

**Agentschap Overheidspersoneel**

SECTORCOMITE XVIII  
VLAAMSE GEMEENSCHAP EN VLAAMS GEWEST

protocol nr 376 1207

PROTOCOL HOUDENDE DE CONCLUSIES VAN DE ONDERHANDELINGEN VAN  
4 JUNI 2018 DIE GEVOERD WERDEN IN HET SECTORCOMITE XVIII VLAAMSE  
GEMEENSCHAP EN VLAAMS GEWEST

Over

VRT : het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen met loonruil  
(bijlage 18B bij het SAC)

door de afvaardiging van de overheid, samengesteld uit

de vaste leden :

1. de heer Geert Bourgeois , minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, voorzitter;
2. mevrouw Liesbeth Homans, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Inburgering, Wonen, Gelijke Kansen en Armoedebestrijding;
3. de heer Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie;
4. mevrouw Hilde Crevits, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Onderwijs;
5. de heer Sven Gatz, Vlaams minister van Cultuur, Media, Jeugd en Brussel;
6. de heer Paul Lembrechts, gedelegeerd bestuurder van de Vlaamse Radio- en Televisieomroeporganisatie.

enerzijds,

en de afvaardigingen van de drie representatieve vakbonden :

- de Algemene Centrale der Openbare Diensten, vertegenwoordigd door :  
de heer Jan Van Wesemael  
de heer Wies Descheemaeker
- de Federatie van de Christelijke Syndicaten der Openbare Diensten die onder meer de ACV-Openbare Diensten en de ACV-Transport en Communicatie groepeert, vertegenwoordigd door :  
de heer Carlos Van Hoeymissen
- het Vrij Syndicaat van het Openbaar Ambt, vertegenwoordigd door :  
de heer Francis Van Lindt  
mevrouw Lut Gouwy

anderzijds,

Werd vastgesteld wat volgt met betrekking tot bijlage 18B bij het Sociaal Plan: protocol m.b.t. het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen met loonruil.

De afvaardiging van de Federatie van de Christelijke Syndicaten der Openbare Diensten sluit een protocol van akkoord en wenst haar motivering hiervoor aan het protocol toe te voegen.

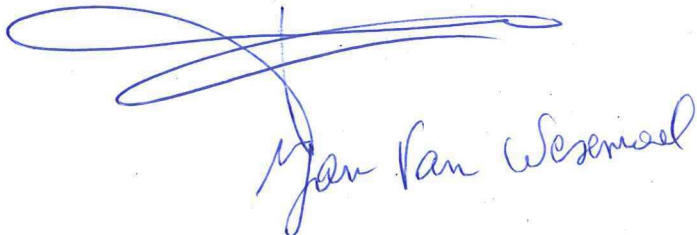
De afvaardigingen van de Algemene Centrale der Openbare Diensten en van het Vrij Syndicaat van het Openbaar Ambt sluiten een protocol van niet-akkoord en wensen eveneens hun opmerkingen toe te voegen aan het protocol.

Bijgaande documenten maken integraal deel uit van dit protocol.

Brussel, **06-07-2018**

DE AFVAARDIGING VAN DE  
REPRESENTATIEVE VAKORGANISATIES:

Voor de Algemene Centrale der  
Openbare Diensten:



Jan Van Wesemael

DE AFVAARDIGING VAN DE OVERHEID

De Voorzitter,



Geert Bourgeois  
Minister-president van de Vlaamse Regering  
en Vlaams minister van Buitenlands Beleid en  
Onroerend Erfgoed

Voor de Federatie van de  
Christelijke Syndicaten der  
Openbare Diensten

*Carlos Van Hoeymissen*  
Bedrijfsverzorgende  
ACV-Traamcom VRT  
*Carlos Van Hoeymissen*

Liesbeth Homans  
Viceminister-president van de Vlaamse  
Regering en Vlaams minister van Binnenlands  
Bestuur, Inburgering, Wonen, Gelijke Kansen  
en Armoedebestrijding

Voor het Vrij Syndicaat van het  
Openbaar Ambt

*Francis Van Lindt*  
*Francis Van Lindt*

Bart Tommelein  
Viceminister-president van de Vlaamse  
Regering en Vlaams minister van Begroting,  
Financiën en Energie

Hilde Crevits  
Viceminister-president van de Vlaamse  
Regering en Vlaams minister van Onderwijs



Sven Gatz  
Vlaams minister van Cultuur, Media, Jeugd en  
Brussel



Paul Lembrechts  
Gedelegeerd bestuurder van de Vlaamse Ra-  
dio- en Televisieomroeporganisatie



## BIJLAGE 18B –

### PROTOCOL M.B.T. DE TERBESCHIKKINGSTELLING VAN EEN BEDRIJFSWAGEN MET LOONRUIL

#### Hoofdstuk 1 – **Algemeen principe**

**Artikel 1** Aan contractuele medewerkers wordt de keuze geboden om over een bedrijfswagen te beschikken in ruil voor loon

**Artikel 2** Het betreft een bedrijfswagen voor professioneel en privé-gebruik. De bedrijfswagen wordt geleased voor vijf jaar, waarbij verkeersbelasting, onderhoud, winterbanden en omniumverzekering zijn inbegrepen

**Artikel 3** De medewerkers worden aangezet om de meest ecologische modellen te kiezen, zowel naar uitstoot, verbruik als type brandstof. Dit wordt mogelijk door een minimale ecoscore<sup>1</sup> voor de nieuwe wagens in te voeren. Door de ecoscore te hanteren bij de aanschaf van VRT-bedrijfswagens stemt de VRT zijn wagenbeleid af op het actieplan Mobiliteit van de Vlaamse Overheid

#### Hoofdstuk 2 – **Doelgroep**

##### **Artikel 4**

§ 1 Alle contractuele medewerkers van functieklassen 1 tot en met 6 én met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur komen in aanmerking voor een bedrijfswagen in het kader van dit protocol

§ 2 Op het moment dat een medewerker de keuze voor een bedrijfswagen maakt, moet hij in actieve dienst zijn

##### **Artikel 5**

§ 1 Als een medewerker de keuze maakt om loon in te ruilen voor een bedrijfswagen, dan gaat de medewerker een engagement van 5 jaar aan. Gedurende de looptijd van het leasecontract kan de medewerker niet terugkomen op zijn keuze

§ 2 Als de medewerker gedurende de looptijd van 5 jaar de VRT verlaat, kan hij de wagen overnemen. De overnamevoorwaarden zijn bepaald door de leasemaatschappij

#### Hoofdstuk 3 – **Modaliteiten**

##### **Artikel 6** Type wagen

§ 1 Het Intern Reglement op de bedrijfswagens stelt welk merk en welk type van wagen kan gekozen worden

---

<sup>1</sup> De ecoscore is een milieuscore voor voertuigen (tussen 0 en 100) waarin verschillende schade-effecten verrekend zijn: broeikaseffect, luchtkwaliteit en geluidshinder. Daarbij worden zowel emissies in rekening gebracht die gepaard gaan met het rijden van het voertuig, als emissies bij de productie en distributie van de brandstof. Meer informatie op [www.ecoscore.be](http://www.ecoscore.be)



§ 2 De medewerker aan wie een bedrijfswagen ter beschikking wordt gesteld is onderworpen aan de bepalingen uit het intern reglement op de bedrijfswagens m b t het gebruik en het beheer van de wagen en de bepalingen m b t afwezigheden

**Artikel 7 Vermindering brutomaandloon**

§ 1 De vermindering van het brutomaandloon bij de keuze voor een bedrijfswagen wordt met de volgende formule berekend

$$\frac{\text{Leaseprijs per maand} \times 12}{13,92} - \text{€ 75, in geval het een wagen van categorie 1 betreft}$$

$$\frac{\text{Leaseprijs per maand} \times 12}{13,92} - \text{€ 150, in geval het een wagen van categorie 2 betreft}$$

Waarbij categorie 2 wagens met een hogere ecoscore omvat De minimale ecoscore per categorie wordt bepaald in het intern reglement bedrijfswagens en kan worden aangepast naar gelang de wagenmarkt verder evolueert

§ 2 Het bedrag van de brutoloonbijdrage is een vast bedrag en blijft ongewijzigd tijdens de vijf jaar waarin de wagen ter beschikking wordt gesteld Vermeerdering of vermindering van tewerkstellingspercentage of van brutoloon heeft geen impact op de berekende brutoloonbijdrage

§ 3 Het vakantiegeld en de eindejaarspremie worden berekend op het verminderde brutomaandloon

§ 4 Het verminderde brutomaandloon van de medewerker mag niet lager zijn dan het minimum brutomaandloon van klasse 2 (rekening houden met het tewerkstellingspercentage)

§ 5 Het brutomaandloon dat de medewerker ontvangt zonder keuze voor een bedrijfswagen wordt als basisverloning beschouwd voor de berekening van loonsaanpassingen, zondagsuren en overuren en voor de opbouw van het pensioenkapitaal in het aanvullend bedrijfspensioenplan

**Artikel 8 Impact op andere vergoedingen**

§ 1 Medewerkers die kiezen voor een bedrijfswagen volgens dit protocol, ontvangen in geval van dienstverplaatsingen 30% van de kilometervergoeding zoals voorzien in het Reglement Kosten eigen aan de Werkgever Deze beperkte kilometervergoeding dekt de kost van de brandstof die ten laste van de medewerker is

§ 2 Medewerkers die kiezen voor een bedrijfswagen volgens dit protocol, ontvangen in geval ze arbeidsprestaties leveren die buiten de uren van het openbaar vervoer vallen 30% van de vergoeding zoals voorzien in hoofdstuk 6 van bijlage 5 bij het SAC (premies en vergoedingen) Deze beperkte vergoeding dekt de kost van de brandstof die ten laste van de medewerker is

**Hoofdstuk 4 – Gebruik bedrijfswagen tijdens afwezigheden**

**Artikel 9 Vakantie**

§ 1 Het gebruik van de bedrijfswagen is toegestaan tijdens periodes van jaarlijkse vakantie en recuperatieverlof

**Artikel 10 Arbeidsongeschiktheid**

§ 1 Tijdens de arbeidsongeschiktheid wordt het gebruik van de bedrijfswagen toegestaan



**Artikel 11** Loopbaanonderbreking (LBO) of Vlaams Zorgkrediet (VZK)

§ 1 In geval de periode van voltijdse LBO of voltijds VZK niet langer dan drie maand is (of niet langer dan vier maand bij ouderschapsverlof), blijft de bedrijfswagen ter beschikking van het personeelslid zonder kost voor de medewerker

§ 2 In geval de periode van voltijdse LBO of voltijds VZK meer dan drie maand bedraagt (ofmeer dan vier maand bij ouderschapsverlof), blijft de bedrijfswagen ter beschikking van de medewerker en wordt vanaf de vierde maand van LBO of VZK (of vanaf de vijfde maand bij ouderschapsverlof) de maandelijkse leasekost aan de medewerker aangerekend

§ 3 Tijdens periodes van deeltijdse LBO of VZK is het gebruik van de bedrijfswagen toegestaan

**Artikel 12** Schorsing contract of verlof zonder wedde

§ 1 Als een medewerker verlof zonder wedde of schorsing contract opneemt van een maand of langer, dan wordt vanaf de eerste volle maand afwezigheid de maandelijkse leasekost van de wagen aan de medewerker aangerekend

Hoofdstuk 5 – **Looptijd**

**Artikel 13** Met ingang van 1 juni 2018 is onderliggend protocol van toepassing Het is geldig voor onbepaalde duur

Bijlage intern reglement bedrijfswagen





Kamer I N 7  
Auguste Reyerslaan 52  
1040 Brussel  
Tel. 02 741 52 32 – 02 741 52 50  
E-mail acv@vrt.be

ACV VRT  
TRANSCOM

Schaarbeek, 29 mei 2018

## Advies van ACV VRT over bedrijfswagens met loonruil

### ACV VRT en duurzame mobiliteit

Het is de druk van de omstandigheden die de VRT er toe aanzet om de mobiliteit van zijn werknemers te 'verduurzamen', d.w.z. minder gebruik te maken van de auto. Deze omstandigheden zijn o.a. de werffase voor de nieuwbouw en het daarbij verminderd aantal parkeerplaatsen, de verschillende werven in de buurt van de VRT, minder parkeerplaatsen in het nieuwe VRT-gebouw en de start van de lage-emissiezone in het Gewest Brussel.

Het VRT-project rond Duurzame Mobiliteit is opgebouwd rond verplaatsingen vermijden, verplaatsingen verduurzamen en verplaatsingen vergroenen. In dit kader werden in het Sociaal Overleg en het BOC van de VRT reeds akkoorden uitgewerkt over telewerken en bedrijfsfietsen.

In het akkoord over telewerken ligt de nadruk op het vermijden van woon-werk verplaatsingen en het hierdoor verbeteren van de werk-privébalans. Ook de uitbreiding naar meer VRT-medewerkers en op maat gesneden afspraken zijn voor ACV VRT belangrijk.

De introductie van bedrijfsfietsen zorgt voor het verduurzamen van de verplaatsingen. Het fietsgebruik wordt hierdoor gestimuleerd als een flexibel en duurzaam alternatief voor auto en openbaar vervoer. Dankzij het aanleveren van de nodige argumentatie door ACV VRT, kunnen zowel contractuele alsook statutaire VRT-medewerkers instappen in de aangeboden leasingformule. Een succes van de bedrijfsfietsen lijkt verzekerd.

### Vergroenen van het wagenpark realiseren door bedrijfswagens met loonruil

Vergroening van het wagenpark is een derde onderdeel van duurzame mobiliteit. **ACV VRT geeft een positief advies over het protocol bedrijfswagens met loonruil. Hieronder lees je waarom we dit als vakorganisatie doen.**

Veel VRT-medewerkers kunnen er niet omheen, zij hebben een eigen wagen nodig voor de woon-werk- en de werk-werkverplaatsingen buiten de uren van het openbaar vervoer. Deze verplaatsingen gebeuren voor het overgrote deel nog met dieselwagens. Er was dus nood aan een leasingformule die de keuze voor een groene wagen faciliteert. ACV VRT heeft erop aangedrongen en bekomen dat

de keuze voor elektrische, plug-in hybride en CNG-wagens financieel sterker wordt gestimuleerd (VRT-tussenkost van € 150 i p v. € 75) Dieselwagens worden daarbij totaal geweerd.

Ecoscore wordt de bepalende parameter van een groenere bedrijfsvloot. Met een minimale ecoscore van 68, stijgend naar 70 in 2020, wordt 'ontdieseling' een feit. Door wagens met een minimum ecoscore van 74 een extra financiële stimulans van € 150 te geven wordt de keuze voor elektrische, plug-in hybride en CNG-wagens bevorderd. Dit zijn types van wagens waarvoor de Vlaamse Overheid operationele doelstellingen (OD's) van respectievelijk 10% en 7,7% heeft opgesteld. Dit akkoord bij VRT sluit hiermee aan bij het Actieplan Mobiliteit van de Vlaamse Overheid.

In tegenstelling tot het proefproject functionele bedrijfswagens wordt er bij de bedrijfswagens met loonruil geen tankkaart meer aangeboden. Het akkoord staat hierdoor multimobiliteit niet in de weg, maar maakt er deel van uit. De bedrijfswagen met loonruil komt tegemoet aan de specifieke noden van de VRT-medewerkers voor de verplaatsingen buiten de uren van het openbaar vervoer. Het toekomstig parkeerbeleid van de VRT zal hierbij een belangrijke regulerende rol spelen. Het hebben van een bedrijfswagen zal geen recht op een gegarandeerde parkeerplaats doen ontstaan.

Voor ACV VRT zijn telewerken, bedrijfsfietsen en bedrijfswagens met loonruil niet het eindpunt

Telewerken, bedrijfsfietsen en bedrijfswagens met loonruil bij VRT zijn voor ACV VRT geen eindpunt bij het streven naar duurzame mobiliteit. ACV VRT wil volop inzetten op het realiseren van de volgende projecten en hoopt dat hierover bijkomende akkoorden of afspraken kunnen worden onderhandeld en uitgevoerd.

In een proefproject mobiliteitsbudget testen een aantal VRT-medewerkers het aanbod van een mobiliteitsapp en een mobiliteitskaart uit. Het mobiliteitsbudget bevordert multimobiliteit en zet aan om verschillende vervoersoplossingen te combineren in functie van de individuele behoeften. Het gebruik van de meest duurzame vervoersoplossingen, ongeacht of de medewerker over een bedrijfswagen beschikt of niet, wordt door het mobiliteitsbudget aangemoedigd

Met een beperkt aantal VRT-medewerkers liep eerst een proefproject, maar nu is de uitrol voor de registratie van elk dagtraject woon-werkverkeer met de fiets gestart. Het is gewenst om, i.p.v. het huidige getrapte forfaitaire systeem voor frequent fietsgebruik, te komen tot een flexibele dag aan dag vergoeding voor woon-werkverplaatsingen. ACV VRT wil volop meewerken aan een fietsvergoeding die het occasioneel gebruik van de fiets beloont

Carpoolen heeft in ons bedrijf nog veel potentieel. ACV VRT wil dat VRT zich aansluit bij een tool of app die het de medewerkers makkelijker maakt om met collega's binnen en ook buiten VRT afspraken te maken over carpoolen tijdens het woon-werkverkeer. Een nieuw parkeerbeleid met gereserveerde parkeerplaatsen kan kandidaat carpoolers ondersteunen.

ACV VRT zal zich inzetten voor de opstart van een Mobiliteitsscan die weergeeft hoe de VRT-medewerkers zich verplaatsen. Goede en gedetailleerde cijfergegevens zijn nodig om de mobiliteitsbehoeften te kennen. Het is de basis om multimobiliteit in praktijk te brengen met een mix van duurzame vervoersvormen: stappen, fietsen, openbaar vervoer en als laatste optie met de eigen groene wagen.

Advies van ACOD-VRT bij de “bedrijfswagens met loonruil”.

**“Bedrijfswagens met loonruil” als vergroening van het wagenpark.** Wie kan daar tegen zijn? Niemand, toch? Niet als het daadwerkelijk om een vergroening zou gaan. En ook niet als er daadwerkelijk sprake zou zijn van een wagenpark van bedrijfswagens. Dat is echter niet het geval.

Op dit moment zijn er op VRT ongeveer 200 salariswagens: voornamelijk dieselwagens, vergezeld van een tankkaart. Dit zijn salariswagens zoals ze overal in het land gekend zijn: benefietwagens die een looncomponent zijn, voornamelijk voor managers, IT-ers en experts.

Daarnaast heeft VRT een tweede categorie van wagens: ‘de functionele bedrijfswagens’. Dit zijn wagens die de medewerkers nodig hebben om hun job uit te oefenen. Deze categorie van wagens is als een proefproject ontstaan bij het Sociaal Plan om de personeelskosten omlaag te krijgen. Want ook dit zijn wagens met loonruil, wagens die het personeel zelf betaalt. Het gaat hier over circa 50 wagens, waarvan ongeveer 80% dieselwagens, met tankkaart.

Deze twee categorieën van wagens gaan niet vervangen worden. **Er is dus géén sprake van vergroening van een wagenpark.**

Integendeel, met de 'bedrijfswagens met loonruil' komt er een nieuwe categorie van wagens bij: salariswagens voor alle personeelsleden, ook voor degene die het *niet* nodig hebben om hun job uit te oefenen.

Met 'vergroening van het wagenpark' en 'ecoscores' wordt ook **de indruk gewekt duurzaam te zijn**<sup>1</sup>. Ook dat is helaas niet het geval.

Het is algemeen geweten dat een salariswagen niet automatisch een duurzamer rijgedrag teweeg brengt. Het zal mensen aanmoedigen de auto te verkiezen als vervoersmiddel, eerder dan de duurzame alternatieven zoals het openbaar vervoer of de fiets. Daarbij betekent de aankoop van een salariswagen in veel gevallen een tweede auto voor de partner.

Kortom: het voorstel van 'bedrijfswagens met loonruil' zal **méer wagens op de baan** brengen en is bijgevolg **géén aanmoediging van duurzame mobiliteit**.

VRT heeft als openbare omroep een voorbeeldfunctie en heeft daarom als taak om duurzame mobiliteit te stimuleren.

Bij het Sociaal Plan van 2016 formuleerde ACOD-VRT reeds haar voorbehoud bij de zogenaamde “functionele bedrijfswagens” omwille van de **aanslag op de sociale zekerheid** – de verzekering en de solidariteit. Nu wijst ACOD-VRT opnieuw op deze aanslag. Op 16 mei stapten 70.000 betogers op in Brussel voor goede

pensioenen. Nu is net het afschaffen van fiscale voordelen voor salarismotoren dat een deel van de aangroei van de pensioenen in de toekomst kan compenseren. Niet alleen de pensioenen lijden eronder, ook alle andere sociale verzekeringen zoals onder andere werkloosheidsuitkering en ziekte-uitkering.

Wat is dan wèl de motivatie van de Directie om het plan 'bedrijfswagens met loonruil' in te voeren?

De eerder genoemde categorie 'functionele bedrijfswagens met loonruil' diende om het personeelsbudget omlaag te krijgen. Dit is op dit moment niet noodzakelijk. Daarbij wordt er geen enkele garantie gegeven naar tewerkstelling. Waarvoor zal het vrijgekomen budget dan gebruikt worden? Daar heeft de werknemer het raden naar.

Uiteraard is ACOD-VRT wel voorstander van een **ècht wagenpark**: een vloot van VRT wagens waar VRT medewerkers gebruik van kunnen maken indien nodig. Ook het Vlaams ABVV sprak zich op zijn congres van 4 mei resoluut uit voor de invoer van èchte bedrijfswagens en een wagenpark van het bedrijf zelf.

Ook is ACOD-VRT ook voorstander van een mobiliteitsvergoeding: zoals bijvoorbeeld een fietsvergoeding voor elke fietsende kilometer die een medewerker aflegt, gecombineerd met een voor- of natraject met trein-tram-bus. **Multimobiliteit als prioriteit, niet deze salarismotoren.**

ACOD-VRT stelt vast dat dit dossier nog niet rijp is om effectief uit te rollen en vraagt nadrukkelijk om het terug op de **onderhandelingstafel** te brengen. Zo kan er nagedacht worden over een gelijke behandeling van alle salarismotoren. Want met dit voorstel ontstaat er een ongelijkheid: huidige protocollen met tankkaart en voorliggend protocol zonder. Ook moet de doelgroep grondig bestudeerd worden, met daarnaast mogelijke echte alternatieven. In afwachting kan het proefproject voor de rest van T&O uitgebreid worden onder de nieuwe voorwaarden.

Helaas gaat de Directie op geen enkel van onze voorstellen in.

Daarom geeft ACOD-VRT negatief advies over het "Protocol en Intern Reglement op de bedrijfswagens met loonruil".

## VSOA-VRT geeft negatief advies bij het protocol bedrijfswagens met loonruil.

VRT staat voor een moeilijke opdracht om het bedrijf beter en vooral vlotter bereikbaar te maken.

Veel arbeidstijd gaat op in stilstaan en dragen van het blijvend groeiende fileleed. Verspilling van productiviteit, van geld en kwaliteit van de tijdsbesteding.

Dat geldt uiteraard niet alleen voor VRT maar voor de hele gemeenschap.

Maar VRT ligt nu al en nog voor heel lange tijd in een gigantische werfzone rond de stadskernvernieuwing van de gemeente Schaarbeek, het Reyerscomplex, rond Meiser Er is de geplande bouw van een nieuwe VRT en RTBf en de latere afbraak van het huidige gebouw en de heropbouw en vernieuwing van de volledige Reyerssite.

Goed voor 10 jaar gedoe en miserie rond toegankelijkheid en ruimtegebrek en dan vooral ruimtegebrek voor het stallen van alle wagens van medewerkers, productie en bezoekers.

Dat gedoe beperkt houden, VRT bereikbaar houden en de individuele vervoermiddelen van de medewerkers parkeerruimte geven, zal alleen kunnen als we het aantal consumenten van die ruimte serieus verminderen. De enige mogelijkheid is dus, minder auto's naar en op VRT laten komen.

Of dat dan oude, nieuwe, diesel, elektrische, groene, duurzamere modellen zijn (waar we uiteraard wel achter staan), dat maakt in deze niets uit. Het gaat om de ruimte en om beweging krijgen in de mobiliteit.

We adviseren dus negatief op de vraag of VRT auto's met loonruil verder mag aanbieden. Hoe groen die auto's ook zijn, het is voor ons geen kerntaak van VRT om de aankoop van auto's en het gebruik ervan te faciliteren.

We zien het wel als taak dat VRT probeert de focus bij haar medewerkers te verleggen naar andere mobiliteitsvormen dan de wagen.

Niet te investeren in auto's, maar in andere middelen en andere manieren om de woon/werkverplaatsing af te leggen. We willen de medewerkers zowel financieel als materieel een stimulans bieden met een mobiliteitsbudget waarmee de medewerkers zelf bepalen hoe ze die inzetten. Het vorige keer goedgekeurde 'thuiswerken' en de 'fietslease' zijn een stap op goede weg.

Een tweede stap zien wij in het inzetten op de grote potentiële groep van medewerkers die in een straal van 20 km rond VRT wonen. Met een doeltreffende ondersteuning kunnen we deze groep van medewerkers zeker aanzetten om de autoverplaatsingen in te wisselen voor andere mobiliteitsvormen. Hieraan werken verdient voor ons de voorkeur.

Maar goed, realiteit is dit niet.

Realiteit op VRT is dat er nu al heel wat auto's aangeboden worden.

Er is al lang een grote vloot benefitwagens met tankkaart als extra overeengekomen bij de contractuele loons-onderhandelingen, of afhankelijk van het sterdomegehalte, hogere klassen en IT-profielen.

Een tweede contractuele groep die omwille van zeer onregelmatig werk, buiten openbaar vervoer-uren, een eigen vervoermiddel moet gebruiken. Deze bedrijfswagens met tankkaart betaalt de medewerker wel met een deel van zijn brutoloon. Dit proefproject maakte deel uit het van het sociaal plan en had als hoofddoel voor VRT hiermee om te besparen op haar personeelskosten. Beide vormen van auto-lease kregen elk een apart reglement.

Wat hier nu voorligt is een protocol voor een derde groep autoleasers. Een derde reglement dus voor deze medewerkers die in ruil voor brutoloon een 'groenere' wagen maar zonder tankkaart kunnen krijgen. U kan de discussies al horen.

Wij willen dat VRT werk maakt van een ééngemaakte carpolicy voor zowel benefitwagens, als functionele wagen, als alle vormen van brutoloon-ruilwagens.

Daarom adviseerden we ook het reglement voor bedrijfswagens met loonruil negatief.