

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

1 april 2004

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heer Didier Ramoudt –

tot erkenning van een gegarandeerde minimale basismobiliteit

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De talrijke stakingen van de afgelopen jaren bij de verscheidene vervoersmaatschappijen liggen ons nog vers in het geheugen. Ook de dienstverlening door de Vlaamse Vervoersmaatschappij werd al ettelijke keren onderbroken. De moeilijkheden, de overlast en de kosten die dergelijke stakingen met zich meebrengen voor zowel de vervoersmaatschappij, de reizigers als de nationale economie, mogen niet worden onderschat. Het stakingsrecht van de werknemers van de openbare vervoersmaatschappijen moet worden afgewogen tegen een aantal fundamentele rechten van de burgers, evenals tegen het algemeen belang.

Mobiliteit is immers een voorwaarde om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven, en is essentieel voor de uitoefening van onze rechten en vrijheden. Mobiliteit is een kernfactor voor zowel welvaart als welzijn. De impact die mobiliteit heeft op zowel economisch, ecologisch als menselijk vlak, mag niet worden onderschat. Om die impact echter optimaal tot zijn recht te laten komen, is er behoefte aan de erkenning van een recht op een gegarandeerde basismobiliteit. Reizigers moeten de garantie krijgen dat ze zich binnen een redelijke termijn, voor en na de kantooruren, overeenkomstig de dienstregeling van geregeld vervoer, van en naar het werk kunnen begeven.

Een gegarandeerde minimale basismobiliteit, bijvoorbeeld tussen 6 uur en 10 uur en tussen 16 uur en 20 uur, kan tevens een bijdrage leveren tot het promoten van het openbaar vervoer. De verschillende overheden in ons land doen verwoede pogingen om het gebruik van de wagen te ontmoedigen. Het mobiliteitsprobleem wordt immers stilaan onbeheersbaar. De economische kosten van files lopen hoog op, het milieuaspect valt niet te onderschatten, enzovoort. De burger wordt bijgevolg aangemoedigd om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Als het openbaar vervoer echter een volwaardig alternatief voor de wagen wil zijn, dan moet de overheid een gegarandeerde minimale basismobiliteit aan de reizigers bieden.

Bovendien ligt dit voorstel van resolutie in het verlengde van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen, het zogenaamde decreet Basismobiliteit. Dat decreet heeft tot doel binnen de woonzones van grootstedelijke, randstedelijke en kleinste-

delijke gebieden en van buitengebieden een minimumaanbod geregeld vervoer aan te bieden aan de gebruiker. Het minimumaanbod houdt bedieningsfrequenties en afstanden tot haltes van geregeld vervoer in. Dergelijke maatregelen zetten de burger ertoe aan frequenter gebruik te maken van het openbaar vervoer. De invoering van een gegarandeerde minimale basismobiliteit kan die aanzet enkel vergroten.

De sociale dimensie van mobiliteit kan onder meer worden geïllustreerd aan de hand van de enorme afhankelijkheid van ouderen van het openbaar vervoer. 65-plussers kunnen gratis gebruik maken van de trams en bussen van De Lijn, de TEC en de MIVB en hebben recht op een gunsttarief voor de diensten van de NMBS. Bijgevolg is die categorie mensen sneller bereid hun auto van de hand te doen. Voor onder meer familiebezoeken, doktersbezoeken, dagelijkse boodschappen zijn ze aangewezen op het openbaar vervoer. Om volwaardig te kunnen participeren aan het maatschappelijke leven, is een gegarandeerde minimale basismobiliteit voor die mensen noodzakelijk.

Dit voorstel van resolutie komt eveneens het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu ten goede.

Dit voorstel van resolutie wil een aanzet geven om de wijze waarop het stakingsrecht van de werknemers van de Vlaamse Vervoersmaatschappij kan worden uitgeoefend, te reglementeren. Het stakingsrecht op zich van de werknemers staat hier niet ter discussie. Een uitspraak van de eerste auditor van de Raad van State, mevrouw Degnelie, met betrekking tot stakingen bij De Post in 1993, wees erop dat er geen sprake is van rechtsmisbruik wanneer de wijze van uitoefening van het stakingsrecht ter discussie staat.

Het stakingsrecht wordt in de Belgische Grondwet niet formeel erkend. In het nationaal recht kan met betrekking tot het stakingsrecht worden verwezen naar artikel 11ter van de Arbeidsovereenkomstenwet. Dat artikel sluit de deelname aan werkstakingen uit als schorsingsgrond voor een arbeidsovereenkomst; deelname aan een werkstaking kan bijgevolg geen aanleiding geven tot het schorsen van een arbeidsovereenkomst en het opstellen van een vervangingscontract. Artikel 3 van de wet van 19 augustus 1948 betreffende de prestaties van algemeen belang in vredetijd verplicht de ondernemingen voor het verrichten van prestaties in het algemeen belang gebruik te maken van het personeel van de eigen onderneming. Uit de wet van 24 mei 1921 tot waarborging der vrijheid van vereni-

ging kan het recht om te staken eveneens worden afgeleid.

In het internationaal recht wordt het stakingsrecht wel formeel erkend. Staken is een recht dat wordt gegarandeerd door artikel 8 van het Internationaal Verdrag inzake Economische, Sociale en Culturele Rechten, en indirect door artikel 11 van het Europees Verdrag ter bescherming van de Rechten van de Mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) en door artikel 6, 4°, van het Europees Sociaal Handvest. Artikel 31 van het Europees Sociaal Handvest bepaalt dat beperkingen aan het stakingsrecht kunnen worden opgelegd voorzover die bij wet zijn geregeld en in een democratische samenleving noodzakelijk zijn voor de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen en voor de bescherming van de openbare orde, de nationale veiligheid, de volksgezondheid of de goede zeden.

Hoewel het stakingsrecht niet formeel is erkend in de Belgische wetgeving, blijft het een essentieel instrument in waarmee werknemers hun eisen kracht kunne bijzetten. Het recht op staken kan echter in aanvaring komen met andere fundamentele principes, rechten en vrijheden. Onder meer de continuïteit van de openbare dienstverlening kan in het gedrang komen. Uit de vaststelling dat het algemeen belang vereist dat bepaalde collectieve behoeften bevredigd worden, volgt dat de openbare dienstverlening zonder onderbreking moet worden aangeboden zolang de overheid oordeelt dat de behoefte aan die dienstverlening bestaat. Helaas stelt men in de praktijk vast dat bedrijven die zorgen voor de openbare dienstverlening niet altijd zorgvuldig omspringen met het recht op staken. Dat staat in contrast met de privé-sector, waar de wet van 19 augustus 1948 betreffende de prestaties van algemeen belang in vredetijd de mogelijkheid biedt een minimumdienstverlening te garanderen in geval van een collectieve vrijwillige stopzetting van arbeid of in geval van een collectieve afdanking van het personeel, om het hoofd te bieden aan bepaalde vitale behoeften, om sommige dringende werken uit te voeren aan de machines of aan het materiaal, om sommige taken te volbrengen die geboden zijn door een geval van overmacht of een onvoorziene noodzakelijkheid.

Niettegenstaande het feit dat die wet uitsluitend betrekking heeft op de privé-sector werd er in het verleden oneigenlijk gebruik van gemaakt. De Raad van State heeft er post factum op gewezen dat de betrokken minister zich ten onrechte op de wet van 19 augustus 1948 heeft gebaseerd en die wet geen voldoende juridische basis vormt om in

de publieke sector tot de opeising van werknemers over te gaan.

Het stakingsrecht moet worden afgewogen tegen andere fundamentele rechten van de burgers en tegen het algemeen belang. Het stakingsrecht in de sector van het openbaar vervoer, dat uiteraard moet worden gerespecteerd, moet echter worden gereguleerd. Naar analogie van de wet van 19 augustus 1948 moeten, in samenspraak met de sociale partners, een aantal minimumprestaties worden vastgelegd.

Didier RAMOUDT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op :

- 1° de moeilijkheden, de overlast en de kosten die stakingen bij het openbaar vervoer met zich meebrengen ;
- 2° de essentiële rol van mobiliteit bij de volwaardige uitoefening van onze rechten en vrijheden ;
- 3° de noodzaak om onze mobiliteit maximaal te vrijwaren ;
- 4° de gevolgen van de mobiliteitsproblemen en de noodzaak van het openbaar vervoer om zich tot een volwaardig alternatief voor de wagen te ontwikkelen ;
- 5° het feit dat de reglementering van het stakingsrecht door de Raad van State niet wordt beschouwd als een rechtsmisbruik ;
- 6° de mogelijkheden van artikel 31 van het Europees Sociaal Handvest om beperkingen aan het stakingsrecht op te leggen, voorzover die bij wet geregeld zijn en in een democratische samenleving noodzakelijk zijn voor de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen en voor de bescherming van de openbare orde, de nationale veiligheid, de volksgezondheid of de goede zeden ;
- 7° de toepassing van de wet van 19 augustus 1948 betreffende de prestaties van algemeen belang in vredetijd in de privé-sector ;
- 8° de steeds groter wordende afhankelijkheid van werknemers van het openbaar vervoer, vooral voor het woon-werkverkeer, als gevolg van tal van maatregelen die door de deelregeringen in ons land genomen zijn ;

– vraagt de Vlaamse regering :

- 1° een gegarandeerde minimale basismobiliteit aan de gebruikers van het openbaar vervoer aan te bieden, zodat ze zich op een comfortabele manier, binnen een redelijke termijn voor en na de kantooruren, overeenkomstig de dienstregeling van geregeld vervoer, van en naar het werk kunnen begeven ;

2° de dialoog over een gegarandeerde basismobiliteit op de intergouvernementele vergadering aan te vatten, om ten aanzien van de bevolking een coherent beleid inzake een gegarandeerde basismobiliteit te kunnen voeren.

Didier RAMOUDT
