

MEMORANDUM VOOR OOST-BRABANT

Burgemeestersoverleg Oost-Brabant

Maart 2019

De burgemeesters van de 30 gemeenten van Oost-Brabant vragen van de nieuwe Vlaamse en federale Regering en parlementsleden meer aandacht voor de noden van de regio Oost-Brabant. Zij schuiven daartoe tien absolute prioriteiten naar voor.

De 30 burgemeesters van Oost-Brabant overleggen op regelmatige basis over de uitdagingen waar de regio voor staat. Ook een vertegenwoordiger van de KU Leuven, en de provinciale gedeputeerden uit onze regio worden uitgenodigd.

In het Burgemeestersoverleg bespreken de lokale besturen verschillende beleidskwesties. Zo komen onder meer het mobiliteitsvraagstuk in de regio, ruimtelijke ordening en wonen regelmatig aan bod. De burgemeesters willen zaken die voor de hele regio van belang zijn, gezamenlijk en over alle partijgrenzen heen verdedigen bij de Vlaamse en de Federale overheid. Ook gemeentelijke dossiers en plannen worden door dit overleg beter op elkaar afgestemd. Gemeenschappelijke projecten zijn van start gegaan, zoals het intergemeentelijk trainingscentrum voor de politie, het regionaal digitaal loket kinderopvang en de onroerend erfgoeddienst.

Het Burgemeestersoverleg Oost-Brabant wil de samenwerking op niveau van de streek ook in de volgende beleidsperiode een plaats geven en structureler maken. De gemeenten zullen een agenda voor de streek opmaken. De burgemeesters zullen hierbij de provincie blijven betrekken.

Een belangrijke partner voor een effectief streekbeleid is het Vlaams gewest. We roepen Vlaanderen op om te blijven investeren in 'versterkt streekbeleid' en vooral ook ruimte te geven aan participatie en dialoog. Het Burgemeestersoverleg Oost-Brabant wil alleszins actief hierop inzetten.

Vanuit die intensieve samenwerking formuleren we hieronder een aantal pertinente vaststellingen en urgente vragen aan de hogere beleidsniveaus met het oog op een duurzame sociaal-economische ontwikkeling van de regio. We vragen aan alle politieke partijen om de voorstellen en opmerkingen mee te nemen in het beleid van de Vlaamse en federale regering in de volgende beleidsperiode.

1. EEN EVENWICHTIGE VERDELING VAN HET GEMEENTE- EN STEDENFONDS

De burgemeesters vrezen dat tijdens de volgende bestuursperiode de gemeentelijke begrotingen zwaar onder druk komen door zowel dalende ontvangsten als hogere uitgaven. Ze stellen vast dat verschillende factoren die deze daling van de inkomsten en stijging van de uitgaven veroorzaken, een rechtstreeks gevolg zijn van beslissingen van de federale en de Vlaamse overheid:

- door de taxshift zakken de inkomsten uit de aanvullende personenbelasting met 10 % en meer voor de gemeenten. Dit alleen al betekent 20 miljoen euro minder inkomsten in het jaarlijkse budget van de steden en gemeenten van Oost-Brabant.
- een groot deel van de Vlaamse toelagen aan de lokale besturen wordt niet geïndexeerd, waardoor de nuttige waarde ervan elk jaar zakt.

- de vrijstelling van onroerende voorheffing op de machines en outillage van bedrijven is door Vlaanderen beslist, maar wordt voor het grootste deel betaald door de gemeenten. De kost daarvan neemt jaar na jaar toe.
- de lokale besturen moeten hun pensioenen volledig zelf financieren, in tegenstelling tot privébedrijven, zelfstandigen en andere overheden, waar de federale overheid overall een aanzienlijke bijdrage levert aan de pensioenen. Daardoor stijgt de pensioenlast fors voor de gemeenten.
- door de brandweershervorming stijgen de kosten voor de brandweer in onze regio sterker dan elders. De lokale besturen kregen jaren geleden al de rekening gepresenteerd van de politiehervorming.

Dat alles weegt des te zwaarder omdat de gemeenten uit onze regio door Vlaanderen financieel benadeeld worden in de verdeling van de toelagen uit het Gemeente- en Stedenfonds. Vlaams-Brabant telt 17,3 % van de inwoners van Vlaanderen, maar ontvangt slechts 9,7 % van de middelen uit het Gemeente- en Stedenfonds.

In Oost-Brabant zijn 29 steden en gemeenten (alle 30 uitgezonderd Leuven) netto-betalers aan het Gemeente- en Stedenfonds. Samen betalen zij bijna 86,5 miljoen euro. Deze middelen gaan slechts in beperkte mate naar onze centrumstad. Leuven ontvangt netto slechts 21,3 miljoen euro uit het Fonds.

De conclusie is dus dat de inwoners van de 29 buitengemeenten en kleine steden van het arrondissement Leuven jaarlijks 65,2 miljoen euro betalen aan de stadskassen van Antwerpen en Gent, enkel en alleen via het Gemeente- en Stedenfonds. Per inwoner is dat ongeveer 163 euro of 500 euro per jaar voor een gemiddeld gezin.

De uitzonderlijk grote dotaties voor Antwerpen en Gent zijn in de jaren '80 ontstaan omdat Antwerpen toen een heel grote schuldenlast torste. Die historische leninglast is in 2018 evenwel afgelost. Het is dus logisch dat deze uitzonderlijke dotaties nu afgebouwd worden tot een normaal niveau.

Ook de 24 miljoen euro (1 % van het Gemeentefonds) die als bijzondere dotatie aan de kustgemeenten gestort wordt, kan niet langer verantwoord worden. Deze gemeenten putten ruime inkomsten uit het vastgoed (tweede verblijven en hotels) aan de kust, zodanig dat zij met een uitzonderlijk laag tarief of zelfs nultarief personenbelasting een soort 'belastingparadijs' zijn op kosten van de belastingbetalers uit het binnenland.

De burgemeesters roepen de vertegenwoordigers van Vlaams-Brabant in het Vlaams Parlement op om in te grijpen en deze niet meer verantwoorde dotaties te stoppen.

Als eerste concrete stap vragen ze dat in 2019, bij de start van een nieuwe Vlaamse Regering én een nieuwe bestuursperiode in de gemeenten, de verdeling van het Gemeentefonds aangepast wordt zodat de netto bijdrage van onze regio met 10% wordt verminderd.

De burgemeesters vragen dat de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement dringend moderne, meer objectieve criteria vaststellen voor de verdeling van het Gemeentefonds.

Maar een herverdeling alleen is niet voldoende, de burgemeesters pleiten ook om de algemene dotatie uit het Gemeente- en Stedenfonds te verhogen om de kosten voor onder meer de vergrijzing op te vangen.

2. DE BELOOFDE FEDERALE BIJDRAGE VOOR DE BRANDWEERBESCHERMING

In de wet op de brandweershervorming van 2007 heeft het federale parlement ingeschreven dat de kosten van de bescherming van de burgers tegen brand en andere calamiteiten 50/50 zullen verdeeld worden tussen de federale overheid en de gemeenten. Bijna 12 jaar later dragen de steden en gemeenten nog steeds 80% van de kosten. Kosten die bovendien sterk gestegen zijn als gevolg van de normen en richtlijnen die de federale overheid heeft opgelegd.

De burgemeesters vragen met aandrang dat de federale overheid eindelijk de faire bijdrage aan de veiligheid van de burgers levert, die ze zelf in de wet heeft ingeschreven.

3. EEN GEZAMENLIJKE AANPAK OM DE VERKEERSKNOOP TE ONTWARREN

De mobiliteitsproblematiek ontwricht niet alleen de leefbaarheid voor de bewoners maar ruikt ook de economische, sociale en ecologische ontwikkelingen in de regio. Mobiliteit is in onze regio een primordiale voorwaarde voor een duurzame leefbare sociaaleconomische ontwikkeling.

De burgemeesters van Oost-Brabant vragen daarom een uitzonderlijk investeringsbudget voor een 'file-noodplan' dat op drie vlakken tegelijk ingrijpt: 900 miljoen euro voor een beter treinaanbod, 900 miljoen euro voor een beter busaanbod en 900 miljoen euro voor de snelwegen en gewestwegen in onze regio.

3.1. Een snelle uitbreiding van het treinaanbod.

Voor de welvaart van ons land is het essentieel om te vermijden dat het verkeer en dus de economische activiteit in het centrum van het land stilvallen. De meest filegevoelige regio van het land staat aan de rand van de volledige stilstand.

Om meer reizigers aan te trekken naar het spoor, de files en het sluipverkeer te bestrijden, en te voldoen aan een reële vraag van pendelaars die hun auto willen laten staan, is bijkomend aanbod noodzakelijk, zoals dat overigens voorzien is in het GEN. Vooral het intensiever inzetten en bedienen van de kleinere stations rond Leuven biedt de mogelijkheid om autopendelaars aan te trekken naar het spoor.

De burgemeesters vragen op korte termijn, een betere benutting van de bestaande spoorweginfrastructuur door:

- de heropening van de treinhalttes in Lovenjoel en Kuntich.
- het beter benutten van de bestaande 4 sporen tussen Leuven en Landen door de bestaande L-treinen Aarschot-Leuven en Mechelen-Leuven door te trekken naar de lijn Leuven-Landen.
- meer treinverbindingen naar Brussel vanuit de regio Aarschot-Diest.

In tweede instantie is er nood aan meer aanbod door bijkomende investeringen op de bestaande lijnen nl.:

- de aanleg van een nieuwe treinhalte in Haasrode.
- een nieuwe stopplaats ten noorden van Leuven, met bediening van deze halte met lokale treinen naar Leuven en pendeltreinen naar Brussel.
- meer investeringen in overstapparkings, zowel bij de grote als bij de kleine stations. Alleen met voldoende en aantrekkelijke parkeerplaatsen, bij voorkeur gratis, zo niet met een zeer voordelig tarief voor treinreizigers, kan men mensen de overstap laten maken van de auto naar de trein.

Op middellange termijn pleiten de burgemeesters voor de aanleg van een 2^e spoor op de verbinding Landen-Hasselt en de realisatie van de spoorverbinding Leopoldsburg-Diest.

Naast deze uitbreiding van het vervoersaanbod is het noodzakelijk ook het gebruiksgemak en de klantvriendelijkheid te verhogen door:

- het moderniseren en verfraaien van kleinere haltes/stations in het arrondissement Leuven, met voldoende parkeermogelijkheden voor auto en fiets.
- geoptimaliseerde aansluitingen tussen trein, metro, bus en tram, flankerende maatregelen zoals parkings, fietsenstallingen (speciale aandacht voor fietspunten), goede bereikbaarheid en een eenvormige prijsvorming.

3.2. Bijkomende middelen voor hoogwaardig openbaar vervoer in Oost-Brabant.

Vlaams-Brabant is de regio met veruit de meeste files van Vlaanderen (19 van de 26 knelpunten). Nergens anders is het potentieel aan bijkomende reizigers voor De Lijn en de NMBS zo groot, en de noodzaak aan meer openbaar vervoer zo dringend. Voor het woon-werkverkeer is er o.a. nood aan een betere bediening van de treinstations en bedrijventerreinen.

De burgemeesters van Oost-Brabant vragen bijkomende middelen om:

- een hoogwaardige openbaarvervoersas uit te bouwen op de assen waar geen treinspoor ligt: Leuven-Diest en Leuven-Tervuren.
- een performant en uitgebreid aanbod te voorzien in en rond de centrumstad Leuven en de kleinstedelijke gebieden.
- een degelijk openbaar vervoer uit te bouwen in de buitengemeenten zodat deze dorpen blijvend ontsloten worden en ook daar een realistisch alternatief voor het autoverkeer ontstaat.

Voor mobiliteitsknelpunten op de grote assen en daartussen, zoals de doortocht tussen de Diestse- en Tiensesteenweg, moeten creatieve oplossingen uitgedacht worden. Door een tunnel aan te leggen voor het doorgaand autoverkeer bijvoorbeeld, creëert men bovengronds ruimte voor openbaar vervoer en voor nieuwe woon- of handelsprojecten.

Vlaanderen heeft een groot deel van zijn verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer doorgeschoven naar de lokale besturen door de oprichting van vervoerregio's. Vlaanderen moet dan ook bijkomende middelen voorzien om de vervoerregio Leuven de mogelijkheid te geven een performant openbaar vervoer en vervoer op maat uit te bouwen.

De burgemeesters vragen een ernstige financiële portefeuille, waarmee de lokale besturen echt werk kunnen maken van de taken en verantwoordelijkheden die zij toegeschoven gekregen hebben binnen de vervoerregio, om zo effectief te kunnen werken aan het 'vervoer op maat' en de basisbereikbaarheid die Vlaanderen vooropstelt in haar mobiliteitsvisie.

Zonder bijkomende middelen zal het verkeer in onze regio in het centrum van het land alsmear meer stilstaan.

3.3. Een snelle uitvoering van de optimalisatie van de Brusselse Ring, en middelen voor het wegwerken van flessenhalzen in het wegennet van Oost-Brabant

Het beheersen van de mobiliteit in het centrum van het land kan niet zonder meer investeringen in wegen. De middelen voor uitbreiding van de capaciteit van het Vlaamse wegennet moeten prioritair gaan naar de meest filegevoelige regio.

Naast een snelle uitvoering van de optimalisatie van de Ring, is het dringend noodzakelijk voor Oost-Brabant dat een aantal op zich zelfs niet zo dure werken (voor volledig nieuwe wegen is er geen ruimte, hoewel de hoeveelheid verkeer dat wel zou rechtvaardigen) uitgevoerd worden.

Zo vragen de burgemeesters de snelle uitvoering van:

- de spitsstroken op de E314 tussen Wilsede en Aarschot (in beide richtingen).
- de heraanleg van de N229 Holsbeeksesteenweg.
- de heraanleg van de N129 Diest-Langenberg.
- een oostelijke ring om Tienen met het oog op de bereikbaarheid van de aangrenzende bedrijventerreinen.
- de doorstromingsprojecten voor het busvervoer op de toegangswegen naar Leuven.

Het onderliggende verkeersnet moet ontlast worden door een actieplan tegen sluipverkeer.

Deze investeringen moeten worden gekoppeld aan andere maatregelen zoals de verdere

uitbouw van fietsinfrastructuur, carpoolparkings, slim mobiliteitsmanagement, vrachtroutenetwerk, vrachtvervoer over waterwegen en spoorwegen, fiscale maatregelen, slimme technologie, rekeningrijden, ... die het autosolisme en het autogebruik verminderen.

4. EEN DUURZAAM EN EVENWICHTIG LUCHTHAVENBELEID

Het Burgemeestersoverleg Oost-Brabant waardeert absoluut de economische meerwaarde en de bijhorende tewerkstellingscreatie van Brussels Airport, de tweede economische motor van Vlaanderen. Een verdere uitbouw van Brussels Airport is echter alleen mogelijk als er een (interbestuurlijke) consensus wordt gevonden tussen de economische functie, het milieu en de leefbaarheid, de gezondheid en het woonrecht voor de omwonenden.

We beseffen dat het een moeilijk en delicaat dossier betreft. Formeel gezien hebben noch de provincie, noch de lokale besturen een bevoegdheid ten gronde. Een kwalitatieve oplossing kan slechts op basis van dialoog en overleg tot stand komen.

De federale regering moet zorgen voor:

- een evenwichtige verdeling van de geluidsoverlast over de omliggende gebieden van de luchthaven, en
- de noodzakelijke rechtszekerheid door een gepast wettelijk kader dat dit beginsel verankert.

Deze structurerende vliegwet legt de vliegprocedures en het baangebruik vast volgens de principes van billijke spreiding en op basis van aeronautische principes bij het opstijgen en het landen. Deze principes laten ook toe om de milieu- en geluidslast te beperken en de veiligheid van het vliegverkeer te waarborgen. De politieke principes van de luchthavenakkoorden van 2008 en 2010, inclusief het preferentieel baangebruik, vormen hiervoor de basis.

Een duurzaam en evenwichtig luchthavenbeleid vereist de garantie van de leefbaarheid en de bescherming van de gezondheid voor alle omwonenden. Uniforme milieukwaliteitsnormen en vergelijkbare rapporteringen van de geluidsbelasting zijn daarbij essentieel. Er dient ook een oplossing gevonden te worden voor de schadelijke nachtvluchten.

Het toekomstige exploitatiemodel van Brussels Airport is gebaseerd op de mogelijkheden die vandaag reeds beschikbaar zijn met de huidige startbaanconfiguratie. Van een uitbreiding van de banen richting Kortenberg-Herent kan geen sprake zijn.

De internationale afspraken voor duurzame ontwikkeling (het Klimaatakkoord van Parijs en de SDG's of duurzame ontwikkelingsdoelen) moeten worden meegenomen bij de uitwerking van het luchthavenbeleid.

De burgemeesters wensen tenslotte dat het Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant, waarin de burgemeesters van de regio's Halle-Vilvoorde en Leuven en de provincie verenigd zijn, door de federale en Vlaamse overheid erkend wordt als gesprekspartner om tot een duurzame oplossing te komen.

5. MEER KINDEROPVANGPLAATSEN IN OOST-BRABANT

De Leuvense regio wordt gekenmerkt door een gemiddeld hoog opleidingsniveau, een grote instroom van jonge gezinnen uit andere Vlaamse regio's, en een hoge werkzaamheidsgraad, ook voor vrouwen. Deze factoren hebben alle drie tot gevolg dat de nood aan kinderopvang in verhouding tot het aantal jonge kinderen, groter is dan in andere regio's.

De burgemeesters vragen dat Vlaanderen hiermee rekening houdt door:

- een extra pakket middelen voor inkomensgerelateerde kinderopvang in Oost-Brabant.
- een versoepeling van bepaalde normen in het decreet kinderopvang (bv. aanwezigheidsnorm en aantal kinderen per begeleider) en/of voldoende overgangperiode, om te vermijden dat het aantal beschikbare opvangplaatsen in de bestaande initiatieven nog daalt.
- ondersteuning voor de realisatie van het regionaal digitaal loket kinderopvang, dat als pilootproject kan uitgroeien tot een Vlaams digitaal loket kinderopvang. Interleuven en de gemeenten geven met dit project uitvoering aan het beleid van de minister: groeien naar één netwerk waarop de ouders de passende kinderopvang vinden enerzijds en de overheden ook alle nodige gegevens krijgen om de juiste kinderopvang op de juiste plek te voorzien.

6. GEEN VERPLICHTING TOT FUSIE

De gemeenten van Oost-Brabant willen een bestuur dicht bij de burger behouden. Zij bewijzen elke dag dat zij goed werken en het vertrouwen van de burgers genieten.

De gemeenten werken samen op maat van en met de partners die zij zelf kiezen, en zoeken naar efficiëntiewinsten o.a. door gezamenlijke aankopen of gezamenlijke diensten. Het zou goed zijn dat Vlaanderen regionale samenwerking tussen gemeenten die daar zelf voor kiezen, financieel en door het organisatorisch kader stimuleert.

De overgrote meerderheid van de gemeenten kant zich tegen elke vorm van expliciete of impliciete verplichting tot fusie.

Wanneer Vlaanderen in bepaalde beleidsdomeinen bovenlokale samenwerking stimuleert of oplegt, verwachten de burgemeesters regionale omschrijvingen of clusters van gemeenten die door de gemeenten zélf worden gedefinieerd en goedgekeurd.

7. DE KENNISECONOMIE UITBOUWEN

De gemeenten van Oost-Brabant vragen dat Vlaanderen meer middelen inzet om de uitzonderlijke technologische kennis die verzameld is in het grootste kenniscentrum van het land, met de KU Leuven, UZ Gasthuisberg en IMEC, te vertalen naar economische ontwikkeling. De mogelijkheden zijn legio o.a. op het vlak van nieuwe materialen, medische technologie, cleantech, koolstofarme economie, feed-food-health, ...

Hiervoor is er nood aan ruimte, en nood aan financiële ondersteuning om die ruimte kwalitatief te ontwikkelen.

8. RUIMTE OM TE LEVEN EN TE WERKEN

8.1. Wonen in de kernen

De burgemeesters kunnen het algemeen principe van verdichting in goed ontsloten kernen absoluut onderschrijven, maar stellen vast dat de voorstellen doorschieten in onrealistische modellen.

De bestaande gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen geven een totaal andere inrichting en verdichting aan en vele ruimtelijke uitvoeringsplannen en concrete projectontwikkelingen varen andere koersen. De planningsvisie die Vlaanderen naar voor schuift, stemt op een aantal vlakken ook niet overeen met de regelgeving, wat het vergunningenbeleid en het handavingsbeleid bemoeilijkt. De burgemeesters vragen dat Vlaanderen hierin consequente keuzes maakt.

Dat nieuwe, bijkomende woonbehoeften die door het bestaande aanbod aan woongebieden niet kunnen worden gedekt, bij voorkeur worden geconcentreerd op locaties waar hoogwaardig openbaar vervoer beschikbaar is, daarover bestaat een grote mate van consensus bij onze besturen. Het schrappen van bestaand aanbod aan woongebieden in ruime zin daarentegen, is:

1. onrealistisch, gezien de enorme nood aan bijkomende woongelegenheden in onze regio in de komende 10 à 15 jaar, die nooit kan worden opgevangen in nieuwe projecten langs de HOV-assen. De doorlooptijd van de processen van ruimtelijke ordening, projectontwikkeling en bouw zijn immers van die aard dat het een illusie is te denken dat deze projecten sneller dan binnen 10 à 15 jaar kunnen worden gerealiseerd.
2. onaanvaardbaar voor de betrokken eigenaars, door gebrek aan vereveningsmechanismen en -middelen.
3. onaanvaardbaar voor de betrokken gemeentebesturen, die nu door Vlaanderen al financieel stiefmoederlijk worden behandeld en die, door een verlies aan ontwikkelingsmogelijkheden, nog verder achterop zouden raken in de inkomenskloof met dichter bebouwde gemeenten.

8.2. Investeren in hergebruik van ruimte voor economie

Het invullen van ruimte voor economie blijft een belangrijk speerpunt in het streekbeleid. De burgemeesters vragen dat er in de eerste plaats versterkt wordt ingezet op de realisatie, optimalisering en intensifiëring van de bestaande economische zones.

Historisch is onze regio in de gewestplannen minder bedeed met bedrijvzones. Het maakt de nood aan reconversie en verdichting des te groter, en dus ook de nood aan financiële ondersteuning hiervoor.

Dit hergebruik van ruimte voor economische activiteiten moet zorgen voor het behoud van een aanbod van kwalitatieve en duurzame bedrijfskavels. De aanwezige brownfields in de regio worden best systematisch aangepakt. Het is hierbij van groot belang dat Vlaanderen zich engageert om samen met de lokale en provinciale partners (POM) te zoeken naar de gewenste ruimtelijke economische ontwikkelingen.

Een aantal maatregelen kunnen de lokale besturen hierbij ondersteunen:

- middelen voor een 'activeringsteam onbenutte bedrijventerreinen' om beheerders van bedrijvzones te ondersteunen en de terreinen beschikbaar te houden voor bedrijvigheid.
- een nieuw instrumentarium (o.a. fiscale stimuli voor verwerving, PPS mogelijkheden, ...) om reconversie in functie van economische bedrijvigheid mogelijk te maken.
- betere controle en betere instrumenten tegen speculatieve leegstand (bijsturing van decreet).
- meer financiële steun voor de (her)ontwikkeling van bedrijvzones zoals die bijvoorbeeld in Limburg bestaat.
- gemeentelijke KMO- en ambachtzones mogelijk maken, die misschien minder aansluiten bij een hoofddorp en bestaande activiteiten maar die wel goed ontsloten zijn (bijsturing van Vlaamse richtlijnen).
- een actievere rol van het Agentschap Innovatie en Ondernemen, met een draaiboek voor KMO's met alle subsidiemogelijkheden toegepast op de regio.
- meer en beter overleg met De Lijn en NMBS in functie van een goede ontsluiting van bedrijvzones en dorpskernen.
- middelen uittrekken voor een betere ontsluiting van Tienen (oostelijke ring).
- realisatie van een gemengd bedrijventerrein in Landen aan de E40.

8.3. Schaarse open ruimte koesteren

Het (h)erkennen van de potenties van de open ruimte systemen van een streek is een belangrijk vertrekpunt voor het beleid. Groen, natuur en landschap zijn een motor voor

duurzame (streek-)ontwikkeling. Open ruimte levert belangrijke diensten, ook voor de stadsbewoners, zoals voeding, zuivere lucht, waterhuishouding en recreatie.

Het zijn vooral de gemeenten met veel open ruimte die grote inspanningen moeten leveren op het vlak van onderhoud en behoud ervan. Vlaanderen moet de lokale besturen met veel open ruimte en lage bevolkingsdichtheid meer ondersteunen en het plattelandsfonds versterken.

9. WERKEN AAN HET KLIMAAT

In de wereldwijde strijd voor het behoud van het klimaat hebben de gemeenten een eigen rol als lokale actor en dienstverlener (met sporthallen, scholen, bibliotheken,...), en als meest burgers nabij bestuur. De gemeenten van Oost-Brabant spannen zich daarvoor al jaren in, en werken ook samen acties uit.

De burgemeesters vragen een structurele, samenhangende ondersteuning om hieraan verder te werken, met duidelijke doelstellingen, waarbij de gemeenten eigen accenten kunnen leggen, de burgers betrekken en kunnen werken op langere termijn.

10. GOEDWERKENDE ARBEIDSMARKT

10.1. Tijdelijke werkervaring-trajecten

Vanuit de regionale leergroepen voor OCMW-trajectbegeleiders is er een dringende vraag naar blijvende samenwerking met de VDAB. Het moet mogelijk zijn om gespecialiseerde VDAB-medewerkers in te schakelen in de activeringsopdracht van de OCMW's. Het aantal leefloners in een activeringstraject is in een aantal OCMW's te klein waardoor het efficiënter is gebruik te maken van de expertise van de VDAB in dit domein.

10.2. Werkplekieren bij lokale besturen

In de regio Leuven zijn al heel wat lokale besturen hiermee bezig. De verschillende vormen van werkplekieren en de specifieke context van een lokaal bestuur maken het niet eenvoudig. Er is nood aan ondersteuning op maat van lokale besturen.

10.3. Samenwerking lokale besturen en VDAB

In Zuidoost Hageland bestaat een samenwerkingsovereenkomst tussen een aantal lokale besturen en de VDAB. In deze structurele samenwerking moet de VDAB verder investeren. Deze manier van werken kan worden uitgebreid naar andere gemeenten. Op deze manier worden acties mogelijk op maat en in samenwerking met gemeenten, die anders niet zouden gebeuren. VDAB en de gemeente treden op als gelijkwaardige partners met ieder hun expertise.

10.4. Wijk-werken

Wijk-werken (het vroegere PWA) moet een instrument blijven van lokale besturen. De beperkingen in de activiteitenlijsten moeten dan ook wegvallen. Lokale besturen moeten zelf kunnen beoordelen welke dienstverlening zij wenselijk achten in hun gemeente.

De restrictie dat wijk-werkers maximaal 1 jaar binnen wijk-werken mogen blijven, moet worden opgeheven voor mensen die daarna geen alternatief hebben of van wie de trajectbegeleider acht dat het zinvol zou zijn dat de persoon in kwestie langer in wijk-werken blijft.

10.5. Doelgroepenbeleid in het algemeen

Indiceringen voor sociale economie via VDAB nemen heel veel tijd in beslag en worden een echt knelpunt. Bovendien krijgen sommige mensen een aanbeveling voor tewerkstelling binnen sociale economie maar blijkt deze aanbeveling niet om te zetten in de praktijk wegens een tekort aan plaatsen. Het aantal plaatsen binnen sociale economie moet daarom worden uitgebreid.

Sociale economie organisaties hebben ook nood aan sterkere maatwerkprofielen om hun werking draaiende en rendabel te houden.

De doelstelling in heel wat activeringsmaatregelen is een zo snel mogelijke doorstroming naar de reguliere arbeidsmarkt: tijdelijke werkervaring, lokale diensteneconomie, wijk- werken, activerende arbeidszorg, ... Voor een groep van werkzoekenden is dit niet haalbaar op de termijn die wordt vooropgesteld of zal dit nooit haalbaar zijn. Voor de lokale diensteneconomie bijvoorbeeld vindt men moeilijk de juiste profielen. Er is een dringende nood aan vereenvoudiging en betere afstemming van maatregelen.

Voor vreemdelingen en anderstaligen moeten er voldoende inburgeringstrajecten en taalopleidingen zijn, ook bijvoorbeeld NT2 op de werkvloer.

10.6. Lokale besturen faire kansen geven op de arbeidsmarkt

De gemeenten dragen wel de negatieve gevolgen van de taxshift (minder opbrengst personenbelasting) maar kregen niet de voordelen ervan (lagere sociale bijdragen). Daardoor dragen zij nu, zelfs voor hun contractuele medewerkers, méér bij aan de grote pot van de sociale zekerheid dan private werkgevers. De burgemeesters vragen dat die ongelijke behandeling rechtgezet wordt.

Om goede mensen te kunnen aantrekken en concurrentieel te blijven met de privé sector op een krappe arbeidsmarkt, vragen de burgemeesters ook een aanpassing van de loonschalen die rekening houdt met de krapte voor een aantal specifieke profielen, en met regionale verschillen. In een regio met hoge woning- en huurprijzen komen medewerkers met een zelfde inkomen veel minder ver dan in een meer afgelegen regio.