatures die vacant zijn in de andere gewesten.

In het verleden hebben de arbeidsbemiddelingsdiensten zich voor wat betreft opleiding, begeleiding, motivering/aanmoediging en toeleiding van werkzoekenden voornamelijk gefocust op de regionale arbeidsmarkt. Thans stellen de Raden hierin een positieve ontwikkeling vast. Er worden intergewestelijk al meer vacatures uitgewisseld dan in het verleden. Maar ondanks de inspanningen om de uitwisselbaarheid van vacatures vlotter te laten verlopen stellen zich bij de uitwisseling van vacatures tussen de arbeidsbemiddelingsdiensten nog steeds problemen inzake de volledigheid van de vacaturestatistieken en hun vergelijkbaarheid tussen de gewesten. De Raden stellen daarbij de noodzaak vast om inspanningen te leveren om te komen tot een vergelijkbare classificatie van beroepen, opleidingen voor de werkzoekenden enzovoort.

## 2.1.9 M.b.t. vastgoed en bouwgrond

### *almaar meer mensen bezitten een eigen woning*

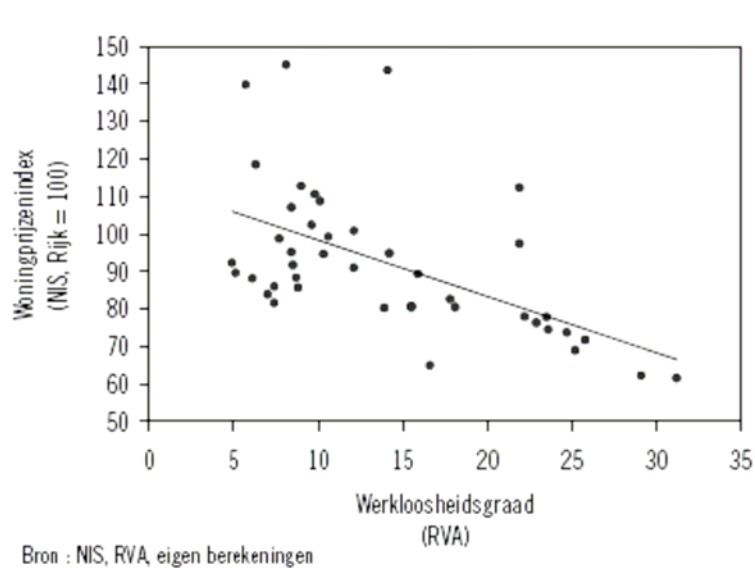
In 2001 werd 68% van de woningen in België betrokken door de eigenaar, wat 3 procentpunt meer was dan in 1991. De stijging was veel groter in Vlaanderen (+4 punten) dan in Wallonië (+1 punt) en in Brussel (+2 punten). In tegenstelling tot in Vlaanderen en Wallonië, is minder dan de helft van de bewoners van een woning (41%) in Brussel de eigenaar ervan<sup>59</sup>.

In België worden meer woningen door de eigenaar bewoond (68 op 100) dan gemiddeld in de EU-15 (61 op 100) en ook meer dan in de buurlanden (45 op 100 in Duitsland, 54 in Nederland en 56 in Frankrijk)<sup>60</sup>.

De stijging van de vastgoed-en bouwgrondprijzen ligt mede aan de basis van het fenomeen van de stadsvlucht ("urban sprawl"), die een negatieve impact heeft op de mobiliteit, de levenskwaliteit, de biodiversiteit enz<sup>61</sup>.

Wat de prijzen betreft, geven de statistieken van de algemene directie Statistiek en Economische informatie van de fod Economie, KMO, Middenstand en Energie over de verkoop van vastgoed enkele aanwijzingen voor de belangrijkste woningtypes en bouwgronden. Zo wordt vastgesteld dat de gemiddelde prijs van een woning in Vlaanderen 34,9% en in Brussel 141,9% hoger ligt dan in Wallonië. De bouwgronden van hun kant zijn 3,5 maal duurder in Vlaanderen dan in Wallonië, terwijl je in Brussel 8 maal meer betaalt voor een bouwgrond dan in Wallonië<sup>62</sup>.

Grafiek 2-1 : Verband woningprijzen - Werkloosheidsgraad



<sup>59</sup> Bron : CRB-advies ter aanvulling van het advies van 21 december 2005 inzake energie-efficiëntie in de woningsector in België, doc. CRB 2006-422 DEF van 19.04.2006, blz. 15.

<sup>60</sup> Bron : CRB-advies ter aanvulling van het advies van 21 december 2005 inzake energie-efficiëntie in de woningsector in België, doc. CRB 2006-422 DEF van 19.04.2006, blz. 16.

<sup>61</sup> Bron : CRB-advies betreffende de energie-efficiëntie in de vervoersector, doc. CRB 241 DEF van 20.02.2008, blz. 14.

<sup>62</sup> Volgens de algemene directie Statistiek en Economische informatie van de fod Economie, KMO, Middenstand en Energie bedroeg de gemiddelde prijs van een gewoon woonhuis in het jaar 2007 : 127.305 € in het Waals gewest ; 307.982 € in het Brussels hoofdstedelijk gewest ; 171.783 € in het Vlaams gewest. Volgens dezelfde bron bedroeg de gemiddelde prijs van bouwgrond (in € / m<sup>2</sup>) anno 2007 : 133,1 € in het Vlaams gewest ; 38,4 € in het Waals gewest en 308,5 € in het Brussels hoofdstedelijk gewest.

Op arrondissementsniveau wordt een negatief verband vastgesteld tussen de vastgoedprijzen en de werkloosheidsgraad. De bovenstaande grafiek toont aan dat een werknemer die een arrondissement wenst te verlaten waar de werkloosheid hoog is en wil verhuizen naar een arrondissement met minder werkloosheid, meer dan waarschijnlijk extra kosten i.v.m. vastgoedprijzen zal hebben<sup>63</sup>.

Tabel 2-18 : Gezinsuitgaven aan huur

gemiddelde uitgaven / huishouden	België	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
totale consumptie (in € / jaar)	31548,37	29427,22	32672,45	30321,48
bruto huur	6029,03	6603,55	6188,3	5563,31

gemiddelde uitgaven / huishouden	België	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
totale consumptie (in promille / jaar)	1000	1000	1000	1000
bruto huur	191,1	224,4	189,4	183,48

Bron : Fod Economie, KMO, Middenstand en Energie, Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie, Huishoudbudgetonderzoek 2006

We stellen vast dat de huishoudens in Brussel (6603,55 €/j) en Vlaanderen (6188,30 €/j) jaarlijks meer uitgeven aan huur dan deze in Wallonië (5563,31 €/j). Een persoon die om professionele redenen (lees: om dichterbij het werk te wonen) verhuist van Wallonië naar Brussel of naar Vlaanderen, moet rekening houden met hogere huurprijzen.

### *de extra-kosten bij vastgoedtransacties*

Registratierechten, notariskosten, makelaarskosten en kredietkosten vormen in België samen 18% van de totale woningprijs. In Angelsaksische landen bedraagt dat aandeel slechts 4%<sup>64</sup>.

Iemand die in Vlaanderen een nieuwe woning koopt en daarbij de oude woning verkoopt, kan aanspraak maken op het zgn. meeneemrecht, dat de mobiliteit binnen Vlaanderen bevordert. De verschuldigde registratierechten op de aankoop van de nieuwe woning kunnen verminderd worden met de rechten die betaald werden bij de aankoop van de oude woning. Het bedrag van het zgn. meeneemrecht is evenwel geplafonneerd op een maximum van 12.500 €.

Zonder zich uit te spreken over de doelmatigheid van deze maatregel (m.a.w. over de mate waarin deze maatregel de geografische en intergewestelijke mobiliteit van de werkzoekenden bevordert), kunnen we stellen dat er verschillende problemen zijn met deze maatregel :

- Het meeneemrecht is niet overdraagbaar tussen de gewesten : om te kunnen genieten van deze Vlaamse gunstmaatregel, moeten beide woningen in Vlaanderen gelegen zijn, wat de interregionale mobiliteit niet bevordert.

<sup>63</sup> Bron : Caruso, Frédéric, "Inadéquation en géographie de la mobilité", Socioéconomische nieuwsbrief n°78 van januari 2003, blz. 14.

<sup>64</sup> Bron : Itinera institute nota 2007/14 "Face aux disparités régionales, faut-il promouvoir la mobilité ou régionaliser les salaires ? » van Jean Hindriks, Senior Fellow Itinera Institute et professeur d'économie à l'UCL

- Registratierechten die in andere lidstaten werden betaald, komen niet voor aftrek in aanmerking, wat volgens de Europese Commissie burgers van andere Europese lidstaten belemmert om naar Vlaanderen te verhuizen als ze er een eigendom willen kopen.
- Deze maatregel roept vragen op vanuit het oogpunt van het vrij verkeer van werknemers in de Europese Unie.

Voorts kunnen we in dit verband opmerken dat personen met een bescheiden inkomen (bv. laaggeschoolden) die een eerste woning aankopen, onder bepaalde voorwaarden in aanmerking komen voor "het klein beschrijf"<sup>65</sup>.

### 2.1.10 Andere hinderpalen

Naast de hierboven vermelde hinderpalen bestaan er nog verschillende factoren die de geografische en intergewestelijke mobiliteit van arbeidskrachten afremmen, maar die we hier niet in detail bespreken omdat er geen of nagenoeg geen harde cijfergegevens over beschikbaar zijn, met name:

#### *psychologische barrières*

Over het algemeen zoeken werkgevers in eerste instantie kandidaten die in de nabijheid van de vestigingsplaats van het bedrijf wonen en pas in laatste instantie kandidaten die afkomstig zijn van andere gewesten. Werkzoekenden zoeken over het algemeen in eerste instantie een job in de nabijheid van hun woonplaats en pas in laatste instantie in een ander gewest. Hoe lager de sociale klasse waartoe men behoort, hoe minder men geneigd is om ver van zijn woonplaats te gaan werken.

#### *mogelijke discriminatie van allochtonen*

## 2.2 *Op de luchthaven van Zaventem*

Voor de luchthaven van Zaventem is het vinden van geschikte arbeidskrachten vandaag al een groot probleem en het zal er niet op verbeteren want op lange termijn (tegen 2025) wordt een verdubbeling van de totale werkgelegenheid op en gerelateerd aan de luchthaven van Zaventem verwacht<sup>66</sup>.

Deze situatie is volgens de Vlaamse Luchthavencommissie niet alleen te verklaren door de algemene spanning op de arbeidsmarkt, maar eveneens door de volgende factoren waarvan enkel de eerste twee verband houden met de mobiliteit van werkzoekenden. Hieronder volgt een uittreksel uit de aanbeveling van de Vlaamse Luchthavencommissie van 8 mei 2008 betreffende de creatie van duurzame werkgelegenheid op en rond Brussels Airport.

---

<sup>65</sup> Om (van) "het klein bedrijf" te kunnen genieten, moet aan de volgende voorwaarden zijn voldaan :

1) het kadastraal inkomen (KI) van de woning en de andere onroerende goederen die u al bezit, mag niet meer bedragen dan 745 €. Voor wie 3 of 4 kinderen ten laste heeft, mag het KI niet meer dan 845 € bedragen. Voor wie 5 of 6 kinderen ten laste heeft, mag het KI niet meer dan 945 euro bedragen.

2) De woning is uw eerste en enige woning. U bent dus geen eigenaar van een andere woning op het moment van de aankoop.

3) U domicilieert zich binnen de drie jaar in de aangekochte woning.

4) U behoudt er uw domicilie onafgebroken gedurende drie jaar.

<sup>66</sup> Anno 2007 bedroeg de directe tewerkstelling gecreëerd door de bedrijven gevestigd in het luchthavengebied 20.222 jobs en genereerde de indirecte tewerkstelling bij toeleverende bedrijven 24800 jobs.

### ***Onvoldoende interregionale arbeidsmobiliteit***

Op dit ogenblik is de luchthaven van Zaventem sterk afhankelijk van Vlaamse arbeidskrachten: twee op drie van de luchthavenwerknemers woont in Vlaanderen<sup>67</sup>. Gegeven de hoge werkloosheid in Brussel ligt daar alvast in kwantitatieve termen een belangrijk potentieel. Dit impliceert wel een verbetering van de talenkennis van deze groep werkzoekenden, evenals oplossingen voor de mobiliteit tijdens de vroege, late en nachtelijke uren vanuit Brussel naar de luchthaven en omgekeerd.

#### ***Vereiste mobiliteit***

Voor een belangrijke groep van potentiële kandidaten biedt het openbaar vervoer nog geen oplossing. Voornamelijk 's morgens vroeg (voor 5 uur) en 's nachts ontbreekt nog de mogelijkheid om zich met het openbaar vervoer vanuit en naar de luchthaven van Zaventem te verplaatsen. Daarom blijft voor een groot aantal jobs het bezit van een eigen wagen een belangrijk selectiecriteria, ondanks het feit dat de functie op zich niet veronderstelt dat men werkverplaatsingen uitvoert. Dat is een drempel voor de overblijvende laaggeschoolden en werkzoekenden omdat ze door hun economische situatie dikwijls niet in het bezit zijn van een eigen wagen. Aldus valt een belangrijk rekruteringsgebied (ook in Brussel) voor de bedrijven in de luchthavenregio weg en belanden deze potentiële werknemers in een vicieuze cirkel.

Naast de bereikbaarheid van de luchthaven met het openbaar vervoer, is ook de bereikbaarheid met de wagen voor het personeel een aandachtspunt. De parkingmogelijkheden bij de luchthaven zijn beperkt en de (betalende) personeelsparking is voor veel werknemers relatief ver van het werk gelegen en impliceert een extra busrit. Vooral voor de vele deeltijdse jobs op de luchthaven is dit een cruciaal punt.

Een werknemer stelt zich namelijk al snel de vraag of het de moeite loont om 2 uur per dag onderweg te zijn voor een job van 4 uur per dag/nacht. Hierbij komt ook de vaststelling dat er in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven niet genoeg arbeidsaanbod meer te vinden is en mensen van verderaf aangetrokken moeten worden, zodat dit probleem naar de toekomst toe nog lijkt te vergroten.

#### ***Vereiste talenkennis***

Veel van de luchthaven(gerelateerde) jobs vereisen niet zozeer een hoger diploma (in de meeste gevallen volstaat een diploma secundair onderwijs), maar wel meertaligheid. Bovendien wordt vastgesteld dat wanneer de kennis van een taal voldoende is, dit meestal - vaak omwille van wettelijke verplichtingen (bv. voor douane en politie) - het Nederlands is. Specifiek voor de regio is tevens dat een deel van het rekruteringsgebied zich in het Brussels hoofdstedelijk gewest bevindt, waar de talenkennis, zeker van het Nederlands, van veel werkzoekenden beperkter is of ontbreekt. Dit vormt uiteraard een bijkomende handicap om Brusselse werkzoekenden een job te kunnen aanbieden in de luchthavenregio.

#### ***Vereiste flexibiliteit***

De vereiste flexibiliteit inzake arbeidsregime en werktijden en de keuze voor interimarbeid als gevolg van de fluctuerende vraag, zijn belangrijke knelpunten in het aantrekken en behouden van arbeidskrachten. Een groot aandeel ploegenwerk, nachtwerk en werk rond de pieken 's ochtends en 's avonds, vraagt van de werknemers een grote flexibiliteit. In beperkte mate wordt gewerkt met flexibele ploegen en split shifts. De arbeidsorganisatie met een zeer beperkte elasticiteit tussen het volume arbeid en het specifieke ogenblik waarop die arbeid moet worden ingezet, zorgt ervoor dat 1 op 4 werknemers op de luchthaven verplicht is deeltijds te werken. Voor heel wat personen (zeker ook voor gezinshoofden) genereert een deeltijdse job onvoldoende inkomen wat dan weer een oorzaak is van het groot vrijwillig verloop. Dit wordt nog versterkt doordat er vaak gewerkt wordt via interimarbeid en er dus geen werkzekerheid wordt geboden. Bovendien blijkt ook het werken met oproepcontracten waarbij je stand by moet zijn en tot een uur op voorhand opgeroepen kan worden, frequenter voor te komen.

<sup>67</sup> 66% van de werknemers woont in Vlaanderen, 16% in Brussel en 18% in Wallonië.

Anderzijds zien bepaalde profielen een deeltijdse nachtjob wel zitten, aangezien dit meer opbrengt dan een deeltijdse job overdag. Naast de vereiste flexibiliteit stellen we als gevolg van de oprukkende concurrentie tussen de luchthavens en de beperkte winstmarges voor luchtvaartmaatschappijen (zeker in de vrachtsector) een algemene toename vast in de werkdruk op de luchthaven.

***Een gebrekkig uitgewerkt opleidingsaanbod***

Momenteel bestaan er geen gecoördineerde gemeenschappelijke basisopleidingen voor bepaalde luchthavenjobs, zoals bv. wel bestaat op de luchthaven Charles De Gaulle. Tot voor kort bestond in de ruime omgeving van de luchthaven geen enkele luchthavengerelateerde opleiding in het regulier (technisch) onderwijs. Niettegenstaande veel jobs op de luchthaven geen specifieke vooropleiding vereisen, zou een beter uitgewerkt opleidingsaanbod de aantrekkingskracht van de luchthaven als werkplaats bevorderen.

***Het imago van de logistieke sector***

De hoge verwachtingen inzake flexibele arbeidsregimes en de eis naar meertaligheid in jobs met lage diplomaverenisten, vertalen zich niet in de verloning. Samen met de toegenomen werkdruk draagt dit bij tot een negatiever imago van de logistieke sector wat het groot vrijwillig verloop en de algemene moeilijkheid om kandidaten te vinden, kan verklaren."

## 3 Reeds genomen initiatieven en maatregelen

Om de mobiliteit van de werkzoekenden te vergroten, werden al verschillende maatregelen en initiatieven genomen. Hieronder volgt een niet-exhaustieve lijst.

### 3.1 *Initiatiefnemer = de bevoegde overheden / ministers*

#### 3.1.1 Op federaal niveau

##### *de federale werkloosheidsreglementering*

De federale werkloosheidsreglementering bepaalt dat een zogenaamd passende betrekking geen aanleiding mag geven tot een dagelijkse afwezigheid van de gebruikelijke woonplaats van meer dan 12 uur of een dagelijkse verplaatsing van meer dan 4 uur mag vereisen. Voor werkzoekenden van 50 jaar en ouder is dat respectievelijk 10 en 2 uur<sup>68</sup>.

##### *een eenmalige mobiliteitstoelage*

Personen die pas een job hebben aanvaard, kunnen bij de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA) een eenmalige mobiliteitstoelage ten bedrage van 743 euro aanvragen indien zij aan de onderstaande voorwaarden voldoen : 1) ze waren volledig uitkeringsgerechtigd werkloos voor ze begonnen te werken ; 2) ze werken ten minste halftijds (18 uur per week) en hebben een contract van onbepaalde duur ; 3) ze zijn meer dan 12 uur per dag weg van huis of meer dan 4 uur per dag onderweg tussen hun woon- en werkplaats ; 4) ze wonen op meer dan 25 kilometer van hun werk<sup>69 70</sup>.

##### *een mobiliteitspremie*

Een van de voorstellen uit het beleidsplan van federaal minister van werk Joëlle Milquet bestaat erin bovengenoemde toelage te vervangen door een mobiliteitspremie. De premie zou netto 75 euro per maand of 900 euro per jaar bedragen en maximum 1 jaar lang betaald worden door de RVA. De premie zou bedoeld zijn voor werkzoekenden uit een regio met een hoge werkloosheid die aan de slag gaan in een arrondissement met een lage werkloosheid (veel openstaande vacatures) en naar daar verhuizen of pendelen. Dit voorstel heeft in het beheerscomité van de RVA een unaniem positief advies gekregen van de sociale partners. In de begroting is 5 miljoen euro ingeschreven. Daarmee kunnen 5.555 mensen een jaar lang de premie krijgen<sup>71</sup>. Vooralsnog werd aan bovengenoemd positief advies nog geen uitvoering gegeven.

---

<sup>68</sup> Bron : Verslag 2006 van de Hoge Raad voor de werkgelegenheid, blz. 25

<sup>69</sup> Bron : <http://vdab.be/mobiliteit/default.shtml>

<sup>70</sup> Nota bene. In het SERV-advies betreffende het Vlaams Actieplan Werkloosheidsvallen 2007 (blz. 10) hebben de sociale partners de vaststelling onderschreven dat de federale mobiliteitstoelage tot op heden geen succes is en dat de strenge voorwaarden hiervoor een verklarende factor vormen. Voorts hebben ze er in dit advies op gewezen dat er volgens hen dringend actie hieromtrent dient te worden ondernomen.

<sup>71</sup> Bron : De Tijd van 15 april 2008 "Milquet lanceert nieuwe transfer"

### *kinderopvangtoeslag*

Op dit ogenblik wordt een forfaitaire kinderopvangtoeslagpremie van 743,68 euro toegekend aan alleenstaande ouders die minstens drie maanden werkloos zijn en een halftijdse betrekking aanvaarden. Federaal minister van Werk Joëlle Milquet heeft voorgesteld om deze forfaitaire kinderopvangtoeslagpremie om te zetten in een maandelijks toeslag van 75 euro. Dit voorstel heeft binnen het beheerscomité van de RVA een positief advies gekregen van de sociale partners. Tot op heden werd aan dit positief advies nog geen uitvoering gegeven.

### *individuele beroepsopleiding met een geïntegreerde taalcomponent*

Naar aanleiding van de adviesaanvraag van de minister van Werk, heeft het beheerscomité van de RVA de gewestinstellingen gewezen op de mogelijkheid om de techniek van de individuele beroepsopleiding te gebruiken voor werknemers die de voertaal op het werk niet machtig zijn. Tijdens de periode van individuele beroepsopleiding kan de werknemer met behoud van zijn/haar werkloosheidsuitkering of opleidingsuitkering de werktaal leren via begeleiding op de werkvloer. De werkgever betaalt in ruil voor de verminderde productiviteit van de werknemer alleen een vergoeding en geen loon of RSZ-bijdragen.

### *fiscale vrijstellingen*

De vergoedingen die werkgevers toekennen aan werknemers ter vergoeding of terugbetaling van hun verplaatsingskosten tussen de woon-en werkplaats zijn in principe belastbaar, maar kunnen onder bepaalde voorwaarden fiscaal worden vrijgesteld. Werknemers die in hun aangifte in de personenbelasting kiezen voor aftrek van forfaitaire beroepskosten, kunnen, wanneer zij voor hun woon-werkverplaatsingen gebruik maken van:

- een openbaarvervoermiddel, genieten van een fiscale vrijstelling van het totale bedrag van de werkgeverstegemoetkoming in de openbaarvervoerkosten, op voorwaarde dat deze niet meer bedraagt dan de werkelijke kost;
- gemeenschappelijk vervoer dat door de werkgever of een groep van werkgevers wordt georganiseerd<sup>72</sup>, genieten van een fiscale vrijstelling van de werkgeverstegemoetkoming voor een bedrag ten belope van de prijs van een treinabonnement eerste klas voor de afgelegde afstand;
- een ander vervoermiddel dan een openbaarvervoermiddel of gemeenschappelijk vervoer dat door de werkgever of een groep van werkgevers wordt georganiseerd, genieten van een fiscale vrijstelling van de werkgeverstegemoetkoming voor een bedrag ten belope van 125 euro<sup>73</sup>.

De fietsvergoeding die wordt voorzien in een CAO, een arbeidsreglement of een gebruik is niet onderworpen aan sociale bijdragen en ook niet aan belastingen op voorwaarde dat het bedrag 0,15 euro per kilometer niet overschrijdt.

Voor werknemers waarvan de woonplaats ver verwijderd is van de plaats van tewerkstelling die in hun aangifte in de personenbelasting kiezen voor aftrek van forfaitaire beroepskosten, kan een bijzondere

---

<sup>72</sup> Onder "gemeenschappelijk georganiseerd vervoer" verstaan we het gemeenschappelijk vervoer van personeelsleden met elk voertuig dat geschikt is voor het vervoer van minimum twee personen (autocar, minibus, auto voor dubbel gebruik, jeep,...). Het betreft hier de definitie die werd omschreven in de Circulaire nr. C1.RH.241/550.265 (AOIF 20/2002) van 18 juli 2002.

<sup>73</sup> 125 euro d.w.z. 170 euro na indexering voor het inkomstenjaar 2008.

fiscale aftrek worden toegepast ten belope van : 75 euro voor een afstand tussen 75 en 100 km; 125 euro voor een afstand tussen 101 en 125 km en 175 euro voor een afstand van meer dan 125 km.

De werkgever (of de groep van werkgevers) kan 120% van de kosten van gemeenschappelijk georganiseerd vervoer aftrekken wanneer ze verantwoord worden en rechtstreeks betrekking hebben op voormeld vervoer<sup>74</sup>.

### *de 80/20-regel*

Door het koninklijk besluit van 13 juli 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 juli 1962 tot vaststelling van het bedrag en de wijze van betaling van de werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden werd de wet van 27 juli 1962 tot vaststelling van een werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de NMBS ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden (B.S., 31 juli 1962) die de werkgevers verplicht tegemoet te komen in de vervoerkosten van hun personeelsleden die voor hun woon-werkverkeer gebruik maken van het openbaar vervoer gewijzigd. Hierdoor heeft elke werkgever voortaan de keuze tussen twee systemen. Ofwel kiest hij voor het wettelijke systeem (terugbetaling van gemiddeld 60% van de prijs van het openbaar vervoerabonnement), ofwel kiest hij voor de 80/20-regel<sup>75</sup>. We stellen vast dat de 80/20-regel een toenemend succes kent : in 2007<sup>76</sup> werd 65% van het voorziene budget opgebruikt, in 2005 slechts 34%.

## 3.1.2 Interregionaal

### *interregionale banenconferentie*

Op 14 juli 2008 zal een interregionale banenconferentie plaatsvinden tussen de minister-presidenten, de ministers van werk, de ministers van mobiliteit en de ministers bevoegd voor beroepsopleiding waarop een schets zal worden gegeven van het gerealiseerde beleid tot nu toe en van de wijze waarop de interregionale samenwerking en mobiliteit, rekening houdend met de uitdagingen op de arbeidsmarkt, verder versterkt kunnen worden. De banenconferentie wordt voorbereid door twee werkgroepen, een behandelt de thema's bemiddeling en opleiding en een andere werkt rond arbeidsmarkt en mobiliteit. Op de Banenconferentie zouden de ministers concrete voorstellen formuleren om de interregionale mobiliteit te bevorderen. De sociale partners worden bij deze conferentie betrokken.

---

<sup>74</sup> Bron : artikel 63 van de wet van 10 augustus 2001 houdende hervorming van de personenbelasting (B.S. 20 september 2001).

<sup>75</sup> De 80/20-regel : Door voor minimum 80% bij te dragen in de prijs van de treinkaart en een "Overeenkomst Derde Betaler" te sluiten met de NMBS, kunnen werkgevers ervoor zorgen dat hun werknemers zich tussen hun woon-en werkplaats kosteloos met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen. De "Overeenkomst Derde Betaler" is een overeenkomst op basis waarvan de werkgever minstens 80% van de prijs van de treinkaart ten laste neemt en de staat het resterende percentage van deze prijs voor zijn rekening neemt. De NMBS factureert de werkgeversbijdrage in de prijs van de treinkaart aan de werkgever die met haar een derdebetalersovereenkomst heeft gesloten (d.w.z. haar medecontractant) en ontvangt van de staat het deel van deze prijs dat de betreffende werkgever niet voor zijn rekening neemt. De NMBS levert de valideringsbiljetten voor de treinkaarten aan de treinkaarhouders (d.i. de werknemers van haar medecontractant) zonder hen daarvoor iets aan te rekenen.

<sup>76</sup> Eind 2007 waren er 2.578 derdebetalercontracten, 2.268 contracten ervan werden afgesloten in het kader van het gratis woon-werk voor de privésector. (bron: doc RB NMBS van 11 april 2008: 2008/55: Rapportering voorzien in artikel 39 van het beheerscontract).

### 3.1.3 Op Vlaams niveau

#### *keuze tussen jobpas van De Lijn en een forfaitaire verplaatsingsvergoeding*

Werkzoekenden die zich voor een opleiding moeten verplaatsen, worden daar vanaf 1 januari 2008 volledig voor vergoed. Vanaf begin 2008 kan iedere werkzoekende die een opleiding volgt, kiezen tussen een jobpas van De Lijn<sup>77</sup> en een forfaitaire verplaatsingsvergoeding van 0,15 euro/km ongeacht de afstand tot het opleidingscentrum of het gebruikte vervoermiddel<sup>78</sup>.

#### *gratis opleiding voor het behalen van een rijbewijs B*

Sinds 1999 kunnen werkzoekenden in trajectbegeleiding onder bepaalde voorwaarden een gratis opleiding volgen voor het behalen van een rijbewijs B<sup>79</sup>.

#### *inventaris van knelpunten voor het taalgrensoverschrijdend woon-werkverkeer*

Op vraag van Vlaams Minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt zijn de TEC en De Lijn bezig met het inventariseren van hun knelpunten voor het taalgrensoverschrijdend woon-werkverkeer. Op basis van deze inventaris wil de Minister een gesprek opstarten met de sociale partners, De Lijn en de TEC<sup>80</sup>.

#### *samenwerkingsovereenkomst tussen VDAB-Limburg en drie Limburgse werkgeversorganisaties VOKA, UNIZO en VKW-Limburg*

Op 26 februari 2008 werd tussen VDAB-Limburg en drie Limburgse werkgeversorganisaties een regionale samenwerkingsovereenkomst gesloten waarin zij zich engageren gezamenlijke initiatieven te nemen tot bevordering van de inschakeling van Waalse werkzoekenden op de Limburgse arbeidsmarkt en deze onder de aandacht van de bedrijven te brengen.

### 3.1.4 Op Brussels niveau

#### *wijzigingen aan het NOCTIS-net en invoering van collectieve taxi's*

Op 29 mei 2008 heeft de Brusselse regering de wijzigingen aan het Noctis-net goedgekeurd die er kwamen op voorstel van de MIVB op basis van een evaluatie van dit net na een jaar werking. De door de MIVB voorgestelde wijzigingen dienen om het net te rationaliseren en het aanbod beter af te stemmen op de vraag. Dankzij deze wijzigingen zal het MIVB-aanbod vanaf september 2008 in een straal van 2,5 km rond de centrumlanen worden uitgebreid en zullen de inwoners van de dichtstbevolkte wijken in de eerste kroon om de 15 minuten een bus hebben aangezien er twee lijnen alternerend zullen rijden. Vanaf februari 2009 zullen de dagtarieven ook voor Noctis gehanteerd worden.

---

<sup>77</sup> Met een jobpas (ook wel netabonnement genoemd) van De Lijn kan je gedurende twaalf maanden alle gewone diensten van trams en bussen van de Lijn gebruiken in Vlaanderen (niet de extra diensten) om een opleiding te volgen of te solliciteren. Heb je binnen het jaar werk gevonden, dan blijft je netabonnement toch nog geldig.

<sup>78</sup> Bron : <http://www.sln.be/documenten/documents/PersberichtkostelozeKinderopvangenvervoer.doc>

<sup>79</sup> Bron : <http://www.sln.be/documenten/documents/VlaamsActieplanWerkloosheidsvallen2007.pdf>

<sup>80</sup> Bron : De Standaard van 10 februari 2008, "Van Brempt wil gesprek TEC/De Lijn"

Diezelfde dag heeft de Brusselse regering in uitvoering van het taxiplan van minister Smet ook groen licht gegeven voor de invoering van collectieve taxi's die samen met Noctis de twee pijlers vormen van het nachtnet binnen het Brussels hoofdstedelijk gewest. De collectieve taxi is een vorm van vervoer op aanvraag die zich tussen de gewone taxi en het openbaar vervoer situeert. Dit systeem wordt alle dagen van de week, van 23 uur tot 6 uur ingezet en gaat in september 2008 van start. De collectieve taxi is een ideaal vervoermiddel voor uitgaansmensen wanneer de Noctisbussen niet meer rijden en voor mensen die 's nachts werken, niet beschikken over een eigen wagen en niet anders kunnen dan zich bedienen van het openbaar vervoer.

Werkzoekenden die bij ACTIRIS zijn ingeschreven zullen onder bepaalde voorwaarden (t.t.z. wanneer ze niet over een eigen wagen beschikken en het openbaar vervoer geen alternatief biedt) gebruik kunnen maken van gratis vervoer via een collectieve taxi gedurende drie maanden vanaf de indienstreding en dit op basis van een attest afgeleverd door ACTIRIS.

In het kader van een proefproject rond de economische ontwikkelingszone van Brucargo gedurende de periode september-december 2008, zullen de werknemers van de zone Brucargo van een collectieve taxi gebruik kunnen maken. Zij zelf betalen de taxirit tot de gewestgrens. Het gewest neemt gedurende de eerste drie maanden van de indienstreding het traject buiten de gewestgrenzen voor zijn rekening zodat de betrokken werknemers de meerkosten voor het traject net buiten de gewestgrenzen niet zelf hoeven te betalen.

### *friday Bikeday*

Om het woon-werkverkeer per fiets te promoten heeft het Brussels hoofdstedelijk gewest 'Friday Bikeday' gecreëerd waarbij bedrijven en werknemers gestimuleerd worden om minstens een keer per week met de fiets naar het werk te gaan.

## **3.2 *Initiatiefnemer = de arbeidsbemiddelingsdiensten***

### *samenwerkingsakkoord tussen de VDAB, De Lijn en de NMBS*

Dankzij een samenwerkingsakkoord tussen de VDAB, De Lijn en de NMBS : 1) betalen niet-werkende werkzoekenden die een bewijs kunnen voorleggen van een sollicitatie of van deelname aan een examen van Selor slechts 1 euro voor een treinbiljet enkele reis en slechts 2 euro voor een treinbiljet heen en terug ; 2) krijgen werkzoekenden in opleiding een netabonnement of jobpas van De Lijn gratis ; 3) betalen werkzoekenden die geen opleiding volgen slechts 12,50 euro voor een netabonnement of jobpas van De Lijn<sup>81</sup>.

### *samenwerkingsakkoord tussen de VDAB, FOREM en ACTIRIS*

In uitvoering van de afspraken van de Nationale Werkgelegenheidsconferentie van 9 oktober 2003 werd op 24 februari 2005 een samenwerkingsakkoord betreffende de interregionale mobiliteit van de werkzoekenden afgesloten tussen het Brussels hoofdstedelijk gewest, het Waals gewest, het Vlaams gewest, de Vlaamse gemeenschap, de Duitstalige gemeenschap en de Franse gemeenschapscommissie. Hierin zijn afspraken gemaakt over de informatie-uitwisseling van werkaanbiedingen, de afstemming van beroepen- en functiebenamingen, de bevordering van taalopleidingen en transregionale opleidingen, een sociaal noodplan om de wederinschakeling van

---

<sup>81</sup> Bron : <http://www.sln.be/documenten/documents/VlaamsActieplanWerkloosheidsvallen2007.pdf>

werknemers die door collectief ontslag getroffen worden te bevorderen alsook een gecoördineerd actieplan voor Brussel-Rand.

In uitvoering van dit samenwerkingsakkoord werd in juli 2005 en op 4 mei 2006 een nieuw samenwerkingsakkoord gesloten tussen het Brussels hoofdstedelijk gewest, het Vlaams gewest en de Vlaamse gemeenschap over de oprichting van drie Nederlandstalige Lokale Werkwinkels in Brussel, een impulsprogramma voor taalopleidingen in Brussel en de oprichting van een sociaal uitzendkantoor in Brussel.

Omdat de automatische vacature-uitwisseling onvoldoende bleek, werd de samenwerking tussen Vlaanderen, Wallonië, Brussel en de Duitstalige gemeenschap in de lente en zomer van 2007 verder versterkt. Meer bepaald zijn nu concrete doelstellingen gekoppeld aan de genomen engagementen. Zo zal FOREM op jaarbasis 50.000 Waalse werkzoekenden toeleiden naar 5.000 Vlaamse vacatures en zal ACTIRIS 6.000 Brusselse werkzoekenden toeleiden naar 1.000 Vlaamse vacatures uit de Rand. Ter ondersteuning van de bemiddelingsacties worden interregionaal taal- en andere opleidingen georganiseerd om de Vlaamse vacatures in te vullen en Waalse en Brusselse werkzoekenden aan het werk te helpen (vrijhouden van 500 stageplaatsen in Vlaanderen, IBO, Nederlands op de werkvloer).

In dit kader hebben FOREM, ACTIRIS, ADG en Bruxelles Formation onder de noemer *Synerjob* op locaties langs de taalgrens en in Brussel ook deelgenomen aan de jobbeurs "Banenmarkt" die de VDAB op 29 september 2007 organiseerde.

Daarnaast worden de afstemmingsproblemen bij de automatische vacature-uitwisseling aangepakt en wordt gewerkt aan een vlotte en automatische inschrijvingsmogelijkheid van werkzoekenden uit andere regio's (waardoor een werkzoekende zich maar bij een enkele dienst dient in te schrijven om automatisch ingeschreven te zijn bij een dienst uit een andere regio).

Om het succes van die acties te garanderen, hebben de VDAB en FOREM elk een *coördinator interregionale mobiliteit* aangesteld en werd op 3 juli 2007 de vzw Synerjob opgericht door Forem, VDAB, ACTIRIS, Bruxelles Formation en ADG.

Naast het uitwisselen van goede praktijken inzake opleidingen, is de vzw Synerjob ook betrokken bij de voorbereiding van nieuwe samenwerkingsmodaliteiten in geval van collectieve ontslagen van minder dan 250 werknemers. Die samenwerking vloeit voort uit het oorspronkelijk samenwerkingsakkoord van februari 2005 waarin in een verplichte samenwerking werd voorzien in het kader van de tewerkstellingscellen bij grensoverschrijdende herstructureringsindien het collectief ontslag meer dan 250 werknemers treft, van wie er 50 of meer in een ander gewest wonen (b.v. herstructurering VW Vorst). De bemiddelingsdiensten zouden hierin nu verdergaan en een samenwerkingsprotocol afsluiten over de opvang van elke ontslagen werknemer uit een ander gewest, ook bij een collectief ontslag van minder dan 250 werknemers of bij een collectief ontslag waarbij minder dan 50 werknemers uit een ander gewest betrokken zijn.

### ***confederaal arbeidsbemiddelingsteam***

De VDAB en Forem zijn op 6 mei 2008 gestart met het confederale arbeidsbemiddelingsteam. In dit project zullen zestig consultants van de VDAB en Forem de deskundigheid van de VDAB over de Vlaamse vacatures en die van Forem over de Waalse werkzoekenden bundelen. Voorlopig zijn gemengde teams actief in de volgende drie zones: Sint-Pieters-Leeuw, Moeskroen en Luik-Tongeren.

Daarnaast is bij Forem in elke Waalse subregio een *tweetalige mobiliteitsconsulent* actief.

Nederlands op de werkvloer. Nederlands op de werkvloer is een initiatief van de VDAB en speelt in op de specifieke noden van anderstalige werknemers en hun werkgevers. De cursus vertrekt van een basispakket dat vlot kan worden aangepast aan het taalgebruik, technisch jargon en de

samenwerkingsvormen binnen het bedrijf. Het project is erkend voor betaald educatief verlof. Er is een model voor grotere bedrijven en een model voor kmo's.

### ***terugbetaling van de verplaatsingskosten aan de stagiairs door FOREM Conseil***

De « stage de mise en situation professionnelle » (MISIP) is een voor de onderneming volledig kosteloze en niet-bezoldigde stage met als doel de niet-werkende werkzoekenden in staat te stellen zich een goed beeld te vormen van de vereisten van de werkgevers, teneinde hun beroepsproject al dan niet te bevestigen of hun profiel te toetsen aan de marktrealiteit. FOREM Conseil betaalt de verplaatsingskosten (tarieven openbaar vervoer) aan de stagiairs terug<sup>82</sup>.

### ***gratis met de MIVB naar een sollicitatiegesprek***

Werkzoekenden die bij de Brusselse Gewestelijke Dienst voor Arbeidsbemiddeling (BGDA, nu ACTIRIS) een begeleidingstraject volgen, mogen gratis met de MIVB naar hun sollicitatiegesprek. Mensen die op zoek zijn naar een job en een beroepsproject met ACTIRIS hebben ondertekend, mogen een 10-rittenkaart ophalen bij ACTIRIS. Per jaar hebben werkzoekenden recht op maximaal vijf 10-rittenkaarten die enkel gebruikt mogen worden om naar sollicitatiegesprekken te gaan<sup>83</sup>.

### ***gratis kinderopvang voor werkzoekenden die een opleiding volgen***

Vanaf 1 januari 2008 betaalt de VDAB de werkelijke kinderopvangkosten terug aan werkzoekenden die via de VDAB een opleiding volgen of die een door de VDAB erkende opleiding volgen.

## **3.3 *Initiatiefnemer = de sociale partners***

Interprofessionele akkoorden (ipa's) die een mobiliteitshoofdstuk bevatten, nl. : het ipa 1972-1973 van 15 juni 1971; het ipa 1976-1977 van 10 februari 1975; het ipa 1991-1992 van 27 november 1990; het ipa 1993-1994 van 9 december 1992; het ipa 2001-2002 van 22 december 2000.

Collectieve arbeidsovereenkomsten (cao's) waarin regels inzake de terugbetaling van de woon-werkverplaatsingen en dienstverplaatsingen staan.

### ***mobilitieitsplannen voor activiteitszones (PMZA)***

Een mobiliteitsplan voor activiteitszones (plan de mobilité sur les zones d'activité – PMZA) is een prospectief en operationeel instrument dat gericht is op een optimale organisatie en een optimaal beheer van de verplaatsingen van personen en goederen die in het leven worden geroepen door de polen van een of meer activiteitszones die verplaatsingen in de hand werken.

Dit plan wordt in overleg en in coördinatie met de sociaal-economische actoren over de activiteitszone opgesteld, t.w.: de sociale gesprekspartners (m.a.w. de werkgevers en werknemers van de bedrijven die in de betrokken activiteitszones gevestigd zijn); de intercommunales; de gemeenten, het gewest; de openbare vervoermaatschappijen enz.

---

<sup>82</sup> Bron : <http://www.serrurier.be/spip.php?article164>

<sup>83</sup> Bron : <http://212.113.74.64/provinciaal/nieuws/nieuws/nieuwsitem.asp?iDivisionID=7&iID=6772>

Een mobiliteitsplan voor activiteitszones komt tot stand vanuit de motivatie van de partnerintercommunale om de problemen m.b.t. mobiliteit in de activiteitszones van haar bevoegdheid aan te pakken en vanuit haar vastberadenheid om, in overleg met de gewesten en met alle betrokken actoren van de zone, te ijveren voor concrete voorstellen ter verbetering van deze mobiliteit.

De mobiliteitsplannen voor activiteitszones blijken in Wallonië goed te functioneren in activiteitszones die met een nijpend mobiliteitsprobleem worden geconfronteerd, maar minder goed in andere activiteitszones<sup>84</sup>.

### *bedrijfsvervoerplannen*

Een bedrijfsvervoerplan is een plan op maat van een bedrijf dat erop gericht is het woon-werk- en zakelijk verkeer efficiënter te organiseren, rekening houdend met zowel zakelijke (kostenbesparing) als maatschappelijke belangen (vlot verkeer, energiebesparing, bescherming van het leefmilieu enz.). Doorgaans bestaat de hoofddoelstelling van een bedrijfsvervoerplan erin het gebruik van de auto terug te dringen, het gebruik van alternatieven voor de auto aan te moedigen en/of het aantal gemotoriseerde verplaatsingen te beperken tot die welke echt noodzakelijk zijn.

### *sectorconvenanten*

Sectoren die een sectorconvenant<sup>85</sup> ondertekenen, verbinden zich ertoe engagementen te nemen die betrekking hebben op minstens een van de vier volgende thema's : 1) het verhogen van de arbeidsdeelname van kansengroepen en het diversiteitsbeleid ; 2) het verbeteren van de aansluiting tussen het onderwijs en de arbeidsmarkt ; 3) het bevorderen van opleiding, competentie management en loopbaanontwikkeling ; 4) het versterken van het mobiliteitsbeleid. Deze sectoren krijgen in ruil voor hun engagementen de hulp van sectorconsulenten die moeten zorgen voor de uitvoering van het convenant. Er zijn thans weinig sectoren die het accent leggen op het versterken van het mobiliteitsbeleid, en dus ook weinig sectoren die de hulp van sectorconsulenten inroepen om bedrijven te sensibiliseren voor de mobiliteitsproblematiek.

---

<sup>84</sup> Bron : Notulen van de vergadering van de Subcommissie Mobiliteit van 19 januari 2007

<sup>85</sup> Een sectorconvenant wordt gesloten tussen de sociale partners van een bepaalde sector en de Vlaamse regering. Een sectorconvenant is niet hetzelfde als een sectorale cao. Een CAO is een afdwingbare overeenkomst, terwijl een sectorconvenant eerder vrijblijvend is. Een CAO is een overeenkomst tussen de sociale partners, bij een sectorconvenant is ook de overheid betrokken.

## 4 Advies van de raden

### 4.1 *Uitgangspunten*

Uitgaande van voorgaande analyse kan worden vastgesteld dat de verschillende regio's inzake interregionale mobiliteit tal van lovenswaardige initiatieven nemen. Niettemin blijven de federale overheid en de interprofessionele en sectorale sociale partners, binnen het bestaande institutionele kader, nog over belangrijke hefboomen beschikken om dit beleid aan te vullen en te versterken. Bovendien behoudt het federale niveau een globaal overzicht van de problematiek waardoor het gemakkelijker de overblijvende leemtes kan aanduiden.

Vanuit de bekommernis een globale strategie te ontwikkelen om de interregionale mobiliteit te bevorderen, dringen de Raden er dan ook op aan dat voormelde hefboomen, waarover de federale overheid en de sociale partners beschikken, ten volle zouden worden ingezet en in die optiek doen ze de hierna vermelde aanbevelingen.

In dit kader wensen de Raden ook nog op te merken dat er naar aanleiding van de tweede fase van de staatshervorming moet worden over gewaakt dat de voorstellen het vrij verkeer van werknemers in de EU zouden respecteren en geen bijkomende belemmering zouden vormen voor de geografische en intergewestelijke mobiliteit van de werkzoekenden en aldus tegenstrijdig zouden zijn aan de diverse beleidsintenties terzake.

### 4.2 *Aanbevelingen*

Om de problematiek van de geografische en intergewestelijke mobiliteit van de werkzoekenden op te lossen, moet er volgens de Raden ingewerkt worden op de verschillende factoren die deze mobiliteit afremmen en die in hoofdstuk 2 van dit advies aan bod kwamen.

Hieronder formuleren ze in de punten 4.2.1. tot en met 4.2.5. een aantal aanbevelingen die volgens hen deze belemmeringen voor de geografische en intergewestelijke mobiliteit van de werkzoekenden kunnen verhelpen.

#### 4.2.1 **M.b.t. mobiliteit**

De Raden menen dat het van het allergrootste belang is om een oplossing te zoeken voor de mobiliteitsproblemen tussen Wallonië en Vlaanderen en voor de mobiliteitsproblemen in en rond Brussel. Om het hoofd te bieden aan de laatstgenoemde mobiliteitsproblemen, achten de Raden het belangrijk dat alle lijnen van het Gewestelijk Expresnet (GEN) zo spoedig mogelijk in gebruik worden genomen.

De Raden pleiten voor een betere intra-en intergewestelijke afstemming tussen het stads-en streekvervoer aan de ene kant en het spoorvervoer aan de andere kant.

Ze nodigen elke openbare vervoersmaatschappij uit om bij de jaarlijkse opstelling van haar dienstregeling rekening te houden met de impact ervan op de dienstregeling van de andere openbare vervoersmaatschappijen.

Daarnaast verzoeken de Raden de openbare vervoersmaatschappijen om in de mate van het mogelijke hun dienstregeling af te stemmen op de werktijden die gelden in grote bedrijven waar een grote

concentratie is van werknemers die een atypisch werkrooster hebben en die dus specifieke behoeften hebben inzake openbaar vervoer (bv. werknemers die in ploegen of 's nachts werken).

Voorts verzoeken de Raden de bevoegde ministers om bovengenoemde drie punten op te nemen in de beheerscontracten die ze sluiten met de openbare vervoermaatschappijen.

De Raden zijn evenwel van mening dat niet alleen de openbare vervoersmaatschappijen, maar ook de bedrijven, de werknemers/werkzoekenden en de sociale partners in die zin een inspanning moeten leveren.

Daarnaast achten de Raden het raadzaam om een enkel vervoerbewijs in te voeren voor de diensten die de verschillende openbare vervoermaatschappijen aanbieden en vragen ze om de kwaliteit, de frequentie en de stiptheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

In het kader van de toenemende milieuverontreiniging, is het volgens de Raden belangrijk dat ook de verplaatsingen naar het werk per fiets of met andere tweewielers gepromoot worden. De fiets is trouwens een goedkoop vervoermiddel. Daarom achten de Raden het eveneens aangewezen om de voorzieningen voor fietsers en andere tweewielers te verbeteren door de aanleg van veilige, van de weg afgescheiden fietspaden, door te voorzien in alternatieve fietsroutes en uitgebreide informatie te verstrekken (o.a. via reliëfkaarten enz.) over mogelijke fietsroutes naar de industriezones.

## 4.2.2 M.b.t. bereikbaarheid

### *bereikbaarheid van industriezones*

Wat de bestaande industriezones betreft, onderstrepen de Raden de noodzaak om er voor te zorgen dat het openbaar vervoer een verbinding krijgt met de zones die thans slecht, weinig of helemaal niet op het openbaar vervoer zijn aangesloten, vooral dan tijdens de spitsuren en vanuit de nabij gelegen woongebieden en treinstations<sup>86</sup>.

Wat de nieuwe industriezones betreft, vragen de Raden ervoor te zorgen dat over de vestigingsplaats en de aanleg van bedrijvenparken eerst – d.w.z. voordat de bedrijven er zich vestigen – een gesprek wordt gevoerd tussen alle betrokken partijen. Voorts dringen zij erop aan dat bij de aanleg wordt gedacht aan een minimum aan infrastructuur (toegangswegen voor voetgangers, veilige fietspaden, toegangswegen voor het openbaar vervoer...), zodat echte alternatieven worden geboden voor het gebruik van het eigen voertuig, en dat een voldoende groot budget wordt uitgetrokken voor de latere uitbreiding ervan<sup>87</sup>.

In deze context zou het volgens de Raden goed zijn dat nieuwe bedrijvenparken worden aangelegd in gebieden die al een goede verbinding hebben met het openbaar vervoer en dat ervoor wordt gezorgd dat deze zones op de meest geschikte locatie worden aangelegd (waarbij ook rekening wordt gehouden met de ligging van de waterwegen, van de spoorweg, van veilige fietspaden...)<sup>88</sup>.

Nog steeds in deze context vragen de Raden aan de overheidinstanties van de diverse bevoegdheidsniveaus ervoor te zorgen dat de overlegcomités per geïntegreerde economische zone die belast zijn met de analyse van de mobiliteitsproblemen in de betrokken zone en die aldus oplossingen voor deze problemen moeten voorstellen, over voldoende (organisatorische, financiële,

---

<sup>86</sup> Bron: CRB-advies van 20 februari 2008 betreffende de energie-efficiëntie in de vervoersector, doc CCE 2008-241 DEF, blz. 16.

<sup>87</sup> Bron: *ibid.* "Latere uitbreiding" wil zeggen een uitbreiding van het aantal toegangswegen voor gemeenschappelijk vervoer, fietsers en voetgangers zodanig dat echte alternatieven worden geboden voor het gebruik van het eigen voertuig.

<sup>88</sup> Bron: *ibidem*

methodologische en menselijke) middelen beschikken opdat deze dialoog zo kan verlopen dat de beoogde doelstellingen daadwerkelijk worden bereikt<sup>89</sup>.

### *bereikbaarheid van de luchthaven van Zaventem*

Om de bereikbaarheid van de luchthaven van Zaventem te verbeteren, vragen de Raden een uitbreiding van de openbaar vervoercapaciteit in en rond de luchthavenregio.

#### **4.2.3 M.b.t. de “taal”-ibo, de mobiliteitspremie en de kinderopvangtoeslag**

De Raden herinneren eraan dat de minister van Werk op 12 februari 2008 aan het beheerscomité van de RVA heeft gevraagd na te gaan hoe de geografische mobiliteit van werkzoekenden kan worden bevorderd en dit in het kader van de procedure inzake activering van het zoekgedrag enerzijds en van de toekenning van de mobiliteitstoeslag anderzijds.

Daarop hebben de sociale partners in het beheerscomité van de RVA een consensus gevonden over een aantal concrete voorstellen met betrekking tot de activering van het zoekgedrag, een maandelijkse mobiliteitstoeslag en kinderopvangtoeslag en het gebruik van de individuele beroepsopleiding in de onderneming met het oog op de aanpassing aan de taal van de arbeidsplaats. Laatstgenoemd voorstel bouwt voort op de bestaande regeling van individuele beroepsopleiding en biedt de mogelijkheid van een aanpassing aan de arbeidsplaats gedurende een korte periode, in hoofde van een persoon die, ingevolge onvoldoende taalkennis, niet direct inzetbaar is. De techniek van de individuele beroepsopleiding beoogt een antwoord te bieden op het probleem van de verminderde productiviteit van de kandidaat-werknemer. Dit opleidingsaanbod kan aldus door de regionale diensten gebruikt worden als bijkomend argument bij de voorstelling van een sollicitant aan een werkgever. De werknemer die de taal niet machtig is, en dus niet verbaal geïnformeerd kan worden omtrent zijn opdrachten, kan aldus zijn job aanleren via begeleiding op de werkvloer. Het voorstel houdt geenszins de verplichting in om de voertaal te leren van de streek waarin het bedrijf gelegen is, alvorens daar aangeworven te kunnen worden.

Met betrekking tot de kinderopvangtoeslag, vragen de Raden om het voorstel van minister Milquet om de forfaitaire kinderopvangtoeslagpremie om te zetten in een maandelijkse toeslag van 75 euro – waarover de sociale partners in het beheerscomité van de RVA een positief advies hebben gegeven – zo spoedig mogelijk ten uitvoer te leggen.

Met betrekking tot de passende dienstbetrekking, herinneren de Raden eraan dat de sociale partners het er in genoemd beheerscomité over eens waren dat tegemoet kan worden gekomen aan de wens van de regering om in het kader van de procedure inzake activering van het zoekgedrag de werklozen aan te sporen om ook werk te zoeken in een ander gewest, uiteraard binnen de perken van de criteria van de passende dienstbetrekking.

Wat betreft de mobiliteitspremie, stellen de Raden vast dat het eerdere voorstel inzake de mobiliteitspremie, goedgekeurd door het Beheerscomité van de RVA, vooralsnog op politieke moeilijkheden is gestoten en bijgevolg geen uitvoering heeft gekregen. Zij zijn bereid naar alternatieven te zoeken om het dossier te deblokken met het oog op de bevordering van de geografische en interregionale mobiliteit en in functie van een maximale doelmatigheid.

Zij stellen voor om de bestaande eenmalige mobiliteitstoeslag als volgt aan te passen en te versoepelen:

---

<sup>89</sup> Bron: ibidem

1. aanpassing van de betalingsmodaliteiten, zoals in het eerder voorstel: 75 euro per maand gedurende 12 maanden vanaf de aanwerving en beperkt tot de duur van de tewerkstelling;
2. aanvulling en aanpassing van de bestaande toekenningscriteria voor de mobiliteitstoelage. Het geringe succes van de maatregel is waarschijnlijk te wijten aan de strenge voorwaarden die eraan verbonden waren (ofwel 4 uur verplaatsing per dag, ofwel 12 uur afwezigheid van huis). De Raden stellen voor de premie voortaan toe te kennen aan werklozen die worden aangeworven in een dienstbetrekking die aan één van volgende criteria voldoet:
  - minimum 75 km afstand tussen woon- en werkplaats;
  - of minimum 3 uur verplaatsing per dag;
  - of minimum 11 uur afwezigheid van huis.

Daarbij kan overwogen worden werknemers die bij de aanwerving een bedrijfswagen ter beschikking krijgen van het voordeel uit te sluiten;

3. daarnaast, een bijzondere incentive met het oog op de bevordering van de interregionale mobiliteit. De Raden verwijzen daarvoor onder andere naar een eerder voorstel van de sociale partners vertegenwoordigd in het beheerscomité van de RVA. Daarnaast kan eventueel gedacht worden aan de invoering van een bijzondere tegemoetkoming (taaltoeslag) voor werklozen die een inspanning doen om één van de (andere) officiële landstalen te leren met het oog op een versterking van hun arbeidsmarktkansen. De Raden stellen voor dat daartoe geen nieuw instrument wordt ontwikkeld, maar dat wordt voortgebouwd op de bestaande RVA-stimulans voor werklozen die een beroepsopleiding volgen. Dit is vandaag een eenmalige toeslag van 247,89 euro voor de laatste maand van de beroepsopleiding voor werklozen die één jaar werkloos waren bij de aanvang van een voltijdse beroepsopleiding die minimum 6 maanden duurt. De sociale partners stellen voor om de toekenningsmodaliteiten te herbekijken wanneer het gaat om een intensieve taalopleiding, kaderend in het traject dat werd afgesproken met de regionale tewerkstellingsdiensten, met het oog op de bevordering van de arbeidsmarktkansen.

Daarbij vragen de Raden:

- dat in de aangegeven richting een concreet voorstel wordt uitgewerkt, dat opnieuw en ten spoedigste voor advies wordt voorgelegd aan de Raden en aan het Beheerscomité van de RVA, met het oog op snelle inwerkingtreding, vanaf 1 oktober 2008;
- dat het nieuwe voorstel het eerder voorziene budget van 5 miljoen euro niet overschrijdt;
- dat eind 2009 een eerste evaluatie gebeurt, naar bereik en naar doelmatigheid vanuit het oogpunt van bevordering van zowel de geografische als interregionale mobiliteit, met het oog op eventuele bijsturingen;
- dat de gewestelijke tewerkstellingsdiensten deze instrumenten ook actief gebruiken in hun beleid inzake toeleiding van werkzoekenden naar jobs en opleidingen.

#### 4.2.4 M.b.t. kwalificaties

De Raden zijn van oordeel dat er wat betreft de uitwisselbaarheid van ervaringsbewijzen (titres de compétence) tussen de gewesten en de gemeenschappen adequate afspraken dienen te worden gemaakt en dat dit, met het oog op maximale uitwisselbaarheid, dient te gebeuren in nauw overleg met de sociale partners van de meest betrokken sectoren.

De Raden menen dat het van het allergrootste belang is ervoor te zorgen dat de uitwisselbaarheid van ervaringsbewijzen geen hinderpaal meer vormt voor de geografische en intergewestelijke mobiliteit van werkzoekenden. Volgens hen zou elk gewest de in de andere gewesten verworven competenties moeten erkennen.

Bij de uitbouw van kwalificatiestructuren langs Vlaamse en Franstalige zijde, moet volgens de Raden uitdrukkelijk de uitwisselbaarheid binnen België worden bewaakt. Gelet op het feit dat de erkenning van diploma's een federale bevoegdheid is, menen de Raden dat de federale overheid hierbij betrokken dient te worden. Voorts zijn de Raden van oordeel dat hoe sterker de sectorale sociale partners hierbij worden betrokken, hoe meer garanties er kunnen worden geboden voor de creatie van voldoende draagvlak.

Ten slotte vinden de Raden dat optimaal gebruik moet worden gemaakt van de ervaringen die in het buitenland werden opgedaan met de onderlinge afstemming van kwalificatiestructuren die werden opgebouwd vanuit entiteiten met constitutionele autonomie (cf. de ontwikkelingen in het Verenigd Koninkrijk).

#### **4.2.5 M.b.t. bestaande instrumenten**

De Raden vinden het nuttig om na te gaan of de federale diagnostiek woon-werkverkeer ingezet kan worden als instrument om de geografische en intergewestelijke mobiliteit van werkzoekenden te bevorderen.

Daarnaast wijzen de Raden erop dat de gewesten de federale impuls van de doorstromingsprogramma's<sup>90</sup> specifiek zouden kunnen inzetten voor langdurig werkloze werkzoekenden die afkomstig zijn uit een andere regio.

Vervolgens merken de Raden op dat de fiscale autonomie die aan de gewesten werd verleend in sommige gevallen de geografische mobiliteit kan bemoeilijken wanneer die autonomie wordt gekoppeld aan het woonplaatsbeginsel. De Raden achten het dan ook wenselijk dat voor werklozen die vanuit een andere regio in een bepaald gewest komen werken, wordt nagedacht over mogelijke oplossingen. Meer concreet roepen de Raden de gewesten op om erover te waken dat de beslissingen die ze in dit verband nemen de geografische en interregionale mobiliteit van de werkzoekenden niet afremmen en dat deze beslissingen niet haaks staan op het Europese werkplaatsbeginsel<sup>91</sup> dat tot doel heeft het vrij verkeer van werknemers te bevorderen.

Teneinde de intergewestelijke mobiliteit te bevorderen, achten de Raden het nuttig het recht op meeneembaarheid van de registratierechten (het zgn. meeneemrecht, zie punt 2.1.9) overdraagbaar te maken tussen de gewesten.

#### **4.2.6 M.b.t. coördinatie en ondersteuning**

De Raden zijn van oordeel dat de problematiek van de geografische en intergewestelijke mobiliteit van de werkzoekenden alleen maar op geïntegreerde wijze kan worden opgelost, d.w.z. wanneer alle betrokken actoren (de overheidsinstanties op elk bevoegdheidsniveau, de openbare

---

<sup>90</sup> Doorstromingsprogramma's zijn specifieke tewerkstellingsprogramma's die erop gericht zijn langdurig werklozen de nodige werkervaring te laten opdoen teneinde hun positie op de arbeidsmarkt te verbeteren en hen gemakkelijker te laten doorstromen naar het reguliere arbeidscircuit.

<sup>91</sup> Nota bene. Begin mei 2008 heeft de Europese Commissie de federale regering een ingebrekestelling gestuurd omdat bepaalde fiscale beslissingen haar strijdig lijken met het vrij verkeer van werknemers en de vrijheid van vestiging. Daarmee komt de Vlaamse jobkorting in het gedrang. Europa tilt eraan dat die korting op de personenbelasting alleen toegekend wordt aan wie in Vlaanderen woont.

vervoermaatschappijen, de sociale partners, de sectoren, de arbeidsbemiddelingsdiensten, werkgevers en werkzoekenden) daarvoor de nodige inspanningen leveren.

#### 4.2.7 M.b.t. de rol van de federale overheid

De Raden menen dat de federale overheid een belangrijke rol te vervullen heeft in de aanpak van de voorliggende problematiek. In hun ogen is het aan de federale overheid om :

- a) een geheel van samenhangende maatregelen uit te werken en ten uitvoer te leggen die de werknemers aanmoedigen om gebruik te maken van andere vervoerswijzen dan het individuele autogebruik ;
- b) de bedrijven ertoe aan te moedigen een bedrijfsvervoerplan op te stellen ;
- c) in het kader van haar activeringsbeleid (lees : haar inspanningen op het vlak van begeleiding/opvolging, opleiding en toeleiding van werkzoekenden) systematisch te wijzen op de jobopportunities voor werkzoekenden in de drie gewesten van het land;
- d) rekening houdend met het feit dat de fiscaliteit (net als de werkgeverstussenkomsten in de vervoerkosten van de werknemers) een instrument is dat kan bijdragen tot een reductie van de kosten van het woon-werkverkeer voor de werknemers, vragen de Raden in deze context dat wordt nagegaan hoe het huidige fiscale kader inzake woon-werkverkeer<sup>92</sup> kan worden aangepast voor werknemers die zeer lang onderweg zijn tussen hun woon-en werkplaats en/of die niet anders kunnen dan zich bedienen van persoonlijk vervoer om op het werk te geraken.

Meer in het algemeen roepen de Raden de federale overheid(sinstanties) op om de lovenswaardige initiatieven die op de verschillende beleidsniveaus worden genomen, te coördineren en te ondersteunen.

Ook vragen ze met klem werkelijk overleg en samenwerking tussen alle beleidsinstanties op ieder niveau zodat op elkaar afgestemde, eenvormige en coherente maatregelen op mobiliteitsvlak genomen kunnen worden.

#### 4.2.8 M.b.t. de rol van de NMBS

De Raden zijn van oordeel dat de NMBS een belangrijke rol te vervullen heeft in de aanpak van de voorliggende problematiek.

Gelet op het belang van mobiliteit in de sociale betrekkingen en op de gevolgen die de bepalingen van het beheerscontract van de NMBS kunnen hebben voor sommige aspecten van deze betrekkingen – in casu de werkgeversbijdrage in het bedrag van de vervoerkosten van de werknemers – betreuren de Raden dat er tot op heden nog geen gevolg werd gegeven aan hun verzoek om de sociale gesprekspartners die zitting hebben in de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) te informeren en te raadplegen over de ontwerpen van beheerscontracten van de NMBS, zodat zij te gepasten tijde hun commentaar terzake aan de onderhandelaars kunnen meedelen.

De Raden herinneren eraan dat de CRB in zijn advies van 30 mei 2007 m.b.t. elementen die van belang zijn bij de opstelling van de volgende beheerscontracten van de NMBS, de NMBS-Holding en Infrabel de fod Mobiliteit en Vervoer verzocht heeft de bevoegde minister voor te stellen om in de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven een artikel op te nemen

---

<sup>92</sup> Een overzicht van het huidige fiscale kader inzake woon-werkverkeer vindt u in het artikel « Fiscaliteit m.b.t. het woon-werkverkeer » van Michèle Pans dat gepubliceerd werd in de Sociaaleconomische nieuwsbrief van juni 2007 die u kunt downloaden van <http://www.ccecrb.fgov.be>

volgens hetwelk de interprofessionele sociale partners (die zitting hebben in de CRB en de NAR) om advies moeten worden gevraagd over de ontwerpen van beheerscontracten van de NMBS.

In deze context maken de Raden tevens van de gelegenheid gebruik om nogmaals hun wens uit te spreken om, voor het afsluiten van elk van de nieuwe beheerscontracten van de NMBS-groep, een ontmoeting te hebben met de verschillende ondertekenende partijen bij deze contracten, teneinde hun de diverse aspecten van het gehele Belgische spoorbeleid (incl. de knelpunten m.b.t. de geografische en intergewestelijke mobiliteit van werkzoekenden) mee te delen die volgens de sociale gesprekspartners prioritaire aandacht moeten krijgen.

Voorts vragen de Raden om in het beheerscontract van de NMBS twee zaken op te nemen, nl. enerzijds een luik met maatregelen die de NMBS kan nemen ter bevordering van de geografische en interregionale mobiliteit van de werkzoekenden en anderzijds impulsen voor meer samenwerking tussen de vier openbare vervoersmaatschappijen (NMBS, De Lijn, TEC, MIVB).

De Raden herinneren eraan dat de CRB op 30 mei 2007 een unaniem positief advies heeft uitgebracht over een ontwerp van koninklijk tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 juli 1962 tot vaststelling van het bedrag en de wijze van betaling van de werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden omdat dit ontwerpbesluit het mogelijk maakte om : 1) de collectieve arbeidsovereenkomsten die in het derdebetalerssysteem van de NMBS voorzien, te verlengen ; 2) het genoemde systeem duurzaam te maken en bijgevolg bepaalde ongunstige juridische onzekerheden terzake op te heffen.

Op 2 juli 2008 werden de Raden geïnformeerd over het feit dat de staatssecretaris en de gewestministers voor mobiliteit, na de besprekingen in de workshop Mobiliteit en Transport die in het kader van de Lente van het Leefmilieu werd opgericht en waaraan de sociale partners hebben deelgenomen : 1) een politiek akkoord hebben bereikt over de maatregel die erin bestaat de aantrekkingskracht van het 80/20-systeem (of derdebetalerssysteem) te ontwikkelen en uit te breiden naar de vier operatoren van het openbaar vervoer ; 2) voorstellen dat deze maatregel wordt besproken tussen sociale partners, m.a.w. het voorwerp uitmaakt van sociaal overleg.

Rekening houdend met deze informatie, hebben de Raden omwille van twee redenen bedenkingen bij artikel 74<sup>93</sup> van het beheerscontract van de NMBS voor de periode 2008-2012 dat bepaalt dat het overheidsbudget dat de NMBS ontvangt ter compensatie van de kosteloosheid voor de reiziger van zijn woon-werkverplaatsingen (lees : ter compensatie van de 20% die ze bijpast in het kader van het 80/20-systeem) geplafonneerd is. Ten eerste bestaat volgens de Raden, door te opteren voor een gesloten enveloppe (die niet kan worden uitgebreid) i.p.v. voor een open enveloppe, het gevaar dat de financiering (van de 20% die de NMBS ten laste neemt) in het gedrang komt en er aldus een hypotheek wordt gelegd op de verhoopte verdere groei van het 80/20-systeem. Ten tweede, is dit artikel in strijd met de filosofie van bovengenoemd koninklijk besluit waarover de sociale partners op 30 mei 2007 een positief advies hebben uitgebracht en die erin bestaat te streven naar een verduurzaming van het 80/20-systeem.

---

<sup>93</sup> Artikel 74 van genoemd beheerscontract luidt als volgt : "Bovenop de jaarlijkse exploitatietoelage ontvangt de NMBS de volgende bedragen ter compensatie van de kosteloosheid voor de reiziger van woon-werkverplaatsingen waarvan sprake is in artikel 20 en bijlage 13 : voor het kosteloos woon-werkverkeer, 400 k€ in 2008 en 25900 k€ vanaf 2009 ; voor de kosteloosheid van het MIVB-aandeel in de gemengde treinkaarten, 2800 k€ vanaf 2008. Het gaat hier over niet-geïndexeerde maximumbedragen die derhalve niet mogen worden overschreden. Het aantal privé-ondernemingen die een derdebetalersovereenkomst met de NMBS sluiten, mag op een niet-discriminatoire wijze worden beperkt om in overeenstemming te zijn met de door de Staat gewaarborgde maximumbedragen [...]".

## 4.2.9 M.b.t. de rol van werkgevers en werkzoekenden

De Raden wijzen erop dat er naast feitelijke elementen ook psychologische barrières bestaan die de interregionale mobiliteit belemmeren. Zo denken werkzoekenden bv. dikwijls dat zij niet beantwoorden aan de eisen die worden gesteld door bedrijven in een andere regio of houden werkgevers niet altijd rekening met het arbeidsaanbod dat beschikbaar is in de drie gewesten.

Opdat die psychologische drempels zouden kunnen worden overwonnen, zullen de in de Raden vertegenwoordigde organisaties via sensibilisering zowel de werkgevers als de werkzoekenden oproepen om hierin een mentaliteitsverandering (mental shift) te ondergaan.

Naast gebruik maken van de hiervoor vermelde instrumenten, merken de Raden op dat de werkgevers kunnen bijdragen tot het verkleinen van de mismatch tussen de vraag naar en het aanbod van arbeid door zich bij de opmaak van vacatures te beperken tot de competenties welke echt noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de jobs die vacant zijn.

Voorts kunnen de werkgevers volgens de Raden ook nog een rol spelen bij het promoten van de verplaatsingen per fiets door o.a. accommodatie ter beschikking te stellen zodat fietsers of bestuurders van tweewielers zich kunnen verfrissen.

## 4.2.10 M.b.t. de rol van de sectoren

De Raden pleiten voor meer samenwerking tussen de sectoren, meer concreet, meer samenwerking tussen de sectorale opleidingsfondsen en meer samenwerking tussen andere sectorale instellingen die kunnen bijdragen tot een betere mobiliteit van werkzoekenden.

In het kader van dit advies richten de Raden twee aanbevelingen tot de sectoren. Een eerste waarin ze de sectoren oproepen om na te gaan hoe ze de instrumenten waarover ze zelf beschikken (bv. de opleidingsfondsen) kunnen inzetten om bij te dragen tot een betere geografische en interregionale mobiliteit van de werkzoekenden. Een tweede waarin ze de sectoren oproepen om : 1) actiever gebruik te maken van de mogelijkheid om bij de fod Mobiliteit en Vervoer een analyse aan te vragen voor hun sector op basis van de gegevens die werden verstrekt in het kader van de eerste federale diagnostiek woon-werkverkeer ; 2) deze analyse te gebruiken als basis voor hun discussies over de verbetering van de woon-werkmobiliteit.

De Raden raden de sectoren aan om hiervoor rekening te houden met succesvolle praktijkvoorbeelden (good practices) en zich eventueel te inspireren op de voorstellen van acties m.b.t. interregionale arbeidsmobiliteit van het Regionaal Economisch en Sociaal Comité Overleg (RESOC), de Sociaal-Economische Raden van de Regio (SERR) en de Comités subrégionaux de l'Emploi et de la Formation professionnelle (C.S.E.F.).

Voorbeelden van "good practices" :

- de inspanningen van de sociale partners (bv. CAO's, bedrijfsvervoerplannen,...) met het oog op het wegwerken van de factoren die een vlot woon-werkverkeer in de weg staan;
- taalstages voor Nederlandstalige werkzoekenden die CEVORA (het opleidingscentrum van het ANPCB Aanvullend Nationaal Paritair Comité voor Bedienden) i.s.m. de VDAB organiseert. Een 'taalstage' is bedoeld als een taalonderdompeling in een professionele omgeving en geeft een werkzoekende de kans de andere landstaal op de werkplek uit te proberen. Deze taalstages duren vier weken en zijn bedoeld voor werkzoekenden met een hogere opleiding en met een gemiddelde kennis van het Frans. De stageplaatsen worden gezocht in Waalse bedrijven net over de taalgrens.

- in de textielsector :
  - o taalopleidingen om de arbeidsmarktintegratie te bevorderen;
  - o toeleiding van werkzoekenden naar (knelpunt)vacatures via vormen van leren op de werkplek (instructeurs<sup>94</sup>, peters<sup>95</sup>, coaches<sup>96</sup>);
- in de bouwsector : taallessen “Nederlands op de werkvloer” en “Frans op de werkvloer”;
- in de ziekenhuissector : gesubsidieerde taalopleidingen in de Brusselse (privé en publieke) ziekenhuizen. Deze ziekenhuizen sporen hun personeel aan om de bovengenoemde taalopleiding te volgen tijdens de diensturen;
- in de uitzendsector :
  - o het uitzendbusproject Leuven-luchthaven-Brucargo-Diegem (waarvoor de provincie Vlaams-Brabant in het kader van het MOBIDESK-project heeft samengewerkt met Vooruitzenden Stichting Interim v.z.w. en met Werkwinkel) dat specifiek gericht was op interimkrachten die vaak geen eigen vervoer hebben en 's nachts niet op hun werk geraken met het openbaar vervoer (dit project was een succes) ;
  - o de actie “Vooruitzenden” via dewelke de uitzendsector een concrete invulling geeft aan de engagementen die zijn opgenomen in het sectorprotocol met de Vlaamse regering. “Vooruitzenden” werkt rond vijf centrale thema's, te weten : mobiliteit ; opleiding ; aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt ; kansengroepen en diversiteit ; positieve actie bij herstructureringen.

***de acties die RESOC-SERR<sup>97</sup>Zuid-West-Vlaanderen voorstelt m.b.t. interregionale arbeidsmobiliteit, te weten:***

- een betere samenwerking tussen de TEC en De Lijn;
- bevorderen van het openbaar vervoer vanuit Wallonië naar de bedrijventerreinen in Zuid-West-Vlaanderen;
- toekennen van een mobiliteitspremie en een vergoeding voor kinderopvang;
- ervoor zorgen dat op Vlaams niveau alle Vlaamse maatregelen (bv. Jobkanaal<sup>98</sup>, diversiteitsplannen<sup>99</sup>,...) ook toegankelijk zijn voor franstalige werkzoekenden;

---

<sup>94</sup> Instructeurs zijn lesgevers die daarvoor speciaal worden aangeworven en opgeleid. Het kan gaan om interne of externe instructeurs. Bij nieuwe machines of werknemers uit een ander werkgebied bv. kan het gebeuren dat tijdelijk externe opleiders worden ingezet.

<sup>95</sup> Peterschap wijst op een gestructureerde aanpak waarbij een collega op een systematische manier nieuwe taken aanleert aan de nieuwkomer in de functie. De peters zijn ervaren werknemers die een speciale opleiding hebben gekregen in opleiden, motiveren en begeleiden.

<sup>96</sup> Coaches zijn collega's die de nieuwkomer met raad en daad bijstaan. Coaches begeleiden collega's, maar zijn daar niet noodzakelijk voor opgeleid.

<sup>97</sup> De SERR (Sociaal-Economische Raad voor de Regio) bundelt de sociale partners op subregionaal niveau. De SERR adviseert de tewerkstellingsinitiatieven van de verschillende overheden. De SERR behartigt en bewaakt de tewerkstellingsaspecten van de sociaaleconomische streekontwikkeling. Voor het RESOC (Regionaal Economisch en Sociaal Overlegcomité) worden de sociale partners uit de SERR aangevuld met vertegenwoordigers van de steden & gemeenten uit de regio en de provincie.

<sup>98</sup> Jobkanaal is een wervingsinstrument om gratis en op een efficiënte wijze geschikte en gemotiveerde kandidaten te vinden voor een openstaande vacature in uw onderneming.

<sup>99</sup> In een diversiteitsplan staan ingrepen die een bedrijf wilt nemen om de diversiteit binnen het bedrijf te vergroten en aldus de tendens tot oververtegenwoordiging van de zgn. kansengroepen (bv. allochtonen, arbeidsgehandicapten, 50-plussers en vrouwen in roldoorbrekende functies) in de werkloosheidscijfers om te buigen.

- contact tussen CSEF (Comité Subrégional de l'Emploi et de la Formation de Liège) en SERR om acties uit te werken, bv. een project waarbij Waalse instructeurs kennis komen maken met Vlaamse knelpuntberoepen in bedrijven ;
- opzetten van sensibiliseringsacties die kunnen bijdragen tot een betere interregionale mobiliteit. Hierbij kan gedacht worden aan een campagne via de lokale televisiezenders bv. in het kader van Transit<sup>100</sup>, waarbij wordt uitpakkt met "good practices";
- ondersteunen van de grensoverschrijdende en interregionale jobbeurs, die tot stand komen via samenwerking tussen Zuid-West-Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk.

Tenslotte nodigen de Raden de sectoren en de bedrijven uit om een regeling te overwegen/uit te werken voor de financiële tegemoetkoming van de werkgevers in de vervoerkosten van werknemers die alleen met eigen vervoer op het werk geraken, werknemers dus van wie de werkplaats niet bereikbaar is met het openbaar vervoer.

#### 4.2.11 M.b.t. de rol van de arbeidsbemiddelingsdiensten

De Raden pleiten voor een nog verdergaande samenwerking tussen de arbeidsbemiddelingsdiensten (VDAB, FOREM en ACTIRIS).

De Raden verwelkomen de inspanningen om te komen tot een betere uitwisselbaarheid van vacatures tussen de drie gewesten van het land.

Met het oog op het bevorderen van de uitwisselbaarheid menen de Raden eveneens dat het beter zou zijn voor de drie gewesten om een gemeenschappelijke methodologische basis te bepalen, idealiter in overleg met de actoren van de particuliere sector, teneinde vollediger en vergelijkbaarder vacaturestatistieken tussen de gewesten te kunnen opstellen. Zij pleiten daarbij voor een versterkte samenwerking m.b.t. de opleidingen voor werkzoekenden en het opstellen van een meer vergelijkbare beroepsclassificatie wat het afstemmen van vraag en aanbod en het uitwisselen van vacatures ook intergewestelijk moet vergemakkelijken.

Voorts vragen zij dat de arbeidsbemiddelingsdiensten niet alleen bij grensoverschrijdende herstructureringszouden samenwerken, maar dat zij voor iedere herstructurering bij de tewerkstellingscellen<sup>101</sup> zouden worden betrokken om na te gaan of er zich voor de getroffen werknemers opportuniteiten voordoen in de andere regio's of eventueel in andere landen. Ook roepen zij de arbeidsbemiddelingsdiensten op om de werkzoekenden die zich bij hen aanmelden systematisch te wijzen op de jobopportuniteiten die er voor deze personen zijn in de twee andere gewesten van het land.

Bovendien achten de Raden het raadzaam dat FOREM en ACTIRIS, naar het voorbeeld van de VDAB, met de NMBS en resp. de TEC en de MIVB, een samenwerkingsakkoord afsluiten dat erop gericht is de mobiliteit van de werkzoekenden te bevorderen.

---

<sup>100</sup> Transit = een grensoverschrijdend magazine over de regio Rijsel - Kortrijk - Doornik.

<sup>101</sup> Een tewerkstellingscel is een samenwerkingsverband waarbij verschillende partijen (te weten : de arbeidsbemiddelingsdienst van de regio waar de bedrijfsvestiging met de meeste ontslagen gelegen is, werkgever of werkgeversafgevaardigden, werknemersafgevaardigden, sectoraal opleidingsfonds, herplaatsingsfonds, outplacementbureau en de SERR) hun krachten bundelen om in het kader van herstructurerings of collectief ontslagen werknemers opnieuw aan het werk te krijgen.

#### 4.2.12 M.b.t. sociaal overleg

De Raden vinden dat over de kosten van het woon-werkverkeer van gedachten moet worden gewisseld tussen de sociale partners.

Ze hebben daarover de discussie ten gronde aangevat en zullen die de komende weken verderzetten in het kader van de mobiliteit in haar geheel. Daarbij zal onder andere gesproken worden over : de sterk gestegen brandstofprijzen die het woon-werkverkeer steeds duurder maken voor een groot aantal werknemers die niet anders kunnen dan zich bedienen van persoonlijk vervoer ; de werkgeverstegemoetkoming in het openbaar vervoer ; de prijzenpolitiek van de NMBS ; de mobiliteitsplannen ; de federale diagnostiek woon-werkverkeer; het duurzaam maken van het 80/20-systeem.

## Bronvermelding:

CARUSO, Frédéric, "Inadequatie en geografische mobiliteit", *Sociaaleconomische nieuwsbrief*, nr. 78, januari 2003, blz. 14.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIËN (2002), Circulaire nr. CI.RH.241/550.265 (AOIF 20/2002) van 18 juli 2002.

CRB (2006), Advies ter aanvulling van het advies van 21 december 2005 inzake energie-efficiëntie in de woningsector in België, doc. CRB 2006-422 DEF van 19.04.2006, Brussel, CRB, blz.

CRB (2007), *Diagnoseadvies betreffende de woon-werkverplaatsingen van de werknemers*, doc. CRB 2007-127 DEF van 30.01.2007, Brussel, CRB, blz.

CRB (2007a), Advies van 30 mei 2007 m.b.t. elementen die van belang zijn bij de opstelling van de volgende beheerscontracten van de NMBS, de NMBS-Holding en Infrabel, doc. CRB 2007- , Brussel, CRB, blz.

CRB (2007b), Advies over een ontwerp van koninklijk tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 juli 1962 tot vaststelling van het bedrag en de wijze van betaling van de werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden, Brussel, CRB, blz.

CRB (2008), Advies van 20 februari 2008 betreffende de energie-efficiëntie in de vervoersector, doc CRB 2008-241 DEF, Brussel, CRB, blz.

DENIL, Frédérique (2002), "Kinderopvang : belangrijk voor werkgelegenheid", *Sociaaleconomische Nieuwsbrief*, mei 2002, blz. 3-9.

DE TIJD (2008) "Milquet lanceert nieuwe transfer", 15 april 2008.

DE STANDAARD (2008) "Van Brempt wil gesprek TEC/De Lijn", 10 februari 2008.

IDEA CONSULT (2008), Eindrapport van de studie « Evaluatie van het nieuwe opvolgingsstelsel voor werkzoekenden april 2008, Brussel, Fod Waso, blz.

Eindverslag "diagnostiek woon-werkverkeer van 30 juni 2005", blz. 49-50.

GHYSELS, Joris en Maja, DEBACKER (2007), Zorgen voor kinderen in Vlaanderen : een dagelijkse evenwichtsoefening ?, Uitgeverij Acco, Leuven.

HINDRIKS, Jean (2007), "Face aux disparités régionales, faut-il promouvoir la mobilité ou régionaliser les salaires ? ", *Itinera institute nota*, nr. 14.

HIVA (2001), Duurzame mobiliteit voor een duurzame arbeidsmarkt, Leuven, Hiva, blz.

HOGE RAAD VOOR DE WERKGELEGENHEID (2006), *Verslag 2006*, Brussel, Fod Waso, 140 blz.

NEVEJAN, Hendrik, "Een werkloosheidsval in België ?", *Sociaaleconomische nieuwsbrief*, nr. 133, januari 2008, blz. 11-19.

NMBS (2008), Rapportering voorzien in artikel 39 van het beheerscontract, Doc. 2008/55: 11 april 2008.

OCDE (2005), *Perspectives de l'emploi juillet 2005*, Paris, OCDE.

PANS, Michèle (2006), "Individueel versus collectief vervoer", *Sociaaleconomische nieuwsbrief*, nr. 112, februari 2006, blz. 48-53.

PANS, Michèle (2007), "Fiscaliteit m.b.t. het woon-werkverkeer", *Sociaaleconomische nieuwsbrief*, juni 2007.

FOD ECONOMIE, K.M.O., MIDDENSTAND en ENERGIE, ADSEI (2007), "Pendelarbeid tussen Gewesten en provincies", *persbericht* dd. 19 juli 2007.

SERV (2007), *Advies betreffende het Vlaams Actieplan Werkloosheidsvallen 2007* (blz. 10).

VDAB (2008), ontcijfert nr. 11.

VERHETSEL, Ann, Isabelle THOMAS, Etienne VAN HECKE en Marjan BEELEN (2007), *Pendel in België. Deel I: de woon-werkverplaatsingen*, blz. 47-67.

De aanbeveling van de Vlaamse Luchthavencommissie van 8 mei 2008 betreffende de creatie van duurzame werkgelegenheid op en rond Brussels Airport.

WET van 10 augustus 2001 houdende hervorming van de personenbelasting, *B.S.* 20 september 2001.