



Vlaams
Parlement

ingediend op **718** (2020-2021) – Nr. 1
2 april 2021 (2020-2021)

Ontwerp van decreet

tot wijziging van het decreet van 31 juli 1990
betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven
extern verzelfstandigd agentschap
Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn,
wat betreft de continuïteit van de dienstverlening
van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn
in geval van staking

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet.....	29
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.....	35
Advies van de Raad van State	47
Ontwerp van decreet.....	61

MEMORIE VAN TOELICHTING

Samenvatting

Dit ontwerp van decreet beoogt om in een aangepast vervoersaanbod inzake het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer te voorzien dat aangeboden wordt door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn in geval van staking en dit op basis van de beschikbare personeelsleden.

I. ALGEMENE TOELICHTING**A. Situering en doelstelling**

Het ontwerp van decreet beoogt om in een aangepast vervoersaanbod inzake het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer te voorzien dat aangeboden wordt door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn in geval van staking en dit op basis van de beschikbare personeelsleden. De wet van 29 november 2017 betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake het personenvervoer per spoor in geval van staking (hierna: wet van 29 november 2017), diende hiervoor als voorbeeld. Het ontwerp beoogt de continuïteit van de dienstverlening te verbeteren in geval van staking. Het ligt in het verlengde van de onderhandelingen die daarover hebben plaatsgevonden tussen De Lijn en de representatieve vakorganisaties, zonder dat die evenwel tot een resultaat hebben geleid.

Het ontwerp geeft uitvoering aan resolutie nr. 894 van het Vlaams Parlement van 16 november 2016. Daarin vroegen de parlementsleden onder punt 10° de Vlaamse Regering om bij het opstellen van de beheersovereenkomst 2017-2020 met de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn een gegarandeerde dienstverlening uit te werken.¹

In die beheersovereenkomst 2017-2020 werd in dit verband de volgende afspraak gemaakt:

“Van de interne operator voor het kern- en aanvullende net wordt, naast de stiptheid, uiteraard een zo groot mogelijke betrouwbaarheid van de dienstverlening verwacht en dit 365 dagen per jaar. Niet-gereden ritten worden dan ook ten allen tijde tot een minimum beperkt.

De Lijn werkt daarom elke dag aan een betrouwbare dienstverlening. Dit houdt in dat de vervoermaatschappij de ondersteunende processen die leiden tot beschikbaarheid van personeel en van voertuigen, optimaal uitvoert. In geval van overmacht, door staking of andere oorzaken, organiseert De Lijn zich zo dat, via de gerichte inzet van beschikbaar personeel, prioritaire lijnen maximaal kunnen bediend blijven.”

Het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024 voorziet in dat verband verder:

“Een betere dienstverlening betekent ook een zekere dienstverlening. Daarom zetten we een stap verder op het vlak van een gegarandeerde dienstverlening. De regering zal De Lijn opdragen om – na overleg met sociale partners – verdere stappen te zetten met betrekking tot het aanbieden van gegarandeerde dienstverlening. Bij gebreke aan resultaten binnen de termijn van zes maanden, zal de regering het initiatief nemen om voormelde doelstelling alsnog te realiseren.”

¹ Parl.St. VI.Parl. 2016-17, nr. 894/4.

Minister van Mobiliteit Lydia Peeters heeft op 8 januari 2020 de officiële brief gestuurd om de in het regeerakkoord vermelde periode van 6 maanden te laten starten. In die planning werd ook rekening gehouden met de sociale verkiezingen bij De Lijn die aanvankelijk in mei van dit jaar voorzien waren.

Omwille van de coronamaatregelen werden de sociale verkiezingen uitgesteld naar het najaar. Op 8 juli 2020 verklaarde de minister in het Vlaams Parlement dat het niet zeer gepast is om juist nu onmiddellijk werk te maken van die gegarandeerde dienstverlening. Ze waardeerde de inzet van het personeel van De Lijn om tijdens de coronaperiode paraat te staan om de essentiële verplaatsingen te blijven mogelijk maken. Ze wou dat het sociaal overleg alle kansen kon benutten en dat De Lijn zelf met een voorstel inzake gegarandeerde dienstverlening kwam. Op het ogenblik van het indienen van dit ontwerp van decreet was dit echter nog niet gebeurd.

Via bijgaand ontwerp van decreet wil de Vlaamse Regering haar engagement nakomen om na afloop van die (uitgestelde) 6 maanden zelf invulling te geven aan het concept continue dienstverlening. Hiervoor ging ze te rade bij wat er op dat vlak in 2017 bij de NMBS werd geregeld en sinds 2018 al enkele keren succesvol werd toegepast. Die regeling slaagt erin om de rechten van de reiziger op mobiliteit en een menswaardig leven te verzoenen met het stakingsrecht en het recht op werk, op een manier die de toets door het Grondwettelijk Hof heeft doorstaan.

De regeling die daarvoor is uitgewerkt gaat minder ver dan het opleggen van een minimumdienstverlening en de mogelijkheid om daarvoor personeel op te voordere. Ze hanteert het principe van de continuïteit van de dienstverlening. Die wordt gerealiseerd door de diensten van de werkwilligen zo te organiseren dat er voor zoveel mogelijk reizigers nog een bruikbaar aanbod kan worden uitgewerkt.

Bij recente stakingen werd trouwens al een voorzichtige poging gedaan om op die manier te werken, met dien verstande dat de nooddienstregeling maar de dag zelf werd opgemaakt op basis van de mensen die zich als werkwillig aanmeldde. Er werd dus nog niet gewerkt met een vooraanmelding of -afmelding, waardoor de diensten ook niet vooraf aan de reizigers konden worden meegedeeld.

Het huidige ontwerp van decreet faciliteert de Vlaamse Vervoermaatschappij om deze doelstellingen wel te bereiken.

B. Inhoud

1. Krachtlijnen van het decreet

Het ontwerp van decreet heeft tot doel om het verstrekken van een aangepast vervoersaanbod mogelijk te maken, rekening houdend met de beschikbare personeelsleden die op vrijwillige basis ervoor hebben gekozen om niet deel te nemen aan de staking, binnen een openbare dienst die van primordiaal belang is, zoals het personenvervoer dat aangeboden wordt door De Lijn.

Het ontwerp legt daartoe een minimale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen vast voor alle syndicale organisaties die deelnemen aan de procedure van aanzegging en overleg naar aanleiding van conflicten overeenkomstig de collectieve arbeidsovereenkomsten gesloten binnen het bevoegde paritair comité waartoe de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn behoort.

Door te vereisen dat de essentiële beroepscategorieën hun intentie om te staken 72 uur voor het begin van de staking moeten meedelen, wordt gegarandeerd dat de Vlaamse Vervoermaatschappij tijdig kan kennisnemen van het aantal en de hoedanigheid van de personen die a contrario niet aan de staking zullen deelnemen

en kan op basis van één van de voorafgaandelijk vastgelegde vervoersplannen een aangepast vervoersaanbod aan de gebruikers worden aangeboden.

Vrijwilligers of met andere woorden personen die vrijwillig niet deelnemen aan de aangekondigde staking zullen voor de dienstverlening instaan.

Elk personeelslid dat deel uitmaakt van een operationele beroepscategorie die als essentieel voor de dienstverlening wordt beschouwd, zal voorafgaand aan de staking een intentieverklaring moeten afleggen als men aan de staking plant deel te nemen.

Rekening houdend met de beschikbare personeelsleden zal op die manier door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn worden voorzien in het best mogelijke vervoersaanbod dat ten laatste 24 uur voor de staking wordt medegedeeld aan het publiek.

Op die manier kan een dienstverlening rekening houdende met de beschikbare effectieven (dit is de niet-stakende personeelsleden) worden georganiseerd, waarbij een aangepast vervoersaanbod op basis van één van de voorafgaandelijk vastgelegde vervoersplannen aan de gebruikers wordt aangeboden.

Het stakingsrecht wordt niet ter discussie gesteld. Dit recht belet ook niet dat er maatregelen worden genomen opdat elke gebruiker zich zo probleemloos mogelijk kan verplaatsen, onder andere naar het werk of school, wanneer stakingen de openbare dienstverlening van het openbaar stads- en streekvervoer in het gedrang brengen.

Dit ontwerp van decreet is bovendien gebaseerd op het algemeen rechtsbeginsel inzake de continuïteit van de openbare dienst. Dit houdt in dat een openbare dienst, zoals het openbaar stads- en streekvervoer, continu, regelmatig en zonder onderbreking, moet kunnen worden georganiseerd. Vanuit deze optiek van continuïteit, en zonder afbreuk te doen aan het stakingsrecht, beoogt dit ontwerp van decreet de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn de nodige middelen te geven om de gebruikers de best mogelijke dienstverlening aan te bieden bij stakingen. Rekening houdende met de beschikbare personeelsleden, kan deze dienstverlening dan zo adequaat mogelijk georganiseerd worden.

Aldus kan op grond van het ontwerp van decreet een dienstverlening rekening houdende met de beschikbare effectieven (dit is de niet-stakende personeelsleden) worden georganiseerd, waarbij een aangepast vervoersaanbod op basis van één van de voorafgaandelijk vastgelegde vervoersplannen aan de gebruikers wordt aangeboden.

2. Het arrest nr. 67/2020 van het Grondwettelijk Hof

Het ontwerp van decreet is sterk geïnspireerd op de wetgeving inzake de continuïteit van de dienstverlening bij het personenvervoer per spoor. Zowel de principes als de tekst van de wet van 29 november 2017 worden overgenomen, met dien verstande dat op bepaalde punten – gelet op de eigenheden van het vervoer dat aangeboden wordt door De Lijn en de organisatiestructuur van De Lijn – in specifieke regels wordt voorzien.

In het arrest nr. 67/2020 van 14 mei 2020 heeft het Grondwettelijk Hof het vernietigingsberoep tegen de voormelde wet van 29 november 2017 (voor het overgrote deel) verworpen. De wet van 29 november 2017 werd hierbij principieel in overeenstemming bevonden met het recht op collectief onderhandelen en het stakingsrecht. Diverse middelen werden verworpen die gebaseerd waren op een schending van artikel 23, 26 en 27 van de Grondwet, in samenhang gelezen met

artikel 11 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens, met artikel 6 van het herziene Europees Sociaal Handvest, met artikel 28 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, met artikel 8 van het Internationaal Verdrag inzake economische, sociale en culturele rechten, met artikel 3, 8, 10 en 11 van het Verdrag nr. 87 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de vrijheid tot het oprichten van vakverenigingen en bescherming van het vakverenigingsrecht (hierna: het Verdrag nr. 87 van de IAO), met artikel 4 van het Verdrag nr. 98 van de IAO betreffende de toepassing van de grondbeginselen van het recht van organisatie en collectief overleg (hierna: het Verdrag nr. 98 van de IAO), met artikel 5 van het Verdrag nr. 154 van de IAO betreffende de bevordering van het collectief overleg (hierna: het Verdrag nr. 154 van de IAO), met artikel 22 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten en met de algemene beginselen van rechtszekerheid en van gewettigd vertrouwen in het bestuur.

Het Grondwettelijk Hof oordeelde onder meer dat de wet van 29 november 2017 geen minimale dienstverlening invoert in de zin van de door de organen van de IAO uitgevaardigde beginselen, aangezien zij geen minimaal vervoersaanbod in geval van staking waarborgt. Het Grondwettelijk Hof besluit verder dat de inmenging in de uitoefening van de vakbondsvrijheid en van het recht op collectief onderhandelen toelaatbaar is ten aanzien van de in de middelen aangehaalde bepalingen.

Het Grondwettelijk Hof vernietigt wel de woorden "al dan niet" in artikel 153/1, §3, vijfde lid, van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen, zoals ingevoegd bij artikel 4 van de wet van 29 november 2017. Voor het overige acht het Grondwettelijk Hof de wet in overeenstemming met de Grondwet onder voorbehoud van hetgeen is vermeld in B.29. In de mate dat het Grondwettelijk Hof de wet van 29 november 2017 heeft vernietigd, wordt hier ook rekening mee gehouden in dit ontwerp van decreet, zeker nu het betrokken systeem van intentieverklaringen zo is aangepast dat enkel die personeelsleden die deelnemen aan de staking een verklaring moeten afleggen.

Vermits het thans voorliggende ontwerp van decreet op dezelfde principes berust als de wet van 29 november 2017, is het ontwerp van decreet in overeenstemming met de voormelde bepalingen van nationaal en internationaal recht. Het is in het bijzonder in overeenstemming met het recht op staken en het recht op collectief onderhandelen. Net zoals bij de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor, beoogt ook het ontwerp van decreet de verplaatsingen van de gebruikers via het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer zo probleemloos mogelijk te laten verlopen alsook de continuïteit van de openbare dienstverlening mogelijk te maken.

3. Verenigbaarheid met het recht op staken

Het ontwerp van decreet is in overeenstemming met de vakbondsvrijheid en het recht op collectief onderhandelen, dat het recht op collectieve actie, waartoe het stakingsrecht behoort, omvat. Dat recht op staken wordt niet formeel erkend in de Belgische wetgeving maar wel in verschillende internationale en Europese teksten en in de rechtspraak.

Artikel 6.4 van het Herzien Europees Sociaal Handvest voorziet dat de Staten "het recht van werknemers en werkgevers op collectief optreden in gevallen van belangengeschillen, met inbegrip van het stakingsrecht, behoudens verplichtingen uit hoofde van reeds eerder gesloten collectieve arbeidsovereenkomsten" erkennen.

Artikel G van dit Handvest bepaalt de voorwaarden waarop beperkingen zouden kunnen worden voorzien:

"1. Wanneer de in deel I genoemde rechten en beginselen en de in deel II geregelde onbelemmerde uitoefening en toepassing hiervan zijn verwezenlijkt, kunnen

zij buiten de in deel I en deel II vermelde gevallen generlei beperkingen ondergaan, met uitzondering van die welke bij de wet zijn voorgeschreven 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.

2. De krachtens het onderhavige Handvest geoorloofde beperkingen op de daarin vermelde rechten en verplichtingen kunnen uitsluitend worden toegepast voor het doel waarvoor zij zijn bestemd.”

Artikel 11 van het Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden (hierna EVRM) bepaalt het volgende inzake de vrijheid van vergadering en vereniging, waar het stakingsrecht integraal deel van uitmaakt:

“1. Een ieder heeft recht op vrijheid van vreedzame vergadering en op vrijheid van vereniging, met inbegrip van het recht met anderen vakverenigingen op te richten en zich bij vakverenigingen aan te sluiten voor de bescherming van zijn belangen.

2. De uitoefening van deze rechten mag aan geen andere beperkingen worden onderworpen dan die, die bij de wet zijn voorzien en die in een democratische samenleving noodzakelijk zijn in het belang van de nationale veiligheid, de openbare veiligheid, het voorkomen van wanordelijkheden en strafbare feiten, voor de bescherming van de gezondheid of de goede zeden of de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen. Dit artikel verbiedt niet dat rechtmatige beperkingen worden gesteld aan de uitoefening van deze rechten door leden van de krijgsmacht, van de politie of van het ambtelijk apparaat van de Staat.”

Volgens het Europees Hof voor de Rechten van de Mens beschermt artikel 11 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens de vrijheid van vakvereniging als “essentieel element van de sociale dialoog tussen werknemers en werkgevers”.² Het Hof heeft met name geoordeeld “dat, rekening houdend met de ontwikkelingen in de arbeidswereld, het recht om collectieve onderhandelingen met de werkgever te voeren, in beginsel en met uitzondering van zeer bijzondere gevallen, een van de essentiële elementen is geworden van het recht om met anderen vakbonden op te richten en zich bij vakbonden aan te sluiten om zijn belangen te verdedigen”.³

Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft ook gepreciseerd dat het stakingsrecht, “dat een vakbond toelaat zijn stem te laten horen, een belangrijk aspect vormt voor de leden van een vakbond bij de bescherming van hun belangen”, alsook een “middel om de daadwerkelijke uitoefening van het recht op collectief onderhandelen te verzekeren”.⁴

Het Hof erkent evenwel dat het stakingsrecht niet absoluut is. Het kan aan bepaalde voorwaarden worden onderworpen en het voorwerp van bepaalde beperkingen uitmaken.⁵

In het bijzonder kunnen beperkingen worden opgelegd aan het stakingsrecht, maar het komt de staat toe, in voorkomend geval, voldoende ernstige redenen aan te voeren teneinde de noodzaak van beperkingen zoals een totaalverbod op het

² EHRM, grote kamer, 9 juli 2013, *Sindicatul « Păstorul cel Bun » t. Roemenië*, §130 zoals ook aangehaald in GwH 14 mei 2020, 67/2020, B.6.2.

³ *Ibid.*, §135; EHRM, grote kamer, 12 november 2008, *Demir en Baykara t. Turkije*, §154)

⁴ EHRM, 21 april 2009, *Enerji Yapi-Yol Sen t. Turkije*, §24), en duidelijk wordt beschermd door artikel 11 van het Verdrag (EHRM, 8 april 2014, *National Union of Rail, Maritime and Transport Workers t. Verenigd Koninkrijk*, §84; 2 oktober 2014, *Veniamin Tymoshenko e.a. t. Oekraïne*, §78. Deze rechtspraak wordt tevens aangehaald in GwH 14 mei 2020, 67/2020, B.6.2.

⁵ EHRM, 21 april 2009, *Enerji Yapi-Yol Sen t. Turkije*, §32. Deze rechtspraak wordt tevens aangehaald in GwH 14 mei 2020, 67/2020, B.6.2.

stakingsrecht met betrekking tot bepaalde categorieën van werknemers te verantwoorden.⁶ Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens hecht in die context een bijzonder belang aan de kwaliteit van het besluitvormingsproces van de nationale overheden en met name aan de vraag of die andere, minder inbreuk makende alternatieven hebben overwogen dan wel of zij in passende waarborgen hebben voorzien om de beperking van de uitoefening van het stakingsrecht te compenseren.⁷

Verder bepaalt artikel 8, lid 1, d), van het Internationaal Verdrag inzake economische, sociale en culturele rechten eveneens dat de staten zich ertoe verbinden om het stakingsrecht, uitgeoefend in overeenstemming met de wetten van elk land, te verzekeren.

Artikel 6 van het herziene Europees Sociaal Handvest bepaalt:

“Teneinde de onbelemmerde uitoefening van het recht op collectief onderhandelen te waarborgen verbinden de Partijen zich:

1. paritair overleg tussen werknemers en werkgevers te bevorderen;
2. indien nodig en nuttig de totstandkoming van een procedure te bevorderen voor vrijwillige onderhandelingen tussen werkgevers of organisaties van werkgevers en organisaties van werknemers, met het oog op de bepaling van beloning en arbeidsvoorwaarden door middel van collectieve arbeidsovereenkomsten;
3. de instelling en toepassing van een doelmatige procedure voor bemiddeling en vrijwillige arbitrage inzake de beslechting van arbeidsgeschillen te bevorderen;

en erkennen;

4. het recht van werknemers en werkgevers op collectief optreden in gevallen van belangengeschillen, met inbegrip van het stakingsrecht, behoudens verplichtingen uit hoofde van reeds eerder gesloten collectieve arbeidsovereenkomsten.”

Volgens het Europees Comité voor Sociale Rechten kan het stakingsrecht worden beperkt:

“Een beperking van dat recht is evenwel enkel mogelijk indien zij binnen de grenzen valt die zijn vastgesteld bij artikel G, dat erin voorziet dat de beperkingen van de door het Handvest gewaarborgde rechten, indien zij bij de wet zijn voorgeschreven, een legitiem doel nastreven en in een democratische samenleving noodzakelijk zijn om de inachtneming van de rechten en vrijheden van anderen te waarborgen of om de openbare orde, de nationale veiligheid, de volksgezondheid en de goede zeden te beschermen.”⁸

Het Europees Comité voor Sociale Rechten is aldus van oordeel dat de aanzeggingsperiodes bij verzoeningsprocedures die aan een staking voorafgaan, in overeenstemming zijn met artikel 6, lid 4, van het herziene Europees Sociaal Handvest, op voorwaarde dat de duur ervan redelijk is.⁹

Uit de voorgaande internationale en Europese teksten blijkt dat beperkingen op het stakingsrecht enkel mogelijk zijn als ze:

- vastgelegd zijn in een ‘wet’ (in de zin van het internationaal recht, dat wil zeggen in de ruime betekenis, zo ook een decreet), wat vereisten inzake duidelijkheid en voorzienbaarheid impliceert;

⁶ EHRM, 20 november 2018, *Ognevenko t. Rusland*, §§ 72 en 7.

⁷ *Ibid.*, §§ 75-78).

⁸ *Digest de jurisprudence du Comité européen des droits sociaux*, december 2018, p. 103). Zoals ook aangehaald in GwH 14 mei 2020, 67/2020, B.6.5.

⁹ *Ibid.*, p. 106.

- gekoppeld zijn aan de bescherming van de openbare orde, de volksgezondheid en de rechten en vrijheden van anderen;
- noodzakelijk zijn in een democratische maatschappij.

In het licht van het voorgaande dient erop gewezen te worden dat het systeem van de voorafgaandelijke intentieverklaring geen ontoelaatbare inmenging in het stakingsrecht, de uitoefening van de vakbondsvrijheid en het recht op collectief onderhandelen met zich meebrengt. De personeelsleden zijn slechts gehouden een verklaring af te leggen voorafgaand aan de uitoefening van het stakingsrecht, en dit vanuit de bekommernis om de dienstverlening te organiseren rekening houdend met de beschikbare effectieven. Het stakingsrecht zelf kan vrij en zonder beperking uitgeoefend worden. Dit systeem van een voorafgaande verklaring, waarbij enkel een verklaring vereist is, staat tegenover het striktere alternatief van een systeem van voorafgaande toestemming.

Zoals hiervoor uiteengezet moet het ontwerp van decreet gezien worden vanuit de optiek van de continuïteit van de dienstverlening inzake het openbaar stads- en steekvervoer. Het geeft De Lijn de middelen om bij staking een zo performant mogelijke dienst te organiseren.

Het systeem wordt bij decreet vastgesteld en streeft een legitiem doel na, meer bepaald de vrijheid van éénieder om zich zonder beperkingen te kunnen verplaatsen, onder meer naar het werk of school.

Daarbij komt dat de vrijheid van verkeer van personen deel uitmaakt van de fundamentele vrijheden van het recht van de Europese Unie. Artikel 45 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie bepaalt immers: "Iedere burger van de Unie heeft het recht zich vrij op het grondgebied van de lidstaten te verplaatsen en er vrij te verblijven." Collectieve acties kunnen deze vrijheid slechts inperken als deze acties gerechtvaardigd kunnen worden omdat ze een dwingende reden van algemeen belang nastreven, zoals de bescherming van werknemers, op voorwaarde dat aangetoond wordt dat ze geschikt zijn om het legitiem doel te bereiken en niet verder gaan dan nodig om het doel te bereiken.¹⁰

Ook het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft de vrijheid van verkeer bevestigd in het kader van zijn rechtspraak over de vrijheid van vergadering en vereniging vervat in artikel 11 van het EVRM. Het Hof heeft geoordeeld dat de verplichting om een betoging op voorhand aan te kondigen tot doel heeft om te verzekeren dat "het recht op vereniging verzoend wordt met de juridisch beschermde rechten en belangen (waaronder de vrijheid van verkeer) van anderen" (vrije vertaling).¹¹ Naar analogie hiermee zou een verklaring die aan de uitoefening van het stakingsrecht in de sector van het openbaar vervoer dat aangeboden wordt door De Lijn voorafgaat evenzeer aanvaard moeten worden, omdat de uitoefening van dat recht onvermijdelijk een beperking van de vrijheid van verkeer van anderen inhoudt.

In het Belgische recht wordt het recht op vrij verkeer gewaarborgd door artikel 6, §1, VI, derde lid, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980. Deze bepaling verplicht de gewesten om bij de uitoefening van hun economische bevoegdheden het vrij verkeer van personen, goederen, diensten en kapitalen en de vrijheid van handel en nijverheid, in acht te nemen, alsook met inachtneming van het algemeen normatief kader van de economische unie en de monetaire eenheid.

¹⁰ Zie o.a. HvJ C-341/05, *Laval un Partneri Ltd c. Svenska Byggnadsarbetareförbundet, Svenska Byggnadsarbetareförbundets avdelning 1, Byggettan et Svenska Elektrikerförbundet*, 18 december 2007; HvJ C-438/05, *International Transport Workers' Federation, Finnish Seamen's Union c. Viking Line ABP, OÜ Viking Line Eesti*, 11 december 2007.

¹¹ EHRM, *Kudrevicius e.a. t. Litouwen*, 15 oktober 2015, nr.37553/05, r.o. 148.

Ook het recht op mobiliteit moet vermeld worden. De Raad van State heeft dit recht al erkend in verband met de beperking op het stakingsrecht:

“De Raad merkt in dit verband op dat in de toelichting bij het voormelde bundel niet ten onrechte wordt overwogen dat een goed sociaal overleg onder meer tot doel heeft de negatieve impact van sociale conflicten voor de bevolking tot een minimum te beperken en dat op die manier wordt beoogd het recht op mobiliteit van de burgers te vrijwaren.”¹²

Bovendien kan een recht op mobiliteit ook afgeleid worden uit de vrijheid van verkeer, zoals die vervat ligt in artikel 2 van het Vierde Protocol van het EVRM, artikel 13 van de Universele Verklaring voor de Rechten van de Mens en artikel 12 van het Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten.

In het licht van de groeiende belangstelling voor vervoer en dan in het bijzonder voor het openbaar vervoer, kan de mogelijkheid om het openbaar vervoer te gebruiken om zich te verplaatsen (onder andere naar het werk en naar school) gekoppeld worden aan het recht om een menswaardig leven te leiden, zoals gewaarborgd bij artikel 23, 4°, van de Grondwet. Hieronder valt het recht op arbeid en het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu.

Tot slot en zoals al werd aangegeven, is het systeem van de voorafgaande verklaring dat door het ontwerp van decreet wordt ingevoerd, noodzakelijk om de voormelde rechten en vrijheden van anderen te beschermen en houdt het geen inperking van het stakingsrecht van de personeelsleden van De Lijn in. Dit geldt meer in het bijzonder rekening houdende met de volgende overwegingen:

- het ontwerp kadert in de voortzetting van de onderhandelingen tussen de sociale partners die niet tot een gemeenschappelijke tekst zijn gekomen. In afwezigheid van een finaal akkoord is een decretaal initiatief vereist;
- het ontwerp legt enkel de personeelsleden van de operationele beroepscategorieën die als essentieel worden beschouwd de verplichting op om voorafgaandelijk hun intentie om te staken kenbaar te maken. Het geldt bovendien enkel voor de personeelsleden van voormelde beroepscategorieën van wie de aanwezigheid op een bepaalde stakingsdag wordt verwacht. Om de dienst op een efficiënte manier te organiseren, is deze verplichting nodig. De uitoefening van het stakingsrecht van deze personeelsleden wordt niet afhankelijk gemaakt van enige voorafgaande toestemming;
- deelname aan de dienst is vrijwillig, zodat hij slechts wordt georganiseerd in de mate dat er effectieven zijn die zich vrijwillig hebben aangemeld en in zover de effectieven in elke operationele beroepscategorie die als essentieel wordt beschouwd, voldoende talrijk zijn. Het ontwerp voorziet dus niet in een opvoering van personeelsleden om een minimumdienst te waarborgen, zoals in veel landen wel het geval is;
- het ontwerp onderwerpt het niet respecteren van de intentieverklaring aan sancties die opgelegd worden overeenkomstig de toepasselijke regelgeving (zoals het arbeidsrecht en het tuchtrecht). Deze sancties zijn nodig om te vermijden dat het systeem van een voorafgaande verklaring wordt omzeild door de personeelsleden die hun intentie om te staken niet kenbaar maken om zo de organisatie van de dienst te verhinderen, of die, om dezelfde reden, hun intentieverklaring niet respecteren;

¹² RvS 31 maart 2014, nr. 226 961, zie ook RvS, nrs, 226 962, 226 963, 226 964, 226 965, 226 966, 226 967, 226 968, 226 969, 226 970, 226 971, 226 972, 226 973, allen 31 maart 2014; RvS 6 november 2012, nr. 221 273.

- de dienst kan niet efficiënt georganiseerd worden als sommige personeelsleden zich schuldig maken aan feitelijkheden ten aanzien van hun collega's, gebruikers of werkmiddelen. Daarom legt het ontwerp de personeelsleden uitdrukkelijk op om het verlenen van de gewaarborgde dienst niet te belemmeren en verwijst het uitdrukkelijk naar de onwettelijke gedragingen die het meest van aard zijn om de dienstverlening te belemmeren. Dergelijke gedragingen werden reeds gesanctioneerd in de rechtspraak. Voorts bestraft ook artikel 406 van het Strafwetboek diegene die kwaadwillig het verkeer op de spoorweg of de weg belemmert.

Omwille van de voorgaande redenen, tast dit ontwerp het stakingsrecht niet aan. Het beoogt de continuïteit van het personenvervoer dat aangeboden wordt door De Lijn te organiseren, wat van fundamenteel belang is opdat iedereen zich vrij kan verplaatsen en zich onder meer naar het werk of naar school kan begeven.

Het is in dit verband van belang om eraan te herinneren dat het ontwerp niet voorziet in de invoering van een "minimumdienst" in de zin van de adviezen en beslissingen van de IAO, waarnaar de Raad van State verwijst in punt 7.3 van zijn advies nr. 61.570/4 van 14 juni 2017 bij de wet van 29 november 2017 en dit omdat:

- er geen minimuminvulling wordt gegeven aan het personenvervoer aangeboden door De Lijn. Het doel is om een zo adequaat mogelijke dienst aan te bieden naargelang van de beschikbare effectieven. De Lijn biedt dan een aangepast vervoersaanbod aan, volgens één van de vervoersplannen die vooraf worden vastgelegd en waarvan over de toepassing op de stakingsdag zal beslist worden op basis van het aantal vrijwillige personeelsleden. De dienstverlening zal bijgevolg variabel of zelfs onbestaand zijn als er zich onvoldoende vrijwilligers aanbieden;
- geen enkele gegarandeerde dienstverlening wordt aan De Lijn opgelegd. De Lijn biedt slechts een aangepaste dienst aan voor zover zij over de nodige effectieven beschikt. De verplichting tot een voorafgaande intentieverklaring is beperkt tot de beroepscategorieën zonder welke het personenvervoer dat aangeboden wordt door De Lijn niet mogelijk zou zijn en enkel van toepassing op personeelsleden van wie de aanwezigheid op een bepaalde stakingsdag wordt verwacht en die plannen deel te nemen aan de staking;
- er wordt noch in het opvorderen van personeelsleden noch in enig ander, gelijkaardig, dwangmiddel voorzien om een dienst te verzekeren die per definitie niet gegarandeerd is. Het ontwerp van decreet voorziet met andere woorden in een mechanisme dat enkel dient om de dienst zo goed mogelijk te organiseren, op basis van de effectieven die beslist hebben om niet deel te nemen aan de staking en waarbij de gebruikers vooraf op de hoogte worden gebracht van het toegepaste vervoersplan. Deze zuiver organisatorische maatregelen kunnen niet worden gelijkgesteld met de invoering van een minimumdienst omwille van de hiervoor vernoemde redenen.

Een systeem van een minimumdienst zou dwingender zijn voor de stakende personeelsleden, omdat De Lijn dan geen andere keuze zouden hebben dan een beroep te doen op een mechanisme van opvorderingen, dat het recht op staking meer inperkt.

Ook al beogen de minimumdienstverlening en het systeem waarin het ontwerp van decreet voorziet beide een algemeen en abstract doel, namelijk de continuïteit van de openbare dienst, toch moet er een belangrijk onderscheid worden gemaakt. De organisatie van de continuïteit op basis van de beschikbare effectieven in geval van staking, zonder dienstgarantie, onderscheidt zich duidelijk van het garanderen van de continuïteit door een verplichte minimumdienst.

In het ontwerp gaat het over een sui-generissysteem waarvoor de rechtspraak van de IAO over de minimumdienst weinig aangewezen lijkt, vermits er geen gegarandeerde dienst is.

In het arrest nr. 67/2020 van 14 mei 2020 stelde het Grondwettelijk Hof ook dat de wet van 29 november 2017 – die sterk gelijklopend is met onderhavig ontwerp – geen minimale dienstverlening invoert, aangezien zij geen minimaal vervoersaanbod in geval van staking waarborgt (overweging B.7, zie ook B.1.3 en B.17).

C. Totstandkomingsprocedure

1. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

De MORA verstrekke haar advies over het voorontwerp van decreet op 29 januari 2021.

De MORA vraagt vooreerst om in het ontwerp van decreet een bepaling op te nemen die de onderhandelende partijen aanzet om het sociaal overleg te blijven voeren tussen het moment van stakingsaanzegging en de effectieve aanvang van de werkonderbreking. De MORA stelt dat dit ook het geval is voor het personenvervoer per spoor.

Er moet echter worden vastgesteld dat een dergelijke regeling vooreerst niet voorkomt in de wet van 29 november 2017. Het verder voeren van sociaal overleg in de betrokken periode is uiteraard aangewezen, maar het heeft geen zin om een dergelijke bepaling op te nemen in een regelgevende tekst. De memorie van toelichting bij artikel 3 gaf al aan dat het gepast is om het sociaal overleg de nodige tijd te geven om tot een akkoord te komen

De MORA stelt voor om bepalingen rond een vlotte informatiedoorstroming, de opmaak van een draaiboek en een brede evaluatie op te nemen in het ontwerp van decreet:

“Een verplichte, snelle, publieke bekendmaking van de stakingsaanzegging zorgt ervoor dat ook de reiziger zich tijdig kan voorbereiden op een eventuele staking. De Lijn moet zich optimaal voorbereiden door een draaiboek op te maken. Dit maakt een vlotte schakeling mogelijk bij stakingen en andere crisissituaties.”

Ten slotte adviseert de Raad om de voorziene evaluatie uit het ontwerp van decreet zowel inhoudelijk als op het vlak van betrokkenheid te verbreden. “Naast het uitbreiden van de evaluatie naar alle maatregelen, suggereren we ook om externe actoren te betrekken bij de evaluatie van maatregelen die externe effecten hebben.”

Er moet echter worden vastgesteld dat de opmerkingen ruimer gaan dan de scope van het decreet.

Het openbaredienstencontract (dat in opmaak is) is een meer aangewezen plaats om De Lijn op te leggen om in alle omstandigheden, zo ook bij staking, de best mogelijke uitvoering te geven aan haar openbaredienstopdracht. De MORA geeft zelf ook aan dat de voorstellen uit het advies kunnen worden verankerd in de ‘beheersovereenkomst’.

2. Advies van de Raad van State 68.800/3 van 10 maart 2021

De Raad gaat vooreerst grondig in op de bevoegdheid van de decreetgever om de voorliggende regelgeving uit te vaardigen en komt in randnummers 3.1 tot en met 3.4.5 tot de conclusie dat de betrokken regeling tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoort, dan wel dat er voldaan is aan de voorwaarden om beroep te kunnen doen op impliciete bevoegdheden.

In randnummer 3.5 adviseert de Raad om het lid waarin gesteld wordt dat de personeelsleden die aan de stakingsdag deelnemen geen loon ontvangen, te schrappen omdat dit principe al voortvloeit uit de wet van 3 juli 1978 en deze precisering niet als noodzakelijk kan worden beschouwd voor de uitoefening van de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest. Het volstaat volgens de Raad om deze precisering op te nemen in de memorie van toelichting. Het ontwerp van decreet en de toelichting erbij werden bijgevolg op deze wijze aangepast.

In randnummer 4.4 merkt de Raad op dat het voorontwerp ervan uitgaat dat een personeelslid dat niet tijdig meldt dat het deelneemt aan de stakingsdag, vermoedt wordt te zullen werken. De Raad stelt bijgevolg de vraag of het dan niet kan volstaan om personeelsleden te verplichten tijdig te melden dat ze zullen deelnemen aan de stakingsdag en dus geen verklaring te eisen van diegene die niet zullen deelnemen aan de staking. Het ontwerp werd in die zin herwerkt: dit vergde een aanpassing aan meerdere bepalingen, namelijk deze in verband met de meerdaagse staking (artikel 32ter, §3, derde lid) en deze in verband met de sancties (artikel 32ter, §3, zesde tot en met achtste lid).

Overeenkomstig de opmerking in randnummer 4.5 wordt er vervolgens gepreciseerd op grond waarvan de toestemming om hun dienst uit te voeren al dan niet zal worden verleend, namelijk als dat alsnog nodig zou blijken om het aangepaste vervoersaanbod te kunnen realiseren.

De wetgevingstechnische opmerkingen die de Raad formuleert in randnummer 6 en 7 werden doorgevoerd.

D. Bevoegdheid van het Vlaamse Gewest

A. Algemeen

De Vlaamse decreetgever is bevoegd om het ontwerp van decreet aan te nemen op grond van de gewestbevoegdheid inzake het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer, bedoeld in artikel 6, §1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Het openbaar stads- en streekvervoer werd volledig geregionaliseerd.¹³ Zoals hoger aangegeven bevat het ontwerp van decreet een regeling die een aangepast vervoersaanbod mogelijk maakt, rekening houdend met de beschikbare personeelsleden die op vrijwillige basis ervoor hebben gekozen niet deel te nemen aan de staking, binnen een openbare dienst die van primordiaal belang is, zoals het personenvervoer dat aangeboden wordt door De Lijn. De ontworpen regeling valt aldus binnen deze gewestbevoegdheid.

In dat verband kan gewezen worden op het advies nr. 39.942 van de algemene vergadering van de Raad van State van 18 april 2006 over een voorstel van wet tot waarborging van een minimumdienstverlening in het raam van opdrachten van openbare dienst en taken van algemeen belang¹⁴. Dit voorstel van wet voorzag op algemene wijze dat ondernemingen die diensten verlenen in het raam van op-

¹³ Zie bijv. *Hand.* Kamer 29 juli 1988, nr. 1425-1426.

¹⁴ *Parl.St.* Kamer 2003-04, nr. 604/1.

drachten van openbare dienst, taken van algemeen belang of prestaties die geheel of gedeeltelijk door de overheid worden gefinancierd, de continuïteit van de dienstverlening waarborgen door in een minimale dienstverlening te voorzien, welke ook de omstandigheden mogen zijn en uitgezonderd bij overmacht. De Raad van State stelde in dat verband (nr. 5 en 6):

“5. (...)

In zo algemene bewoordingen zou het voorstel van toepassing zijn op alle aldus omschreven ondernemingen, ongeacht de overheidsinstantie waaronder ze vallen of door wie ze worden gefinancierd, wat dus zou betekenen dat het niet alleen om de federale overheid kan gaan, maar ook om de gewesten, gemeenschappen, gemeenten, provincies, enzovoort. (voetnoot 12). Als het voorstel in die zin moet worden begrepen, roept het vraagtekens op in het licht van de regels voor de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten.

6. Daarentegen worden, volgens artikel 3 van het voorstel, de financiële compensaties die de Staat stort aan “de onderneming die de minimumdienst levert” bij niet-naleving van de minimale dienstverlening verminderd met een bedrag dat in verhouding staat tot de niet-geleverde diensten, wat doet vermoeden dat het de bedoeling is de werkingssfeer van het voorstel te beperken tot ondernemingen die financiële steun kunnen krijgen van de federale overheid. Volgens die uitlegging zou de regeling niet gelden voor de in het voorstel genoemde ondernemingen die onder andere beleidsniveaus dan de federale overheid vallen. Aangezien de bedoeling van de indieners van het voorstel niet nader wordt toegelicht, wordt het voorstel onderzocht op basis van die tweede uitlegging.”

In de voetnoot 12 verwees de Raad van State hierbij ook uitdrukkelijk naar de gewestbevoegdheid inzake het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer:

“Aangezien in de toelichting bij het voorstel onder meer gewag wordt gemaakt van “recente sociale conflicten” naar aanleiding waarvan «soms voor langere periodes, de levering onmogelijk [werd] gemaakt van diensten die deels door gemeenschapsgeld worden gefinancierd», waarbij “cliënten op die manier verstoken [zijn gebleven] van diensten waarvoor zij vooraf via een abonnement hadden betaald”, kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer bedoeld in artikel 6, §1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, welk vervoer onder de bevoegdheid van de gewesten valt.”

Uit dit advies blijkt dus dat het regelen van een minimale dienstverlening inzake het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer tot de bevoegdheid van de gewesten behoort. In de lijn hiervan behoort ook het ontwerp van decreet – dat zoals hoger aangegeven niet voorziet in een verplichting tot een minimale dienstverlening, maar enkel een kader schept dat een aangepast vervoersaanbod op basis van vrijwilligheid mogelijk maakt in geval van staking – tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest.

Het Vlaamse Gewest is dan ook bevoegd om het bepalen van de beroepscategorieën die essentieel geacht zijn om een aangepast vervoersaanbod aan de gebruikers te verstrekken te regelen en het bepalen van de aangepaste vervoersplannen te regelen. Inherent hieraan verbonden is het Vlaamse Gewest ook bevoegd om regels aan te nemen die betrekking hebben op de uitoefening van het stakingsrecht. Om te kunnen voorzien in een aangepast vervoersaanbod in geval van staking is het onder meer nodig om een minimale stakingsaanzeggingstermijn te bepalen, om de intentieverklaring te regelen en om te voorzien dat een sanctie wordt opgelegd als de voorschriften niet worden nageleefd. Hetzelfde geldt voor de

regels inzake het verbod om het verstrekken van het aangepaste vervoersverbod te belemmeren.

Hoger werd de noodzaak van deze maatregelen reeds toegelicht. In het arrest nr. 67/2020 van 14 mei 2020 heeft het Grondwettelijk Hof met betrekking tot continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in geval van staking, in het kader van de toets aan het recht op staken, overigens de noodzaak van deze regels erkend om de doelstelling van het aangepast vervoersaanbod in geval van staking te bereiken. Zonder het regelen van het uitoefenen van het recht op staken, is het voor de decreetgever onmogelijk om een regeling uit te werken met een aangepast vervoersaanbod in geval van staking. De voormelde regels inzake de stakingsaanzeggingstermijn, de intentieverklaring, de sancties en het verbod op het belemmeren van het aangepaste vervoersaanbod behoren aldus net zoals de regels inzake het bepalen van de essentiële beroepscategorieën en de aangepaste vervoersplannen zelf, ook inherent tot de gewestbevoegdheid inzake het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer. De decreetgever dient deze bevoegdheid uiteraard uit te oefenen met inachtneming van het recht op staken, wat zoals hoger aangegeven het geval is.

Overigens, als aangenomen zou worden dat de Vlaamse decreetgever niet bevoegd is om dergelijke regels aan te nemen, dan zou dit tot een bevoegdheidsvacuüm leiden waarbij niemand de voorgestelde regeling invoert. Vermits de gewesten bevoegd zijn voor het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer, is de federale overheid hier niet voor bevoegd en zal zij ook nooit een dergelijke regeling invoeren inzake het aangepast vervoersaanbod in een gewestelijke materie.

Verder is het Vlaamse Gewest in de uitoefening van de voormelde gewestbevoegdheid ook in de mogelijkheid om te voorzien dat de ondernemingsraad advies verleent omtrent de operationele beroepscategorieën die door de raad van bestuur als essentieel worden beschouwd (artikel 32ter, §2, eerste en tweede lid) en de nadere regels omtrent de intentieverklaringen die door de raad van bestuur worden vastgelegd (artikel 32ter, §3, vierde en vijfde lid). Uit het arrest nr. 180/2019 van 14 november 2019 van het Grondwettelijk Hof volgt immers dat de decreetgever bevoegd is om bij de uitoefening van de eigen bevoegdheid bijkomende informatieverstrekkings aan de representatieve vakorganisaties op te leggen, zonder dat daarbij afbreuk gedaan mag worden aan de federale verplichtingen inzake het collectief arbeidsrecht en de collectieve arbeidsbetrekkingen. In de lijn hiervan kan worden aangenomen dat de decreetgever inherent aan de eigen bevoegdheid ook de adviesverplichting kan voorzien van de ondernemingsraad. In het arrest nr. 67/2020 van 14 mei 2020 heeft het Grondwettelijk Hof het belang van het betrekken van de vakorganisaties bij het bepalen en het uitvoeren van het aangepaste vervoersaanbod benadrukt vanuit het oogpunt van de overeenstemming van de regeling inzake het aangepast vervoersaanbod met het recht op staken (zie overweging B.18.5 en B.18.6).

Om die redenen wordt in het ontwerp voorzien in een advies van de ondernemingsraad bij het bepalen van de essentiële operationele beroepscategorieën en bij het bepalen van de nadere concrete regels inzake de intentieverklaring door de raad van bestuur. Het gaat om een aanvullende regel die geen afbreuk doet aan de bestaande federale regels, waarvoor het Vlaamse Gewest aldus bevoegd is, zo blijkt uit het arrest 180/2019 van 14 november 2019 van het Grondwettelijk Hof.

Het ontwerp van decreet doet evenmin afbreuk aan de federale bevoegdheid om de regels te bepalen die van toepassing zijn op de betrekkingen tussen de openbare overheden en de syndicale organisaties van de ambtenaren die van deze overheid afhangen, evenals met de leden van de syndicale organisaties bedoeld in artikel 87, §5, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Volgens het Grondwettelijk Hof vormt de wet van 19 december 1974 tot regeling

van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden en haar personeel thans de concretisering van de in artikel 87, §5, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 in algemene bewoordingen opgenomen beperking die de gemeenschappen en de gewesten bij de uitoefening van hun bevoegdheden in acht moeten nemen.¹⁵ De wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden en haar personeel is evenwel niet van toepassing op De Lijn¹⁶ zodat de hierin opgenomen onderhandelingsverplichtingen niet gelden. Bijgevolg kan ook geen afbreuk gedaan worden aan de federale bevoegdheid bedoeld in artikel 87, §5, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Verder doet het ontwerp van decreet ook geen afbreuk aan de federale bevoegdheid inzake het arbeidsrecht bedoeld in artikel 6, §1, VI, vijfde lid, 12°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, waartoe ook het collectief arbeidsrecht en de collectieve arbeidsbetrekkingen in de overheidssector behoren, en dus ook die van de gemeenschappen en gewesten.¹⁷ Het ontwerp van decreet laat de bestaande federale regels immers onverkort voortbestaan en voert enkel bijkomende specifieke regels in die specifiek verband houden met het aanbieden van een aangepast vervoersaanbod in geval van staking en noodzakelijk geacht worden in het kader hiervan. De bepaling uit het voorontwerp die stelde dat de personeelsleden die deelnemen aan de stakingsdag geen loon ontvangen voor de duur van de werkonderbreking werd conform het advies van de Raad van State uit het ontwerp weggelaten nu dit volgens de Raad reeds voortvloeit uit de wet van 3 juli 1978.

In elk geval wordt de federale bevoegdheid niet op onevenredige wijze aangetast.

B. Impliciete bevoegdheden

Verder kan – wanneer het ontwerp of bepaalde artikelen niet inherent tot de bevoegdheid van de decreetgever zouden behoren – de decreetgever hoe dan ook het ontwerp aannemen op grond van de impliciete bevoegdheden. Er kan beroep gedaan worden op de impliciete bevoegdheden wanneer de regeling noodzakelijk is voor de uitoefening van de eigen bevoegdheden, de weerslag op de bevoegdheid van de federale overheid marginaal is en de regeling zich leent tot een gedifferentieerde regeling.

Hierboven werd in dat verband reeds aangegeven dat de decreetgever bevoegd is voor het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer en in het kader hiervan ook maatregelen kan nemen die de continuïteit van de dienstverlening bevorderen, zo ook in geval van staking. In het kader hiervan kan de decreetgever een regeling uitwerken waarbij de essentiële beroepscategorieën worden aangewezen die een aangepast vervoersaanbod aan de gebruikers verstrekken volgens de vervoersplannen.

Uit het navolgende blijkt dat – voor zover deze al niet inherent tot de gewestbevoegdheid zouden behoren – de overige regels die opgenomen zijn in het ontwerp noodzakelijk zijn om een regeling tot stand te kunnen brengen waarbij een aangepast vervoersaanbod wordt verstrekt bij een staking. Tevens wordt aangetoond dat de weerslag op de federale bevoegdheid marginaal is en dat de regeling zich ook leent tot een gedifferentieerde regeling.

¹⁵ GwH 14 november 2019, 180/2019, B.7.5.

¹⁶ Uit de bijlage bij het koninklijk besluit van 28 september 1984 tot uitvoering van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel blijkt dat de publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen die afhangen van de gemeenschappen en gewesten onder het toepassingsgebied vallen, maar wordt De Lijn hier expliciet van uitgesloten.

¹⁷ RvSt, advies nr. 61.553/1 van 3 juli 2017, *Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1515/1, p. 58. Zie ook GwH 14 november 2019, 180/2019, B.7.4.

Wat de minimale stakingsaanzeggingstermijn en de intentieverklaring betreft

De minimale decretale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen en de verplichte intentieverklaring van de als essentieel aangemerkte beroepscategorieën is noodzakelijk om een aangepast vervoersaanbod op basis van vrijwilligheid tot stand te kunnen brengen. Zoals hoger aangegeven biedt de periode van acht werkdagen en de verplichte intentieverklaring de mogelijkheid aan De Lijn om binnen een beperkte termijn een aangepast vervoersaanbod in te voeren dat alle vereiste waarborgen biedt, met name op het vlak van veiligheid. Het biedt De Lijn ook de mogelijkheid om de nadere regels van het aangepast vervoersaanbod tijdig mee te delen ter attentie van de gebruikers. Het Grondwettelijk Hof wees er in het arrest nr. 67/2020 overigens op dat het opnemen van een dergelijke minimale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen en de intentieverklaring in de wet noodzakelijk is om het doel te bereiken.¹⁸

De impact op de federale bevoegdheid is marginaal. De stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen betreft een decretale minimumtermijn. Deze termijn doet geen afbreuk aan de mogelijkheid om in het bevoegde paritaire comité via een cao een langere aanzeggingstermijn te bepalen. Dit laatste is thans overigens het geval in artikel 5 van de Collectieve arbeidsovereenkomst 2005-2006 voor de personeelsleden van de Vlaamse Vervoermaatschappij van 15 juni 2005 waarin een minimale aanzeggingstermijn van 14 kalenderdagen opgenomen is. De verplichting voor de personeelsleden om een intentieverklaring af te leggen laat de personeelsleden verder volledig vrij om al dan niet deel te nemen aan de staking. Het is ook beperkt tot de essentiële beroepscategorieën die het aangepaste vervoersaanbod verstrekken.

Vermits het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer anders geregeld is van gewest tot gewest, lenen de verplichtingen zich tot een gedifferentieerde regeling. Het sociaal overleg is om die reden overigens ook opgesplitst per gewest. De Lijn is aangesloten bij het paritair subcomité voor het stads- en streekvervoer van het Vlaamse Gewest nr. 328.01.

Wat de sanctie betreft

De personeelsleden die aan de verplichting tot voorafgaande verklaring onderworpen zijn stellen zich aan een sanctie bloot wanneer zij nalaten hun intentie aan de stakingsdag deel te nemen, binnen de termijnen kenbaar te maken (het ontworpen artikel 32ter, §3, zesde lid) of wanneer zij hun verklaring niet naleven, tenzij er een behoorlijk bewezen geldige reden is (het ontworpen artikel 32ter, §3, zevende lid). Dit gebeurt telkens "overeenkomstig de toepasselijke regelgeving". Met dit laatste wordt onder meer verwezen naar het toepasselijke tuchtrecht en de federale regels inzake het arbeidsrecht die onverkort van toepassing blijven.

De sanctie zou ook mogelijk zijn als het decreet de mogelijkheid van een sanctie niet had voorzien (in tegenstelling tot het strafrecht is het niet nodig dat de feiten die kunnen worden bestraft uitdrukkelijk in een tekst worden opgenomen¹⁹). Om eventuele discussies op dit punt te vermijden en de rechtszekerheid te bevorderen is het echter noodzakelijk dit ook decretaal te verankeren. Op die manier wordt ook de aandacht van de personeelsleden op dit punt gevestigd. Als de personeelsleden hun verklaring niet naleven dat ze aan de stakingsdag deelnemen, komt de efficiëntie van het hele systeem in het gedrang, omdat De Lijn dan niet over een correct overzicht van de beschikbare personeelsleden beschikt, wat vereist is om de dienst tijdens de stakingsdag zo adequaat mogelijk te organiseren.

¹⁸ GwH 14 mei 2020, 67/2020, B.17.

¹⁹ Zie ook GwH 14 mei 2020, 67/2020, B.12.

Aangezien de federale regels inzake het arbeidsrecht onverkort van toepassing zijn, is de weerslag op de federale bevoegdheid marginaal. Om dezelfde reden doet de voorwaarde inzake de gedifferentieerde regeling evenmin problemen ontstaan.

Het verbod om het verstrekken van het aangepaste vervoersaanbod te belemmeren

Dit verbod is noodzakelijk om een aangepast vervoersaanbod aan de gebruikers te kunnen verstrekken bij staking. Het blokkeren van de toegang tot de arbeidsplaatsen, van de werkmiddelen en van de infrastructuur en geweldsdaden tegen de personeelsleden die willen werken of tegen de gebruikers, zou dit aangepast vervoersaanbod onmogelijk maken.

De weerslag op de federale bevoegdheid is marginaal vermits het aangepaste vervoersaanbod gerealiseerd wordt op basis van vrijwilligheid en elk personeelslid het recht behoudt om te staken. Het verbod doet ook geen afbreuk aan de mogelijkheid om vreedzame stakingsposten of andere vreedzame bewustmakingsacties te organiseren. Om dezelfde reden doet de voorwaarde inzake de gedifferentieerde regeling evenmin problemen ontstaan.

Wat het voorziene advies van de ondernemingsraad betreft

Het ontwerp voorziet dat het advies van de ondernemingsraad ingewonnen wordt bij het bepalen van de essentiële beroepscategorieën en het bepalen van de nadere regels inzake de intentieverklaring door de raad van bestuur.

Binnen de federale wetgeving bestaat er geen (duidelijke) verplichting om bij het bepalen van de essentiële beroepscategorieën en het bepalen van de concrete nadere regels omtrent de intentieverklaringen overleg te plegen of onderhandelingen te voeren met de representatieve vakorganisaties. De wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden en haar personeel is, zoals hoger aangegeven, immers niet van toepassing op De Lijn zodat de hierin opgenomen onderhandelingsverplichtingen niet gelden.²⁰ De collectieve arbeidsverhoudingen bij De Lijn worden uitgeoefend op grond van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités. De Lijn is aangesloten bij het paritair subcomité voor het stads- en streekvervoer van het Vlaamse Gewest nr. 328.01 dat in toepassing van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités werd opgericht bij koninklijk besluit van 16 maart 1995 tot oprichting van paritaire subcomités voor het stads- en streekvervoer en tot vaststelling van hun benaming en hun bevoegdheid. Deze wet van 5 december 1968 heeft betrekking op de private arbeidsverhoudingen en voorziet niet in een verplichte raadpleging van de vakorganisaties voor de voorliggende regeling. Het Rekenhof heeft er bovendien op gewezen dat de juridische basis voor de toepas-

²⁰ Uit de bijlage bij het koninklijk besluit van 28 september 1984 tot uitvoering van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel blijkt dat de publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen die afhangen van de gemeenschappen en gewesten onder het toepassingsgebied vallen, maar wordt De Lijn hier expliciet van uitgesloten.

sing van het stelsel van de collectieve arbeidsrelaties bij De Lijn onduidelijk is.²¹ Verder valt het aanwijzen van de essentiële beroepscategorieën en het bepalen van de nadere regels inzake de intentieverklaringen niet onder de bevoegdheden van de ondernemingsraad voorzien in de wet van 20 september 1948 houdende de organisatie van het bedrijfsleven. Minstens bestaat hier onduidelijkheid over, zodat het noodzakelijk is dit expliciet te bepalen.

Zonder het uitdrukkelijk regelen van de adviesvereiste zou er verder geen overleg met de representatieve vakorganisaties plaatsvinden, zodat de regeling mogelijks op gespannen voet zou komen te staan met de grondrechten inzake de collectieve arbeidsverhoudingen en het stakingsrecht. In het arrest nr. 67/2020 van 14 mei 2020 heeft het Grondwettelijk Hof het belang van het betrekken van de vakorganisaties bij het bepalen en het uitvoeren van het aangepast vervoersaanbod benadrukt vanuit het oogpunt van de overeenstemming van de regeling inzake het aangepaste vervoersaanbod met het recht op staken (zie overweging B.18.5 en B.18.6). De regeling is aldus noodzakelijk voor de uitoefening van de eigen bevoegdheid.

Om het aangepaste vervoersaanbod te kunnen realiseren is het – naar analogie met de wet van 29 november 2017 – verder noodzakelijk een decretaal bindende termijn te hebben waarbinnen advies verleend moet worden.

Vermits het om een aanvullende regel gaat, is de weerslag op de uitoefening van de federale bevoegdheid onbestaande en dus marginaal. De regeling leent zich tot een gedifferentieerde regeling.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 2

Dit artikel voegt in hoofdstuk VI van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn een afdeling 3bis getiteld 'Continuïteit van de dienstverlening in geval van staking' in.

Artikel 3

Dit artikel voegt een artikel 32bis in in het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

Het ontworpen artikel voorziet erin dat bij stakingen die plaatsvinden in het kader van de procedure van aanzegging en overleg naar aanleiding van sociale con-

²¹ Verslag van het Rekenhof over de werving en selectie bij De Lijn van 1 januari 2013 (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 37-E/1). Voetnoot 8 stelt:

"De juridische basis voor de toepassing van het stelsel van de collectieve arbeidsrelaties bij De Lijn is onduidelijk. Artikel 97 bis van het koninklijk besluit van 28 september 1984 ter uitvoering van de wet van 19 december 1974, ingevoegd door artikel 19 van het koninklijk besluit van 2 augustus 1990, bepaalt dat de publiekrechtelijke rechtspersonen die de gewesten oprichten ter uitoefening van hun bevoegdheid inzake het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer, onderworpen blijven aan de regeling van collectieve arbeidsbetrekkingen die vóór de inwerkingtreding van de wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, van toepassing was op het personeel van de maatschappijen voor gemeenschappelijk stads- en streekvervoer. De collectieve arbeidsbetrekkingen bij de rechtsvoorgangers van De Lijn waren echter niet uniform geregeld. De NMVB was immers niet onderworpen aan de wet van 20 september 1948, noch aan de wet van 5 december 1968. Deze regelgeving was alleen van toepassing op de MIVA en de MIVG."

flicten overeenkomstig de collectieve arbeidsovereenkomsten gesloten binnen het bevoegde paritair comité, er een minimumtermijn van acht werkdagen moet worden gerespecteerd tussen het indienen van de stakingsaanzegging en het begin van de staking.

Deze vereiste wordt gerechtvaardigd doordat de personeelsleden over een redelijke bedenktijd moeten beschikken tussen het indienen van de stakingsaanzegging en de deadline om hun intentieverklaring mee te delen, die op 72 uur vóór het begin van de stakingsdag wordt vastgelegd.

Bovendien is het ook gepast om het sociaal overleg de nodige tijd te geven om tot een akkoord te kunnen komen. Vanuit dat opzicht lijkt een termijn van acht werkdagen redelijk.

Het opnemen van de minimale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen in het decreet is noodzakelijk om de werking en de coherentie van het mechanisme dat het ontwerp van decreet invoert te verzekeren. Het Grondwettelijk Hof bevestigde dit overigens ook in het arrest nr. 67/2020 van 14 mei 2020 (overweging B.17).

Thans voorziet artikel 5 van de Collectieve arbeidsovereenkomst 2005-2006 voor de personeelsleden van de Vlaamse Vervoermaatschappij van 15 juni 2005 die afgesloten werd in het paritair subcomité voor het stads- en streekvervoer van het Vlaamse Gewest dat een stakingsactie dient te worden voorafgegaan door een stakingsaanzegging en een poging tot verzoening, alsook dat de duur van de stakingsaanzegging minimaal 14 kalenderdagen bedraagt. In latere cao's werd deze clausule omtrent de sociale vrede herbevestigd en hebben de partijen er zich toe verbonden om deze strikt na te leven. De partijen hebben er zich tevens toe verbonden om eerst de weg van het overleg te kiezen alvorens de stakingsaanzegging aan te wenden.²² Ook in het licht hiervan is een wettelijke minimumtermijn van acht werkdagen geenszins onredelijk. De minimale decretale stakingsaanzeggingstermijn is immers beperkter dan de termijn die opgenomen is in de collectieve arbeidsovereenkomsten.

Eenzelfde minimale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen wordt overigens ook gebruikt voor stakingen bij het personenvervoer per spoor.²³ Deze termijn heeft de toets van het Grondwettelijk Hof doorstaan. De minimale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen en de verplichting tot voorafgaande verklaring die op bepaalde personeelsleden rust bij het spoor brengen volgens het Grondwettelijk Hof geen onevenredige inmenging in de rechten van de betrokken werknemers met zich mee, staan inzonderheid niet in de weg aan de sociale dialoog en aan het collectief overleg en tasten de kern van de vakbondsvrijheid en van het recht op collectief onderhandelen niet aan.²⁴ Eenzelfde redenering gaat ook op voor het ontwerp van decreet. Net zoals bij de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor, beoogt ook het ontwerp van decreet de verplaatsingen van de gebruikers via het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer zo probleemloos mogelijk te laten verlopen alsook de continuïteit van de openbare dienstverlening mogelijk te maken.

Deze stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen is een minimale aanzeggingstermijn die geldt voor alle syndicale organisaties die deelnemen aan de proce-

²² Zie bijv. artikel 12 van de collectieve arbeidsovereenkomst van 24 september 2019 betreffende de sociale programmatie 2019-2020 afgesloten in het paritair subcomité voor het stads- en streekvervoer van het Vlaamse Gewest (paritair subcomité 328.01).

²³ Artikel 114/2 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen zoals ingevoegd door artikel 2 van de wet van 29 november 2019 betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in geval van staking.

²⁴ GwH 14 mei 2020, 67/2020, B.19.

dure van aanzegging en overleg naar aanleiding van sociale conflicten bij De Lijn. Het belet uiteraard niet dat in collectieve arbeidsovereenkomsten een langere aanzeggingstermijn wordt afgesproken zoals thans het geval is in de hoger vermelde cao van 15 juni 2005.

In het ontwerp van decreet worden met 'werkdagen' alle dagen van de week, behalve zondagen en feestdagen, bedoeld.

Artikel 4

Dit artikel voegt een artikel 32ter in in het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

Paragraaf 1

De eerste paragraaf van artikel 32ter beperkt het toepassingsgebied tot de stakingen die worden ingeleid overeenkomstig artikel 32bis.

Paragraaf 2

De tweede paragraaf van artikel 32ter verleent de raad van bestuur van De Lijn de bevoegdheid om de operationele beroepscategorieën te bepalen die zij essentieel acht om de gebruikers in geval van staking aangepast vervoer aan te bieden. De raad van bestuur is hier het meest geschikte orgaan voor. De raad van bestuur is immers de hoogste bestuursinstantie van De Lijn, heeft hiertoe de meest uitgebreide bevoegdheid²⁵ en stelt het administratief en geldelijk statuut van het personeel alsmede de personeelsformatie van de maatschappij vast.²⁶

Het vastleggen van de essentiële operationele beroepscategorieën gebeurt na advies van de ondernemingsraad. In het advies nr. 61.570/4 van de Raad van State van 14 juni 2017 bij de wet van 29 november 2017 heeft de Raad van State de noodzaak om afgevaardigden van de personeelsleden te betrekken bij het bepalen van de essentiële operationele beroepscategorieën benadrukt. Om die reden werd in de voormelde wet het verplichte advies van het Sturingscomité ingeschreven.²⁷ Ook het Grondwettelijk Hof heeft het belang hiervan benadrukt in het arrest nr. 67/2020 bij de voormelde wet (zie overweging B.18.5 en 18.6). Het Grondwettelijk Hof stelde tevens dat er geen verplichting bestaat om de vakorganisaties een medebeslissingsbevoegdheid met betrekking tot het aangepaste vervoersaanbod in geval van staking te geven en dat de wetgever ter zake over een beoordelingsmarge beschikt met betrekking tot de wijze waarop hij de representatieve werknemersorganisaties wenst te betrekken bij het bepalen en het uitvoeren van het aangepaste vervoersaanbod in geval van staking (B.18.5, laatste alinea).

De ondernemingsraad moet advies geven binnen een termijn van dertig kalenderdagen na de ontvangst van de adviesvraag van de raad van bestuur. Als geen advies wordt gegeven binnen de termijn van dertig kalenderdagen, kan de raad van bestuur een beslissing nemen. Deze termijn is noodzakelijk om duidelijkheid te verschaffen wanneer de raad van bestuur de beslissing kan nemen. De termijn van dertig kalenderdagen ligt overigens in de lijn van de termijn waarbinnen het hogervermelde Sturingscomité advies moet geven bij het bepalen van de essentiële beroepscatego-

²⁵ Artikel 16 van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

²⁶ Artikel 27 van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

²⁷ *Parl.St.* Kamer 2016-17, nr. 2650/1, 13.

rieën die zij essentieel acht om een aangepast vervoersaanbod te verstrekken bij het personenvervoer per spoor.²⁸

Op die wijze worden de vertegenwoordigers van de werknemers aldus betrokken bij het bepalen van de essentiële beroepscategorieën. Daarnaast zijn de representatieve vakorganisaties ook vertegenwoordigd binnen de raad van bestuur. Eén bestuurder wordt immers benoemd op voordracht van de representatieve organisaties van werknemers en werkgevers, vertegenwoordigd in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV), afwisselend om de vijf jaar op voordracht van de werkgevers en van de werknemers. Daarnaast zetelen er drie waarnemers, waarvan twee namens een representatieve vakorganisatie voor personeelsaangelegenheden en één op voordracht van de SERV (afwisselend om de vijf jaar op voordracht van de werknemers en van de werkgevers). Aldus zullen er – hetzij als bestuurder, hetzij als waarnemers – drie vertegenwoordigers van de representatieve vakorganisaties gerechtigd zijn aanwezig te zijn.

Verder kan erop gewezen worden dat de delegaties die door de decreetgever gegeven worden aan de raad van bestuur, in overeenstemming zijn met artikel 23, tweede en derde lid, 1°, van de Grondwet dat de bevoegde wetgever verplicht om het recht op collectief onderhandelen te waarborgen en de voorwaarden voor de uitoefening van dat recht te bepalen. In dat verband kan worden gewezen op de overwegingen B.9.1-B.11 van het arrest nr. 67/2020 van het Grondwettelijk Hof van 14 mei 2020 waarbij de delegaties die door de wetgever aan de directies van de spoorwegmaatschappijen worden verleend, bestaanbaar geacht worden met het wettigheidsbeginsel.

Wat de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest betreft om de ondernemingsraad te betrekken, wordt verwezen naar hetgeen hoger uiteengezet werd.

Paragraaf 3

De derde paragraaf van artikel 32ter verplicht de personeelsleden die tot de als essentieel aangewezen beroepscategorieën behoren om hun definitieve intentie om aan de stakingsdag deel te nemen 72 uur voor het begin ervan kenbaar te maken. De verplichting, voor bepaalde personeelsleden, om van tevoren hun intentie mee te delen om deel te nemen aan de staking waarvan de aanzegging vooraf is ingediend, strekt ertoe het De Lijn mogelijk te maken om binnen een beperkte tijd een aangepast vervoersaanbod in te voeren dat alle vereiste waarborgen biedt, met name op het vlak van de veiligheid. Zij maken het De Lijn ook mogelijk om de nadere regels van dat aangepaste vervoersaanbod tijdig mee te delen ter attentie van de gebruikers.

Voor het bepalen van deze termijn werd rekening gehouden met de belangen van de gebruikers die 24 uur voor het begin van de stakingsdag geïnformeerd moeten worden over de voorwaarden van het toegepaste vervoersplan. De Lijn beschikt dus in elk geval over 48 uur om een aangepast vervoersplan te implementeren en om de voorwaarden ervan aan de gebruikers te communiceren ten laatste 24 uur voor het begin van de stakingsdag.

Een vergelijkbare verplichting tot voorafgaande verklaring wordt overigens ook gebruikt voor stakingen bij het personenvervoer per spoor.²⁹ Deze verplichting heeft de toets van het Grondwettelijk Hof doorstaan, onder meer rekening houdende met het feit dat de verklaring enkel van toepassing is op de personeelsleden

²⁸ Artikel 153/1, §2, tweede lid, van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen.

²⁹ Artikel 114/2 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen zoals ingevoegd door artikel 2 van de wet van 29 november 2019 betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in geval van staking.

die tot de essentiële operationele beroepscategorieën behoren en met het feit dat de deelname aan de dienst vrijwillig is en er geen systeem van opvordering wordt ingevoerd.³⁰ In tegenstelling tot bij het personenvervoer per spoor wordt er, gelet op het advies van de Raad van State over het voorliggende ontwerp, enkel een intentieverklaring verwacht van die personeelsleden die aan de staking zullen deelnemen en niet van die personeelsleden die niet aan de staking zullen deelnemen.

Onder stakingsdag moet elke periode van 24 uur, te tellen vanaf het uur van begin van de staking zoals vermeld wordt in de stakingsaanzegging, verstaan worden.

Er bestaan bovendien geldige redenen (zoals overmacht of de volledige en gerechtvaardigde afwezigheid tussen de stakingsaanzegging en de laatste dag waarop de intentieverklaring kan worden afgelegd) waarom bepaalde personeelsleden niet in staat zouden zijn hun intentieverklaring binnen de bepaalde termijnen kenbaar te maken. Deze personeelsleden worden slechts vrijgesteld van de verplichting om een verklaring af te leggen voor zover de redenen van zodanige aard zijn dat zij geen verklaring kunnen afleggen.

De voornoemde intentieverklaring kan kort na het indienen van de stakingsaanzegging gedaan worden. Het ontwerp van decreet sluit niet uit dat personeelsleden van mening kunnen veranderen en één of meerdere nieuwe verklaringen in tegenstellingde zin kunnen doen. De laatst afgelegde verklaring, die ten laatste 72 uur voor het begin van de stakingsdag kenbaar moet worden gemaakt, zal beschouwd worden als de definitieve intentieverklaring.

De termijn van 72 uur is dezelfde termijn als deze die opgenomen is in de wet van 29 november 2017. In het initiële wetsontwerp was oorspronkelijk voorzien in een termijn van vier werkdagen voor de intentieverklaring. Omdat de Raad van State in haar advies over het wetsontwerp van oordeel was dat de intentieverklaring te vroeg tijdens de overlegprocedure die volgt op de stakingsaanzegging moest worden ingediend, werd de termijn ingekort. Deze termijn van 72 uur heeft, zoals gezegd, ook de toets van het Grondwettelijk Hof doorstaan.³¹ Bijgevolg is het aangewezen om voor De Lijn eenzelfde termijn te voorzien waarbinnen de intentieverklaring kenbaar gemaakt moet worden.

Net zoals bij het personenvervoer per spoor³², dient er ook hier op gewezen te worden dat als De Lijn er op basis van de opgedane ervaring operationeel in slaagt de termijn van 72 uur in te korten, het decreet dienovereenkomstig kan worden gewijzigd.

In de hypothese van een staking met een duur van meerdere dagen gedekt door dezelfde aanzegging, moeten de personeelsleden, ten laatste 72 uur vóór de eerste stakingsdag waarop hun aanwezigheid voorzien is, hun definitieve intentie om aan de staking deel te nemen, meedelen. Deze intentieverklaring heeft betrekking op elke stakingsdag waarop hun aanwezigheid voorzien is. Dit laat de personeelsleden toe om hun intentie om te staken voor elke stakingsdag in één enkele verklaring kenbaar te maken, zonder dat ze verplicht zijn om eenzelfde intentie te uiten voor het geheel van de staking in de hypothese waarin de staking verschillende dagen zou duren of over meerdere weken gespreid is. Zo kan De Lijn ook het vervoersaanbod dag per dag aanpassen om zo de meest adequate dienst te kunnen organiseren op basis van het beschikbare personeel.

De personeelsleden kunnen van mening veranderen en hun verklaring tot ten laatste 48 uur vóór elke stakingsdag intrekken, met uitzondering van de eerste dag, wanneer ze wensen te werken tijdens de stakingsdag en in het geval van een

³⁰ GwH 14 mei 2020, 67/2020, B.18.2-B.18.3.

³¹ GwH 14 mei 2020, 67/2020.

³² *Parl.St.* Kamer 2016-17, nr. 23650/1, 15.

lopende staking, tot ten laatste 72 uur vóór elke stakingsdag, alsnog een verklaring afleggen wanneer ze wensen te staken tijdens de stakingsdag. Het is immers begrijpelijk dat de mening van de personeelsleden over de opportuniteit van een staking kan veranderen als de staking over een langere periode loopt. Daarom krijgen de personeelsleden de mogelijkheid om hun mening te herzien vanaf de tweede stakingsdag. Omdat de aanwezigheid op het werk van de personeelsleden die oorspronkelijk hun intentie om te staken kenbaar hadden gemaakt, alleen maar het aantal beschikbare effectieven verhoogt om het aangepast vervoersaanbod te implementeren, wordt in een verkorte termijn van 48 uur voorzien. De termijn van 72 uur werd behouden voor de personeelsleden die zouden beslissen om te staken omdat in hun aanwezigheid op het werk was voorzien. Er wordt dus in dezelfde termijn voorzien ongeacht of de intentie om te staken wordt uitgedrukt in het begin of tijdens de duur van de staking. Het is inderdaad zo dat het afhaken van personeelsleden die oorspronkelijk de intentie hadden om te werken, een negatieve impact zou kunnen hebben op het implementeren van het aangepast vervoersaanbod. Dit kan tot gevolg hebben dat het vervoersplan op basis van een kleiner aantal effectieven moet worden georganiseerd, terwijl de informatie aan het publiek nog steeds moet worden verzekerd tegen ten laatste 24 uur voor het begin van de staking.

Enkel de personeelsleden die aanwezig moeten zijn op de betrokken stakingsdag, zijn verplicht om een verklaring af te leggen als ze plannen deel te nemen aan de staking en dit om te vermijden dat de berekening van de beschikbare personeelsleden vertekend wordt door het meetellen van personeelsleden die De Lijn al van hun afwezigheid (om redenen zoals vakantie, verplichte rust, ziekte of elke andere administratieve toestand die maakt dat de aanwezigheid niet vereist is) op de hoogte zouden hebben gebracht. Deze verklaring moet ten laatste 72 uur voor de (eerste) stakingsdag afgelegd worden.

De personeelsleden van de voornoemde beroepscategorieën die hun intentie om te werken kenbaar maken, verbinden er zich toe om het geheel van de hen toegekende taken uit te voeren.

De raad van bestuur van De Lijn bepaalt de concrete voorwaarden om de intentieverklaringen mee te delen. Hieronder worden eveneens de voorwaarden begrepen volgens welke de personeelsleden hun verklaring kunnen intrekken in geval van staking met een duur van meerdere dagen gedekt door dezelfde aanzegging.

Deze nadere regels inzake de intentieverklaring worden vastgelegd na advies van de ondernemingsraad die zijn advies binnen de dertig kalenderdagen na de ontvangst van de adviesvraag van de raad van bestuur moet geven. De ondernemingsraad heeft een raadgevende rol. De beslissingsbevoegdheid ligt bij de raad van bestuur van De Lijn. Als geen advies wordt gegeven binnen de termijn van dertig kalenderdagen, kan de raad van bestuur een beslissing nemen. Net zoals het geval is bij het bepalen van de essentiële beroepscategorieën waar eveneens in een advies van de ondernemingsraad voorzien is, is het ook hier noodzakelijk om dit advies uitdrukkelijk te voorzien in het decreet. Op dit punt kan verwezen worden naar hetgeen hoger uiteengezet werd bij de bespreking van de bevoegdheid.

De raad van bestuur ziet erop toe dat de voormelde concrete voorwaarden de personeelsleden niet ontmoedigen om te staken en dat zij geen welkdanige psychologische, materiële of technische hindernis vormen bij het uitdrukken van hun intentie. De beslissing om te staken of te werken moet door de personeelsleden in alle vrijheid kunnen worden genomen.³³

³³ Zie ook GwH 14 mei 2020, B.18.3.

De intentieverklaringen worden vertrouwelijk behandeld, met als enig doel bij stakingen een dienstverlening op basis van de beschikbare personeelsleden te organiseren. Deze eis werd, in antwoord op het advies van de Raad van State, toegevoegd aan paragraaf 3, eerste lid, van artikel 153bis van de wet van 23 juli 1926, zoals ingevoegd door de wet van 29 november 2017. Om dezelfde reden wordt de vertrouwelijkheidsregel ingeschreven in artikel 32ter, §3, vierde lid, van het decreet van 31 juli 1990 zoals dat ingevoegd wordt door het ontwerp.

De personeelsleden van een als essentieel aangemerkte beroepscategorie die hun intentie om aan de stakingsdag deel te nemen niet binnen de voormelde termijnen kenbaar maken, stellen zich bloot aan een sanctie als ze zich niet aandienen op hun arbeidsplaats.

In het arrest 67/2020 van 14 mei 2020 oordeelde het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de wet van 29 november 2017 in dat verband dat de mogelijkheid om tuchtsancties op te leggen als de voorschriften van de wet van 29 november 2017 niet worden nageleefd, relevant is en geen onevenredige inmenging in de rechten van de betrokken werknemers ten aanzien van de nagestreefde doelstellingen met zich meebrengt.³⁴

Onder voorbehoud van de mogelijkheid om de verklaring in te trekken of alsnog een verklaring af te leggen in het kader van stakingen die zich over meerdere dagen uitstrekken, is het eveneens vereist dat de personeelsleden van de voornoemde beroepscategorieën hun intentieverklaring respecteren. Zo niet kan de dienst tijdens de staking niet zo adequaat mogelijk georganiseerd worden, als de personeelsleden die hun intentie om niet te werken kenbaar hebben gemaakt, zich tijdens de stakingsdag toch op het werk kunnen aandienen, hoewel op hun aanwezigheid niet werd gerekend. Het ontwerp van decreet bepaalt dus dat de personeelsleden die hun meegedeelde intentieverklaring niet naleven een sanctie kunnen oplopen, behalve bij een behoorlijk bewezen geldige reden, zoals overmacht of ziekte.

Het met het ontwerp ingevoerde systeem berust in de eerste plaats op de mogelijkheid om het aangepaste vervoersaanbod te plannen op basis van de intentieverklaringen van de betrokken personeelsleden. De sancties hebben bijgevolg ten doel de doeltreffendheid van het bij het ontwerp ingevoerde mechanisme te waarborgen. Zij bestraffen dus niet de uitoefening van het stakingsrecht, maar het niet naleven van een decretale verplichting.

Aangezien de sanctie ertoe strekt ervoor te zorgen dat de betrokken personeelsleden wel degelijk aan hun verplichting tot voorafgaande verklaring voldoen, op een ogenblik waarop de sociale dialoog aan de gang is en het onzeker blijft of de staking zich zal voordoen, is de vraag of de aangekondigde staking al dan niet zal plaatsvinden, niet relevant.

Ook de personeelsleden die een intentieverklaring hebben ingediend en die zich toch op hun arbeidsplaats aandienen, maar die geen toestemming krijgen om hun dienst aan te vatten, worden onderworpen aan sancties overeenkomstig het arbeidsrecht of het tuchtrecht. Personeelsleden die een intentieverklaring hebben afgelegd, kunnen uitzonderlijk toch toestemming krijgen om hun dienst uit te voeren. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als er een lege plek moet opgevuld worden, omdat een personeelslid dat geen intentieverklaring had ingediend toch niet aanwezig is op de arbeidsplaats of omdat een personeelslid ziek is geworden en vervangen moet worden. De personeelsleden die een intentieverklaring hebben afgelegd, hebben in geen enkel geval een subjectief recht op toestemming om hun dienst uit te voeren en bijgevolg in principe evenmin op hun loon. Als ze zich toch

³⁴ GwH 14 mei 2020, 67/2020, B.24.4.

aandienen op het werk, lopen ze het risico terug naar huis te worden gestuurd en gelijkgesteld te worden met het stakend personeel. Deze gelijke behandeling met personen die geen verklaring hebben afgelegd, moet rechtszekerheid verschaffen door sancties te koppelen aan het ontbreken van een verklaring en/of het niet naleven van de verklaring.

Uit een lezing *a contrario* van het ontworpen artikel 32ter, §3, achtste lid, van het ontwerp vloeit voort dat het personeelslid dat zich op zijn arbeidsplaats aandient en dat toestemming krijgt om zijn dienst uit te voeren – hetgeen in de beoogde omstandigheden geen subjectief recht voor het personeelslid uitmaakt, maar afhangt van de mogelijkheid voor het diensthoofd om het personeelslid op te nemen in de op de stakingsdag ingevoerde regeling –, terwijl hij zijn intentie om op de stakingsdag te werken niet kenbaar had gemaakt, zijn loon ontvangt.

Paragraaf 4

De vierde paragraaf van artikel 32ter bepaalt de voorwaarden waaronder het aangepaste vervoersplan kan worden aangeboden, op basis van de noodzakelijke personeelsleden. Het bevat geen enkele mogelijkheid tot opvordering. De dienstverlening wordt dus enkel georganiseerd op basis van de personeelsleden die hun wil om te staken niet kenbaar hebben gemaakt en voor zover ze in elke voormelde beroepscategorie voldoende talrijk zijn om één van de vooraf bepaalde vervoersplannen uit te voeren.

De directeur-generaal van De Lijn geeft op basis van de meegedeelde intentieverklaringen, de opdracht tot uitvoering van het aangepaste vervoersplan tijdens de stakingsdag. De directeur-generaal van De Lijn kan een plaatsvervanger aanduiden om zijn bevoegdheden uit te oefenen. Deze hypothese wordt voorzien vanuit de optiek van de continuïteit van de dienst, om een snelle tussenkomst te verzekeren als de bevoegde persoon afwezig of verhinderd is.

De voorwaarden van het vervoersplan worden door De Lijn op een duidelijke manier aan de gebruikers meegedeeld en dit ten laatste 24 uur voor het begin van de stakingsdag. Deze termijn wil een evenwicht vastleggen tussen de noodzaak om de dienst te organiseren op basis van de intentieverklaringen en het hiermee samenhangend belang van de gebruikers om de details van het vervoersplan voldoende lang voor de stakingsdag te kennen. Het is aangewezen om de nodige informatie op de website van De Lijn te plaatsen en zoveel mogelijk open te stellen voor andere verstrekkers van reisinformatie.

Paragraaf 5

De vijfde paragraaf van artikel 32ter legt de personeelsleden op om de uitvoering van de vooropgestelde dienst niet te belemmeren en verwijst uitdrukkelijk naar de onwettelijke gedragingen die deze dienst kunnen belemmeren. De schending van voormelde verplichting kan leiden tot sancties voor het betrokken personeel overeenkomstig de toepasselijke regelgeving (zoals bijvoorbeeld het arbeidsrecht en het tuchtrecht).

Het ontwerp neemt op dit punt de terminologie over van artikel 153/1, §5, van de wet van 23 juli 1926 zoals ingevoegd bij de wet van 29 november 2017 (en zoals dat aangepast werd na advies van de Raad van State).

Deze bepaling doorstond de toets van het Grondwettelijk Hof in het arrest 67/2020 van 14 mei 2020 onder voorbehoud van de interpretatie onder punt B.29 van het arrest. In het punt B.29 stelde het Grondwettelijk Hof:

"B.29. Hoewel het, zoals de verzoekende partijen aanvoeren, eigen is aan de staking dat de normale werking van de betrokken onderneming wordt verstoord, neemt zulks niet weg dat het bij de bestreden wet ingevoerde mechanisme tot doel heeft het verstrekken van een aangepast vervoersaanbod mogelijk te maken, rekening houdend met de beschikbare personeelsleden die op vrijwillige basis ervoor hebben gekozen niet deel te nemen aan de staking, binnen een openbare dienst die van primordiaal belang is, zoals het personenvervoer per spoor. In die context is een verbod om de werking van de vervoersinfrastructuur te blokkeren of te belemmeren een relevante maatregel om het nagestreefde doel te verwezenlijken.

Het in artikel 153/1, §5, van de wet van 23 juli 1926 vervatte verbod verhindert de stakende werknemers niet om vreedzame stakingsposten te organiseren, ten einde de andere werknemers ervan te overtuigen zich bij de aan de gang zijnde stakingsactie aan te sluiten. Daarenboven kunnen de vakorganisaties zich inzetten om de personeelsleden die tot de essentiële operationele beroepscategorieën behoren, ervan te overtuigen zich tot 72 uur vóór de stakingsdag bij de staking aan te sluiten."

Net zoals het geval is bij het personenvervoer per spoor, dient ook hier benadrukt te worden dat het ontwerp van decreet de stakende werknemers niet verhindert om vreedzame stakingspiketten of andere sensibiliseringsacties te organiseren, om de andere werknemers ervan te overtuigen zich bij de aan de gang zijnde stakingsactie aan te sluiten. Dit geldt uiteraard maar op voorwaarde dat de toegang tot de werkmiddelen en de infrastructuur gegarandeerd wordt en de veiligheid niet in het gedrang wordt gebracht.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET



Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, wat betreft de continuïteit van de dienstverlening van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn in geval van staking

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In hoofdstuk IV van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, het laatst gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt een afdeling 3bis ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling 3bis. Continuïteit van de dienstverlening in geval van staking”.

Art. 3. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 29 maart 2019, wordt in afdeling 3bis, ingevoegd bij artikel 2, een artikel 32bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 32bis. Bij stakingen die worden ingeleid in het kader van de procedure van aanzegging en overleg naar aanleiding van sociale conflicten overeenkomstig de collectieve arbeidsovereenkomsten die gesloten zijn binnen het bevoegde paritair comité, wordt een minimumtermijn van acht werkdagen gerespecteerd tussen de indiening van de stakingsaanzegging en het begin van de staking.”.

Art. 4. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 29 maart 2019, wordt in dezelfde afdeling 3bis een artikel 32ter ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 32ter. §1. Dit artikel is van toepassing op stakingen die worden ingeleid conform artikel 32bis.

In dit artikel wordt verstaan onder stakingsdag: elke periode van vierentwintig uur vanaf het uur van het begin van de staking, zoals dat vermeld wordt in de stakingsaanzegging.

§2. De raad van bestuur bepaalt, na advies van de ondernemingsraad, welke operationele beroepscategorieën hij essentieel acht om bij een staking een aangepast vervoersaanbod aan de gebruikers te verstrekken.

De ondernemingsraad geeft het advies, vermeld in het eerste lid, binnen dertig dagen na de dag waarop hij de adviesvraag van de raad van bestuur heeft ontvangen.

De raad van bestuur bepaalt de vervoersplannen op basis waarvan bij een staking een aangepast vervoersaanbod aan de gebruikers kan worden verstrekt.

De raad van bestuur evalueert regelmatig de vervoersplannen, vermeld in het derde lid, om de werking ervan in de praktijk te verbeteren.

De Maatschappij doet een beroep op de personeelsleden van de beroepscategorieën, vermeld in het eerste lid, die niet deelnemen aan de staking, om het aangepaste vervoersaanbod te organiseren.

§3. Tenzij er een behoorlijk bewezen geldige reden is, delen de personeelsleden van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, uiterlijk tweeënzeventig uur vóór het begin van de stakingsdag definitief mee of ze al dan niet aan de stakingsdag deelnemen.

De intentieverklaring, vermeld in het eerste en derde lid, is alleen van toepassing op de personeelsleden van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, van wie de aanwezigheid op de bepaalde stakingsdag wordt verwacht.

Bij een staking van verschillende dagen waarop dezelfde aanzegging betrekking heeft, delen de personeelsleden van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, uiterlijk tweeënzeventig uur vóór de eerste stakingsdag waarop hun aanwezigheid verwacht wordt, definitief mee of ze al dan niet aan de staking deelnemen voor elke stakingsdag waarop hun aanwezigheid verwacht wordt. Die personeelsleden kunnen hun verklaring tot uiterlijk achtenveertig uur vóór elke stakingsdag wijzigen, met uitzondering van de eerste dag, als ze tijdens die stakingsdag willen werken, en tot uiterlijk tweeënzeventig uur vóór elke stakingsdag, met uitzondering van de eerste dag, als ze tijdens die stakingsdag willen staken.

Na advies van de ondernemingsraad bepaalt de raad van bestuur de concrete nadere regels om de intentieverklaringen, vermeld in het eerste en derde lid, mee te delen. De intentieverklaringen worden vertrouwelijk behandeld. Het enige doel ervan is de dienst te organiseren op basis van de beschikbare personeelsleden op de stakingsdag.

De ondernemingsraad geeft het advies, vermeld in het vierde lid, binnen dertig dagen na de dag waarop hij de adviesvraag van de raad van bestuur heeft ontvangen.

Voor de personeelsleden van een van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, die hun intentie om aan de stakingsdag deel te nemen niet binnen de termijnen, vermeld in het eerste en derde lid, hebben meegedeeld, gelden sancties conform de toepasselijke regelgeving.

Tenzij er een behoorlijk bewezen geldige reden is, gelden voor de personeelsleden van een van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, die hun intentie hebben meegedeeld om al dan niet aan de stakingsdag deel te nemen, sancties conform de toepasselijke regelgeving als ze die verklaring niet naleven.

De personeelsleden die aan de stakingsdag deelnemen, ontvangen geen loon voor de duur van de werkonderbreking.

De volgende personeelsleden worden gelijkgesteld met personeelsleden die deelnemen aan de stakingsdag als vermeld in het achtste lid:

- 1° de personeelsleden van een van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, die hun intentie om te werken in overeenstemming met de bepalingen van deze paragraaf hebben meegedeeld en die zich niet aandienen op hun arbeidsplaats, zonder een behoorlijk bewezen geldige reden;
- 2° de personeelsleden van een van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, die zich op hun arbeidsplaats aandienen, maar die geen toestemming krijgen om hun dienst uit te voeren, omdat ze hun intentie om te werken niet hebben meegedeeld conform deze paragraaf.

§4. Er wordt alleen in een aangepast vervoersaanbod volgens een van de vervoersplannen, vermeld in paragraaf 2, derde lid, voorzien als de Maatschappij over een voldoende aantal personeelsleden in elk van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, beschikt.

De directeur-generaal geeft op basis van de intentieverklaringen, vermeld in paragraaf 3, de opdracht om het aangepaste vervoersplan tijdens de stakingsdag uit te voeren.

De directeur-generaal kan een plaatsvervanger aanwijzen om de bevoegdheid, vermeld in het tweede lid, uit te oefenen als hij afwezig of verhinderd is.

De Maatschappij deelt de voorwaarden van het aangepaste vervoersplan op een duidelijke manier mee aan de gebruikers uiterlijk vierentwintig uur voor het begin van de stakingsdag.

§5. De personeelsleden stellen geen handelingen die ertoe leiden dat het vervoersaanbod niet in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel kan worden uitgevoerd:

- 1° zij blokkeren de toegang tot de arbeidsplaats voor de personeelsleden die willen werken niet;
- 2° zij gebruiken geen fysiek of materieel geweld, van welke aard ook, tegen de personeelsleden die willen werken of tegen de gebruikers;
- 3° zij verhinderen het gebruik van de werkmiddelen en de infrastructuur niet.”.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN



Advies

Ontwerpdecreet tot decreetwijziging 'Continuïteit dienstverlening De Lijn in geval van staking'

Brussel, 14 januari 2021

Adviesvraag: ontwerpdecreet tot decreetwijziging 'Continuïteit dienstverlening De Lijn in geval van staking'
Adviesvrager: Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Ontvangst adviesvraag: 14 december 2020
Adviestermijn: 30 dagen
Goedkeuring MORA: 29 januari 2021

Contactpersonen: Karen Sas – ksas@serv.be
Koen De Meyer – kdemeyer@serv.be
Hans Bonnarens – hbonnarens@serv.be

Inhoud

Inhoud	39
Krachtlijnen	40
Inleiding	41
1 Situering	41
2 Korte inhoud ontwerpdecreet	41
Advies	43
1 Sociaal overleg	43
2 Reiziger centraal	43
2.1 Naar een vlotte informatiedoorstroming.....	44
2.2 Draaiboek.....	44
2.3 Evaluatie	45
3 Verankering van de maatregelen	46

Krachtlijnen

De Mobiliteitsraad onthaalt het voorontwerp van decreet zeer positief. Het ontwerpdecreet wil immers in het belang van de reiziger verder gaan dan de huidige regelgeving door maatregelen in te voeren die tijd vrijmaken voor De Lijn en de reiziger om zich voor te bereiden op een eventuele onderbreking van de normale dienstverlening als gevolg van een staking. Deze continue dienstverlening wordt gezien als een goede evolutie in de richting van een gegarandeerde dienstverlening.

Met dit advies steunt de MORA de voorgestelde maatregelen en doet concrete voorstellen die een optimale benutting van de vrijgemaakte tijd betrachten, ten voordele van een meer betrouwbare dienstverlening voor de reiziger.

De MORA roept op om het sociaal overleg voldoende kansen te geven. Een gedragen regelgeving draagt immers bij tot een grotere efficiëntie en performantie. Ook stelt de Raad voor om sociaal overleg te voorzien tussen het moment van stakingsaanzegging en de effectieve aanvang van de werkonderbreking, zodat zoveel mogelijk stakingen vermeden kunnen worden.

In dit advies zet de MORA de reiziger centraal. Om de voorziene termijnen optimaal te benutten, vraagt de Raad om bepalingen rond een vlotte informatiedoorstroming, de opmaak van een draaiboek en een brede evaluatie op te nemen in het ontwerpdecreet:

- Een verplichte, snelle, publieke bekendmaking van de stakingsaanzegging zorgt ervoor dat ook de reizigers zich tijdig kan voorbereiden op een eventuele staking.
- De Lijn moet zich optimaal voorbereiden door een draaiboek op te maken. Dit maakt een vlotte schakeling mogelijk bij stakingen en andere crisissituaties.
- Tenslotte adviseert de Raad om de voorziene evaluatie uit het ontwerpdecreet zowel inhoudelijk als op het vlak van betrokkenheid te verbreden. Naast het uitbreiden van de evaluatie naar alle maatregelen, suggereren we ook om externe actoren te betrekken bij de evaluatie van maatregelen die externe effecten hebben.

Inleiding

1 Situering

Bij een staking staan veel reizigers in de kou. De internationale benchmark van De Lijn van 3 december 2020 toonde aan dat De Lijn relatief laag scoort op stiptheid en betrouwbaarheid en dat dit deels het gevolg is van stakingen. De vraag tot het uitwerken van een gegarandeerde dienstverlening voor De Lijn werd echter reeds meermaals gesteld.

In resolutie nr. 894¹ van het Vlaams Parlement van 16 november 2016 vroegen de Parlementsleden onder punt 10° de Vlaamse Regering om bij het opstellen van de beheersovereenkomst 2017-2020 met de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn een gegarandeerde dienstverlening uit te werken. In die beheersovereenkomst 2017-2020 werd in dit verband opgenomen dat De Lijn *‘in geval van overmacht, door staking of andere oorzaken, zich zo organiseert dat, via de gerichte inzet van beschikbaar personeel, prioritaire lijnen maximaal kunnen bediend blijven’*.

Het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024 gaat nog een stap verder en bepaalt dat *‘de regering De Lijn zal opdragen om – na overleg met sociale partners – verdere stappen te zetten m.b.t. het aanbieden van gegarandeerde dienstverlening. Bij gebreke aan resultaten binnen de termijn van zes maanden, zal de regering het initiatief nemen om voormelde doelstelling alsnog te realiseren.’* Op 11 december 2020 keurde de Vlaamse Regering ‘het ontwerpdecreet tot wijziging van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, wat betreft de continuïteit van de dienstverlening van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn in geval van staking’ goed. Met dit voorontwerp van decreet wil de Vlaamse Regering haar engagement nakomen om na afloop van de, door corona uitgestelde, 6 maanden zelf invulling te geven aan het concept continue dienstverlening.

De MORA werd op 14 december 2020 om advies gevraagd over dit ontwerpdecreet. De adviestermijn bedraagt 30 dagen.

2 Korte inhoud ontwerpdecreet

Het voorontwerp van decreet beoogt om in een aangepast vervoersaanbod inzake het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer te voorzien dat aangeboden wordt door De Lijn in geval van staking en dit op basis van de beschikbare personeelsleden die op vrijwillige basis ervoor hebben gekozen om niet deel te nemen aan de staking.

Het stakingsrecht wordt niet ter discussie gesteld. Het voorontwerp van decreet is gebaseerd op het algemeen rechtsbeginsel inzake de continuïteit van de openbare dienst. Zo kunnen er maatregelen worden genomen opdat elke gebruiker zich zo probleemloos mogelijk kan verplaatsen, onder andere naar het werk of school, wanneer stakingen de openbare dienstverlening in het gedrang brengen.

¹ 16 november 2016, Resolutie nr. 894/4 betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2017-2020 van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn. <https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1219315>

De wet van 29 november 2017 betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake het personenvervoer per spoor in geval van staking, diende hiervoor als voorbeeld. De nota aan de Vlaamse Regering stelt dat *'die regeling erin slaagt om de rechten van de reiziger op mobiliteit en een menswaardig leven te verzoenen met het stakingsrecht en het recht op werk, op een manier die de toets door het Grondwettelijk Hof heeft doorstaan.'*

Het voorontwerp legt daartoe een minimale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen vast voor alle syndicale organisaties die deelnemen aan de procedure van aanzegging en overleg naar aanleiding van conflicten, overeenkomstig de collectieve arbeidsovereenkomsten gesloten binnen het bevoegde paritair comité waartoe De Lijn behoort.

Het voorontwerp vereist dat de essentiële beroepscategorieën 72 uur voor het begin van de staking een intentieverklaring afleggen, om al dan niet te staken. Op die manier wil het voorontwerp garanderen dat De Lijn tijdig kennis kan nemen van het aantal en de hoedanigheid van de personen die niet aan de staking zullen deelnemen.

Op basis van één van de voorafgaandelijk vastgelegde vervoersplannen kan zo een aangepast vervoersaanbod aan de gebruikers worden aangeboden. Dit vervoersaanbod wordt ten laatste 24u voor de staking meegedeeld aan het publiek.

Het voorontwerp bepaalt dat personeelsleden geen handelingen mogen stellen die de uitvoering van het aangepast vervoersaanbod kunnen hinderen.

Advies

De MORA zet in zijn adviezen over het openbaar vervoer steeds de reiziger centraal. De Raad onthaalt het voorontwerp van decreet dan ook zeer positief. Het zet immers een belangrijke stap in de richting van een gegarandeerde dienstverlening.

1 Sociaal overleg

De MORA onthoudt zich van een gedetailleerde behandeling van de arbeidsrechtelijke elementen uit het ontwerpdecreet. Naast een federale arbeidsrechtelijke regelgeving is sociaal overleg immers vooral een zaak tussen directie en werknemers.

Regelgeving continue dienstverlening

De MORA vindt het belangrijk dat de voorgestelde maatregelen het onderwerp zijn van sociaal overleg tussen de partners, zoals voorzien in het Vlaams regeerakkoord. Hierdoor wordt rekening gehouden met verschillende belangen, en zal de continuïteit van de dienstverlening een stevigere basis verwerven en meer gedragen zijn door alle betrokken partners.

De vraag naar een voorstel rond continue dienstverlening werd ongeveer een jaar geleden vanuit de Vlaams regering aan De Lijn gesteld. Het sociaal overleg liep vertraging op door de COVID-19-crisis en de uitgestelde sociale verkiezingen. Omdat de Raad meent dat het sociaal overleg voldoende kansen moet krijgen, is hij tevreden met de recente aankondiging van de directie van De Lijn om in de komende weken verder overleg te voeren over de continuïteit van de dienstverlening. Inzetten op een voorstel dat gedragen is door alle betrokken partners zal immers de efficiëntie en performantie van de maatregelen doen toenemen.

Na stakingsaanzegging

Een staking is vaak een laatste redmiddel wanneer er geen consensus komt uit het sociaal overleg. De MORA is van mening dat er ook na een stakingsaanzegging nog mogelijkheden kunnen zijn om sociaal overleg te voeren met respect voor de verschillende standpunten. Daarom vraagt de Raad om in het ontwerpdecreet een bepaling op te nemen die de onderhandelende partijen aanzet om het sociaal overleg te blijven voeren tussen het moment van stakingsaanzegging en de effectieve aanvang van de werkonderbreking. Dit is ook het geval voor het personenvervoer per spoor. Een vermeden staking is immers in het belang van zowel de reiziger, als De Lijn en haar werknemers.

2 Reiziger centraal

De Vlaamse regering tracht een oplossing te voorzien voor de nadelen die reizigers ondervinden bij een staking. Het ontwerpdecreet gaat daarom verder dan de huidige, vergelijkbare maatregelen waardoor er tijd vrijkomt om operationele processen op te starten met het oog op de continuïteit van de dienstverlening. Voor de MORA is het belangrijk dat bij de verdere uitwerking van de continue dienstverlening de reiziger centraal staat.

In zijn advies wil de MORA aangeven hoe de termijnen in de regelgeving gebruikt kunnen worden om maximaal bij te dragen tot een meer betrouwbare openbare dienstverlening tijdens een staking.

2.1 Naar een vlotte informatiedoorstroming

Het ontwerpdecreet voorziet de stakingsaanzegging minstens 8 dagen, de intentieverklaring 72 uur en de bekendmaking van de aangepaste dienstregeling 24 uur voor de aanvang van de werkonderbreking. De Lijn moet de voorziene termijn gebruiken voor de voorbereiding van een aangepaste dienstregeling op basis van de beschikbare personeelsleden. In combinatie met de vooraf vastgelegde nood-vervoersplannen, moet dit zorgen voor een beter geprioriteerd en voorspelbaar vervoersaanbod en een meer betrouwbare dienstverlening.

De MORA onderschrijft het doel van deze drie maatregelen om tijd vrij te maken voor voorbereiding. De reiziger kan zich echter maar voorbereiden indien hij op de hoogte is. Daarom is een goede informatiedoorstroming cruciaal, waar dit nu vaak nog een probleem vormt.

Naast de bekendmaking van de aangepaste dienstregeling, pleit De MORA voor een verplichting voor De Lijn om de stakingsaanzegging snel mee te delen aan het publiek. Naast de eigen communicatie over de stakingsaanzegging en het aangepast vervoersaanbod naar alle betrokken partijen, kan De Lijn ook informatie over alternatieven aanbieden aan de reiziger.

Er moet telkens een vlotte informatiedoorstroming gebeuren naar de reizigersorganisaties en ook de reiziger zelf moet via allerlei kanalen op de hoogte gebracht worden. De Lijn moet daarbij gebruik maken van de eigen website en app, sociale media, kranten en radio, enz. Maar gepersonaliseerde real-time informatie via mail, sms en app heeft mogelijks nog meer effect. Zo krijgt de reiziger gerichte informatie en kan hij tijdig naar alternatieven zoeken voor zijn verplaatsingen of zijn reisplanning aanpassen.

2.2 Draaiboek

Het ontwerpdecreet voorziet maatregelen die ver voor het stakingsproces moeten uitgevoerd worden: de opmaak van nood-vervoersplannen, de regels rond de intentieverklaring en de bepaling van de essentiële beroepscategorieën. De MORA bevestigt het belang van voorbereidende maatregelen. Op voorhand is er immers tijd voor een grondige voorbereiding en onderzoek, overleg met alle betrokkenen en weloverwogen beslissingen. Tijdens een staking kan De Lijn dan snel terugvallen op een doordacht, gestructureerd aanbod.

Momenteel bestaat er al een 'optimale dienstverlening', gebaseerd op prioritaire lijnen, en een aangepast dienstrooster bij stakingen. De toepassing van deze bestaande plannen lijkt echter nog op heel wat problemen te stoten, onder meer door een gebrekkige samenhang, communicatie en evaluatie.

Plannen opmaken en regels vastleggen in een integraal draaiboek

Voor de MORA moeten deze verschillende plannen en regels vervat zitten in een uitgebreid draaiboek, waarin onder andere ook een plan van aanpak voor de communicatie, intern én met de klant, opgenomen wordt.

Zoals reeds geschreven in het [MORA-advies 'OV tijdens pandemie'](#), adviseert de Raad om scenario's vast te leggen in een integraal draaiboek om tijdens een crisissituatie snel te kunnen schakelen. Dit gaat verder dan de voorziene nood-vervoersplannen. Zo'n draaiboek bevat een uitgebreid stappenplan met een opeenvolging van handelingen: wie doet wat en wanneer. Ook de bijhorende werkdocumenten en -plannen en een taakverdeling moeten hierin opgenomen worden. Het moet duidelijkheid, samenhang en voorspelbaarheid bieden. Het moet ook een vlotte

uitvoering faciliteren, chaos vermijden en ervoor zorgen dat de voorbereidingstijd na de stakingsaanzegging optimaal gebruikt kan worden.

Snel schakelen in crisissituaties

Ook bij andere onderbrekingen van de dienstregeling of crisissituaties als de COVID-19-crisis, moet De Lijn kunnen terugvallen op zo'n draaiboek. De NMBS kon zo tijdens de lockdown in het voorjaar van 2020 snel schakelen omwille van de plannen van 'minimale dienstverlening' die in het verleden waren voorbereid.

In overleg

De uitwerking van deze plannen en regels, met bepaling van de criteria voor het netwerk, de regelmaat van de evaluaties, de betrokken actoren, de communicatie, enz. moet in overleg gebeuren.

De MORA vraagt dan ook dat De Lijn voldoende transparant communiceert over de opmaak van dit draaiboek naar de exploitanten, de vervoerregio's, de overige OV-operatoren, de sociale partners en het mobiliteitsmiddenveld, om vervolgens rekening te houden met hun opmerkingen.

2.3 Evaluatie

Het ontwerpdecreet voorziet in een regelmatige evaluatie van de nood-vervoersplannen door de Raad van Bestuur.

Voor de MORA is een goede evaluatie noodzakelijk voor de optimalisatie van het beleid. Dit moet echter verder gaan dan de evaluatie van de nood-vervoersplannen. Alle interne processen tussen stakingsaanzegging en staking moeten aan bod komen, alsook de communicatie naar de reiziger in de verschillende fases van het stakingsproces. Een brede inhoudelijke evaluatie is dus waardevol.

Interne evaluatie

Verschillende maatregelen en mechanismen zoals de onderverdeling in essentiële beroepscategorieën, de regels rond de intentieverklaring, het opstellen van noodplannen, enz. behoren tot de interne processen van De Lijn. Het sociaal overleg is dus de geschikte plaats om de evaluatie van deze instrumenten te organiseren.

Evaluatie van externe effecten vraagt brede betrokkenheid

Maatregelen zoals het voorzien van duidelijke informatiedoorstroming over beschikbare lijnen en vervoersalternatieven hebben aanzienlijke gevolgen voor de reizigers. Om deze externe effecten adequaat te evalueren vraagt de MORA om actoren buiten De Lijn te betrekken bij een breder evaluatieproces.

De MORA meent dat reizigersorganisaties en andere actoren uit het maatschappelijk en mobiliteitsmiddenveld een nuttige bijdrage kunnen leveren aan de evaluatie van de effecten op reizigers ten gevolge van de voorgestelde regelgeving. Deze organisaties kunnen vanop het terrein verduidelijken wat er goed of fout loopt met de dienstverlening: zijn de vooropgestelde termijnen voldoende, loopt de informatievoorziening over de juiste kanalen, welke punten kunnen het proces verbeteren voor de reiziger, enz.

3 Verankering van de maatregelen

Om de uitvoering van de maatregelen uit het ontwerpdecreet en de voorstellen uit dit advies in de praktijk te garanderen, moeten ze volgens de MORA verankerd worden in de regelgeving en de beheersovereenkomst.

Aangezien ongeveer de helft van het busaanbod van De Lijn uitbesteed wordt aan exploitanten, moet er overleg gepleegd worden over de impact van het decreet op de vervoerscontracten.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 68.800/3
van 10 maart 2021

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, wat betreft de continuïteit van de dienstverlening van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn in geval van staking’

Op 2 februari 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, wat betreft de continuïteit van de dienstverlening van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn in geval van staking’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 2 maart 2021. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS, assessor, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 10 maart 2021.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest strekt tot de wijziging van het decreet van 31 juli 1990 ‘betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn’, teneinde in geval van staking een aangepast vervoersaanbod mogelijk te maken.

Met het oog hierop moet bij stakingen een minimumtermijn van acht werkdagen worden gerespecteerd tussen de indiening van de stakingsaanzegging en het begin van de staking (ontworpen artikel 32*bis* van het decreet van 31 juli 1990; artikel 3 van het voorontwerp). De raad van bestuur van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (hierna: De Lijn) bepaalt, na advies van de ondernemingsraad, welke operationele beroepscategorieën hij essentieel acht om bij een staking een aangepast vervoersaanbod aan de gebruikers te verstrekken. In geval van staking doet De Lijn beroep op de personeelsleden van de essentiële beroepscategorieën die niet deelnemen aan de staking, om het aangepaste vervoersaanbod te organiseren (ontworpen artikel 32*ter*, § 2, van het decreet van 31 juli 1990; artikel 4 van het voorontwerp). Personeelsleden van de essentiële beroepscategorieën moeten uiterlijk tweeënzeventig uur voor het begin van de stakingsdag meedelen of ze al dan niet deelnemen aan de staking. Voor personeelsleden die dat nalaten of die de verklaring niet naleven gelden sancties “conform de toepasselijke regelgeving” (ontworpen artikel 32*ter*, § 3). Er wordt in een aangepast vervoersaanbod voorzien als De Lijn in elke essentiële beroepscategorie over voldoende personeelsleden beschikt (ontworpen artikel 32*ter*, § 4). Personeelsleden mogen geen handelingen stellen die ertoe leiden dat het aangepaste vervoersaanbod wordt verhinderd (ontworpen artikel 32*ter*, § 5).

BEVOEGDHEID

3.1. In zoverre de ontworpen regeling in geval van staking in een aangepast vervoersaanbod voorziet voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer dat wordt aangeboden door De Lijn, en dit op basis van de beschikbare personeelsleden, kadert het in de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’).

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

3.2. Bij de uitoefening van die bevoegdheid moet de decreetgever er evenwel rekening mee houden dat de regels die tot het arbeidsrecht behoren, een federale aangelegenheid vormen met inbegrip van het collectief arbeidsrecht en de collectieve arbeidsbetrekkingen in de overheidssector, ook die van de gemeenschappen en de gewesten (artikelen 6, § 1, VI, vijfde lid, 12°, en 87, § 5, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).²

In het licht hiervan rijzen vragen 1) bij de verplichting om bij stakingen een minimumtermijn van acht werkdagen te respecteren tussen de indiening van de stakingsaanzegging en het begin van de staking (ontworpen artikel 32*bis* van het decreet van 31 juli 1990) en de verplichting voor personeelsleden van de essentiële beroepscategorieën om uiterlijk tweeënzeventig uur voor het begin van de stakingsdag mee te delen of ze al dan niet aan de staking deelnemen (ontworpen artikel 32*ter*, § 3, van het decreet van 31 juli 1990), 2) bij de adviesbevoegdheid die aan de ondernemingsraad wordt verleend bij het bepalen van de essentiële beroepscategorieën en het vaststellen van de nadere regels om de intentieverklaringen mee te delen (ontworpen artikel 32*ter*, § 2, eerste en tweede lid, en § 3, vierde en vijfde lid, van het decreet van 31 juli 1990) en 3) bij de bepaling dat personeelsleden die deelnemen aan de stakingsdag, geen loon ontvangen (ontworpen artikel 32*ter*, § 3, achtste lid, van het decreet van 31 juli 1990).

1) De minimale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen en de verplichting tot voorafgaande verklaring die op personeelsleden van de essentiële beroepscategorieën rust

3.3.1. De verplichting om bij stakingen een minimumtermijn van acht werkdagen te respecteren tussen de indiening van de stakingsaanzegging en het begin van de staking en de verplichting voor personeelsleden van de essentiële beroepscategorieën om uiterlijk tweeënzeventig uur voor het begin van de stakingsdag mee te delen of ze al dan niet aan de staking deelnemen houdt onmiskenbaar een inmenging in in de uitoefening van de vakbondsvrijheid en van het recht op collectief onderhandelen.³

Uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof vloeit evenwel voort dat de grondrechten, zoals het stakingsrecht, niet als een aangelegenheid op zich moeten worden beschouwd, en dat elke overheid bij de uitoefening van haar materiële bevoegdheden ook de uitoefening van grondrechten vermag te regelen.⁴

In zoverre de minimale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen en de verplichting tot voorafgaande verklaring die op personeelsleden van de essentiële beroepscategorieën rust, het De Lijn mogelijk moeten maken om te voorzien in een aangepast vervoersaanbod en dat tijdig mee te delen aan de gebruikers, vormen ze een inherent onderdeel van de ontworpen regeling.

² Zie adv.RvS 61.553/1 van 3 juli 2017 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 27 april 2018 ‘betreffende de uitzendarbeid in de Vlaamse overheidsdiensten en de lokale besturen’, opmerking 4, *Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1515/1, 58; GwH 14 november 2019, nr. 180/2019, B.7.4.

³ Zie GwH 14 mei 2020, nr. 67/2020, B.7. Zie ook opmerking 4.1.

⁴ Zie inzonderheid GwH 25 november 1999, nr. 124/99, B.4.4; GwH 29 november 2000, nr. 124/2000, B.4.2.

Het gegeven dat, zoals uit de memorie van toelichting blijkt, de collectieve arbeidsovereenkomst die thans van toepassing is op de personeelsleden van De Lijn in een minimale aanzeggingstermijn van veertien kalenderdagen voorziet, doet hieraan geen afbreuk. Uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof blijkt immers dat, ofschoon de federale overheid bevoegd is om de juridische gevolgen te regelen van de collectieve arbeidsovereenkomsten en van de voorwaarden waaraan de totstandkoming van de overeenkomsten moet voldoen om uitwerking te hebben, het systeem van de collectieve arbeidsovereenkomsten niet verhindert dat de gemeenschappen en de gewesten de aan hen toegewezen aangelegenheden zelf regelen.⁵

3.3.2. Uit de ontworpen regeling vloeit evenwel voort dat als een personeelslid van een essentiële beroepscategorie nalaat om tijdig mee te delen dat het aan de staking zal deelnemen, of als het zijn verklaring om al dan niet aan de stakingsdag deel te nemen niet naleeft, sancties gelden “conform de toepasselijke regelgeving”. Volgens de memorie van toelichting wordt hiermee onder meer “het arbeidsrecht en het tuchtrecht” bedoeld.

Vermits de personeelsleden van De Lijn contractuele personeelsleden blijken te zijn,⁶ moeten ze overeenkomstig artikel 17, 1° en 2°, van de wet van 3 juli 1978 ‘betreffende de arbeidsovereenkomsten’ hun werk zorgvuldig, eerlijk en nauwkeurig verrichten en handelen volgens de bevelen en de instructies die hen worden gegeven. Onverminderd artikel 35 van die wet, kan de niet-naleving van die bevelen en die instructies worden gesanctioneerd overeenkomstig hetgeen dienaangaande in het arbeidsreglement wordt bepaald.

Door de personeelsleden van De Lijn die tot een essentiële beroepscategorie behoren, te verplichten om uiterlijk tweeënzeventig uur voor het begin van de stakingsdag mee te delen of ze al dan niet aan de staking deelnemen, verplichting waarvan de niet-naleving overeenkomstig het arbeidsreglement kan worden gesanctioneerd, lijkt de ontworpen regeling in een bijkomende arbeidsvoorwaarde te voorzien, en bijgevolg het arbeidsrecht te regelen.

3.3.3. In zoverre de verplichting om een minimale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen in acht te nemen, niet louter een inmenging inhoudt in de uitoefening van de vakbondsvrijheid en van het recht op collectief onderhandelen, maar een regeling is van het recht op staking zelf, lijkt die verplichting een aspect van het (collectief) arbeidsrecht te regelen, dat onder de bevoegdheid van de federale overheid valt.

3.3.4.1. Maar ook al wordt de minimale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen en de verplichting tot voorafgaande verklaring die op personeelsleden van de essentiële beroepscategorieën rust, als een regeling van (collectief) arbeidsrecht beschouwd die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort, dan kan voor die regelingen een beroep worden gedaan op de impliciete bevoegdheden waarover het Vlaamse Gewest beschikt overeenkomstig artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Op grond van die impliciete bevoegdheden kan de bevoegdheid van een andere overheid worden betreden voor zover zulks noodzakelijk kan worden geacht voor de uitoefening

⁵ GwH 15 september 2004, nr. 145/2004, B.7.4.

⁶ Zie het verslag van het Rekenhof ‘over de werving en selectie bij De Lijn’, *Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 37-E/1, 15.

van de eigen bevoegdheid, de aangelegenheid zich tot een gedifferentieerde regeling leent en de weerslag van de betrokken bepalingen op die aangelegenheid slechts marginaal is.⁷

3.3.4.2. Het Grondwettelijk Hof heeft ten aanzien van een gelijkaardige regeling voor de NMBS, weliswaar bij de beoordeling van de verenigbaarheid ervan met de vakbondsvrijheid en het recht op collectief onderhandelen, geoordeeld dat het opnemen van een minimale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen noodzakelijk is “om de coherentie te waarborgen van het mechanisme dat de bestreden wet invoert”.⁸ Er is geen reden om aan te nemen dat dit anders zou zijn voor de minimale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen waarin het voorontwerp voorziet.

Ook de verplichting tot voorafgaande verklaring voor personeelsleden van de essentiële beroepscategorieën kan als noodzakelijk worden beschouwd, vermits anders De Lijn niet in staat zou zijn om te voorzien in een aangepast vervoersaanbod en dat tijdig mee te delen aan de gebruikers.

3.3.4.3. Er kan ook worden aangenomen dat de aangelegenheid zich leent tot een gedifferentieerde regeling en dat de weerslag van de ontworpen bepalingen op de federale bevoegdheid slechts marginaal is.

Wat het eerste punt betreft, moet de regeling van een aangepast aanbod in geval van staking aangepast kunnen zijn aan de specifieke aard van de sector waarop ze van toepassing is, en dit zodat de inmenging in de uitoefening van de vakbondsvrijheid en van het recht op collectief onderhandelen die uit een dergelijke regeling voortvloeit, evenredig is met het nagestreefde doel.

Wat het tweede punt betreft, moet worden vastgesteld dat de ontworpen regeling slechts stakingen bij een welbepaalde maatschappij betreft, namelijk De Lijn, en dat ze enkel van toepassing is op een beperkt aantal werknemers, te weten de personeelsleden van de operationele beroepscategorieën die essentieel zijn om bij een staking een aangepast vervoersaanbod aan de gebruikers te verstrekken. Bovendien spoort de ontworpen regeling met de vergelijkbare federale regeling die te dezen bestaat voor de NMBS⁹. Ze is ook niet onbestaanbaar met enige federale regeling ter zake. Weliswaar voorziet de wet van 19 augustus 1948 ‘betreffende de prestaties van algemeen belang in vredetijd’ in een regeling om maatregelen, prestaties en diensten te verzekeren teneinde het hoofd te bieden aan zekere vitale behoeften. Zoals de Raad van State, afdeling Wetgeving, eerder al heeft uiteengezet, moet het begrip “vitale behoeften” in die wet evenwel worden begrepen als essentiële diensten, zijnde diensten waarvan de onderbreking het leven, de veiligheid of de gezondheid van (een deel van) de bevolking in gevaar brengt, en als diensten die

⁷ Vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, zie bv.: GwH 12 maart 2015, nr. 29/2015, B.11; GwH 21 april 2016, nr. 53/2016, B.92.4.

⁸ GwH 14 mei 2020, nr. 67/2020, B.17.

⁹ Zie de artikelen 114/2 en 153/1, § 3, van de wet van 23 juli 1926 ‘betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen’, zoals ingevoegd bij de artikelen 2 en 4 van de wet van 29 november 2017 ‘betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in geval van staking’.

noodzakelijk zijn ingeval van een “acute zware crisis”.¹⁰ De ontworpen regeling van een aangepast vervoersaanbod bij De Lijn in geval van staking betreft evenwel niet diensten die verband houden met de vitale behoeften in de zin van de wet van 19 augustus 1948.

3.3.4.4. Bijgevolg kan worden besloten dat is voldaan aan de voorwaarden om een beroep te doen op de impliciete bevoegdheden.

2) De adviesbevoegdheid van de ondernemingsraad

3.4.1. Het voorontwerp strekt ertoe de ondernemingsraad een dubbele adviesbevoegdheid te geven: enerzijds bepaalt de raad van bestuur van De Lijn, *na advies van de ondernemingsraad*, welke operationele beroepscategorieën hij essentieel acht om bij een staking een aangepast vervoersaanbod aan de gebruikers te verstrekken (ontworpen artikel 32ter, § 2, eerste lid, van het decreet van 31 juli 1990); anderzijds bepaalt diezelfde raad van bestuur, eveneens na advies van de ondernemingsraad, de concrete nadere regels om de intentieverklaringen mee te delen (ontworpen artikel 32ter, § 3, vierde lid, van het decreet van 31 juli 1990).

3.4.2. Het oprichten en het bepalen van de bevoegdheden van de ondernemingsraden is een aangelegenheid die behoort tot het arbeidsrecht, waarvoor overeenkomstig artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 12°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 de federale overheid bevoegd is. Bijgevolg moet de decreetgever voor de voormelde regelingen eveneens een beroep doen op de impliciete bevoegdheden waarover hij beschikt overeenkomstig artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

3.4.3. Het Grondwettelijk Hof heeft ten aanzien van een gelijkaardige regeling voor de NMBS bij de beoordeling van de evenredigheid van een minimale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen en van de verplichting tot voorafgaande verklaring die op bepaalde personeelsleden rust in het licht van de vakbondsvrijheid en het recht op collectief onderhandelen onder meer beklemtoond dat de vakorganisaties betrokken zouden worden bij de uitvoering van die regeling. Zo overweegt het Hof:

“Bovendien betreft de wetgever de vakorganisaties bij het bepalen en het uitvoeren van het aangepaste vervoersaanbod. De bestreden wet verleent immers een adviserende rol aan het in artikel 123 van de wet van 23 juli 1926 bedoelde sturingscomité, dat een paritair samengesteld orgaan van vertegenwoordigers van de spoorwegmaatschappijen en van vertegenwoordigers van de vakorganisaties is, voor het bepalen van de essentiële operationele beroepscategorieën (artikel 153/1, § 2, eerste en tweede lid, van de wet van 23 juli 1926) en de concrete nadere regels om de intentieverklaringen mee te delen (artikel 153/1, § 3, derde en vierde lid, van dezelfde wet), zoals in B.11 is vermeld.

¹⁰ Adv.RvS 39.942/AV van 18 april 2006 over een voorstel van wet ‘tot waarborging van een minimumdienstverlening in het raam van opdrachten van openbare dienst en taken van algemeen belang’, opmerking 3, *Parl.St.* Kamer 2005-06, nr. 51-604/003, 4-5.

In dat verband dient te worden vastgesteld dat het advies van het voormelde sturingscomité geen louter formele vereiste is. De beginselen van behoorlijk bestuur verplichten de overheid die de auteur van de beslissing is, immers om die op billijke redenen te steunen, hetgeen inhoudt dat zij niet onkundig kan zijn van het advies dat werd gegeven.

In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, houden de in de middelen aangehaalde bepalingen niet in dat de vakorganisaties over een medebeslissingsbevoegdheid met betrekking tot het aangepaste vervoersaanbod in geval van staking moeten beschikken. De wetgever beschikt immers over een beoordelingsmarge met betrekking tot de wijze waarop hij de representatieve werknemersorganisaties wenst te betrekken bij het bepalen en het uitvoeren van het aangepaste vervoersaanbod in geval van staking.”¹¹

Gelet hierop kan worden aangenomen dat, in zoverre met de adviesbevoegdheid van de ondernemingsraad beoogd wordt om de evenredigheid van de ontworpen regeling te verzekeren, die adviesbevoegdheid noodzakelijk is voor de uitoefening van de eigen bevoegdheden van het Vlaamse Gewest.

3.4.4. Er kan ook worden aangenomen dat de aangelegenheid zich leent tot een gedifferentieerde regeling en dat de weerslag van de ontworpen bepalingen op de federale bevoegdheid slechts marginaal is. Zoals hiervoor al is opgemerkt heeft de ontworpen regeling slechts betrekking op een welbepaalde maatschappij, namelijk De Lijn. Bovendien doet de ontworpen regeling geen afbreuk aan en is ze bestaanbaar met de taken waarover de ondernemingsraad beschikt overeenkomstig artikel 15 van de wet van 20 september 1948 ‘houdende de organisatie van het bedrijfsleven’.

3.4.5. Bijgevolg kan ook wat dit punt betreft besloten worden dat is voldaan aan de voorwaarden om een beroep te doen op de impliciete bevoegdheden.

3) De precisering dat personeelsleden die deelnemen aan de stakingsdag, geen loon ontvangen

3.5. In het ontworpen artikel 32ter, § 3, achtste lid, van het decreet van 31 juli 1990 wordt bepaald dat de personeelsleden die aan de stakingsdag deelnemen, geen loon ontvangen voor de duur van de werkonderbreking.

Niet alleen behoort de regeling van het loon van contractuele personeelsleden, zoals die van De Lijn, tot het arbeidsrecht, waarvoor overeenkomstig artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 12°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 de federale overheid bevoegd is, bovendien lijkt ook niet aan de voorwaarden te zijn voldaan om een beroep te doen op de impliciete bevoegdheden. Het gegeven dat een personeelslid dat staakt, geen loon ontvangt vloeit immers reeds voort uit de wet van 3 juli 1978,¹² vermits het loon de tegenprestatie is van de ter uitvoering van een arbeidsovereenkomst verrichte arbeid,¹³ en in geval van staking het personeelslid dat deelneemt

¹¹ GwH 14 mei 2020, nr. 67/2020, B.18.5.

¹² Zie *a contrario* artikel 27, § 1, eerste lid, 2°, van de wet van 3 juli 1978.

¹³ Cass. 20 april 1977, *RW* 1977-78, 1871, concl. Adv.-gen. Lenaerts.

aan de stakingsdag, niet werkt.¹⁴ Bijgevolg kan de precisering dat personeelsleden die deelnemen aan de stakingsdag, geen loon ontvangen, niet als noodzakelijk worden beschouwd voor de uitoefening van de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest.

Het ontworpen artikel 32^{ter}, § 3, achtste lid, van het decreet van 31 juli 1990 moet dan ook worden weggelaten uit het voorontwerp. Het volstaat om de precisering dat personeelsleden die deelnemen aan de stakingsdag geen loon ontvangen, op te nemen in de memorie van toelichting.

ALGEMENE OPMERKINGEN

4.1. Zoals vermeld houdt de ontworpen regeling een inmenging in de uitoefening van de vakbondsvrijheid en van het recht op collectief onderhandelen.

Uit de memorie van toelichting bij het voorontwerp blijkt dat de stellers ervan hebben gepoogd om de ontworpen regeling zo nauw mogelijk te laten aansluiten bij een gelijkaardige regeling waarin de wet van 29 november 2017 ‘betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in geval van staking’ heeft voorzien ten aanzien van de NMBS. Zo wordt in dezelfde minimale stakingsaanzeggingstermijn van acht werkdagen voorzien en worden personeelsleden van de essentiële beroepscategorieën op dezelfde wijze verplicht om uiterlijk tweeënzeventig uur voor het begin van de stakingsdag mee te delen of ze al dan niet aan de staking deelnemen. Ook de sanctieregeling wanneer personeelsleden die verplichting of hun verklaring niet naleven stemt grotendeels overeen met de federale regeling voor de NMBS.

4.2. Het Grondwettelijk Hof heeft in arrest 67/2020 van 14 mei 2020 geoordeeld dat die federale regeling geen onevenredige inmenging in de rechten van de betrokken werknemers met zich meebrengt, niet in de weg staat aan de sociale dialoog en aan het collectief overleg en de kern van de vakbondsvrijheid en van het recht op collectief onderhandelen niet aantast.¹⁵

Er lijken geen redenen voorhanden te zijn om er in het voorliggende geval anders over te oordelen. Zo moet erop worden gewezen dat het Comité voor de Vrijheid van Vereniging van de Raad van Bestuur van het Internationaal Arbeidsbureau, waarnaar het Grondwettelijk Hof verwijst,¹⁶ niet alleen ten aanzien van de spoorwegen, maar ten aanzien van het (openbaar) personen- en goederenvervoer in het algemeen van oordeel was dat het om een openbare dienst gaat die, zonder essentieel te zijn, toch van primordiaal belang is.¹⁷

¹⁴ Zie Cass. 24 december 1979, *JTT* 1981, 52 (een werknemer kan geen aanspraak maken op loon voor de periode gedurende welke hij geen arbeid verricht, zelfs door het feit van de werkgever).

¹⁵ GwH 14 mei 2020, nr. 67/2020, B.19, B.24.4 en B.30.

¹⁶ *Ibidem*, B.6.8.

¹⁷ *La liberté syndicale. Recueil de décisions et de principes du Comité de la liberté syndicale du Conseil d'administration du BIT*, vijfde uitgave (herzien), 2006, 131, nr. 621.

4.3. In het voormelde arrest heeft het Grondwettelijk Hof evenwel geoordeeld dat het onevenredig is om het feit dat een personeelslid zijn intentie om niet aan de staking deel te nemen en, bijgevolg, te werken, niet meedeelt, als een tuchtvergriep te beschouwen.¹⁸

De stellers van het voorontwerp zijn zich hiervan bewust en hebben daarom in het ontworpen artikel 32^{ter} § 3, zesde en zevende lid, van het decreet van 31 juli 1990 enkel in een sanctie voorzien voor personeelsleden die hun intentie om aan de stakingsdag deel te nemen niet tijdig hebben meegedeeld en voor personeelsleden die hun intentieverklaring om al dan niet aan de stakingsdag deel te nemen, niet naleven. In de memorie van toelichting wordt dienaangaande onder meer het volgende gesteld:

“Om die reden voorziet het ontworpen artikel 32^{ter}, §3, zesde lid, dat de personeelsleden van een als essentieel aangemerkte beroepscategorie zich enkel aan een sanctie blootstellen als zij hun intentie om aan de stakingsdag deel te nemen niet binnen de voorziene termijnen kenbaar maken. Zij stellen zich aldus – conform het arrest 67/2020 van het Grondwettelijk Hof – niet bloot aan een sanctie wanneer zij hun intentie om niet aan de staking deel te nemen, en bijgevolg te werken, niet meedelen. Wanneer een personeelslid geen intentie kenbaar maakt binnen de voorziene termijn, betekent dit aldus dat deze persoon zal werken en hier ook rekening mee gehouden kan worden bij het bepalen van het aangepast vervoersaanbod. Als het personeelslid toch deelneemt aan de staking, heeft het zijn intentie om deel te nemen niet kenbaar gemaakt binnen de voorziene termijnen en stelt het zich aldus bloot aan sancties op grond van artikel 32^{ter}, §3, zesde lid.”

4.4. In zoverre de stellers van het voorontwerp er evenwel van uitgaan dat een personeelslid dat niet tijdig meldt dat het deelneemt aan de stakingsdag, “zal werken en hier ook rekening mee gehouden kan worden bij het bepalen van het aangepast vervoersaanbod”, rijst evenwel de vraag waarom personeelsleden moeten meedelen “of ze *al dan niet* aan de stakingsdag zullen deelnemen” (ontworpen artikel 32^{ter}, § 3, eerste lid, van het decreet van 31 juli 1990). Gelet op het vermoeden waarvan de stellers van het voorontwerp uit lijken te gaan, lijkt ermee te kunnen worden volstaan personeelsleden te verplichten tijdig te melden *dat ze zullen deelnemen* aan de stakingsdag. Uit wat voorafgaat blijkt immers dat indien ze dat niet doen, er sowieso wordt van uitgegaan dat ze niet deelnemen aan de stakingsdag en hiermee rekening wordt gehouden bij het organiseren van het aangepaste vervoersaanbod.

4.5. In het licht van het voorgaande kan ook niet worden aanvaard dat *alle* personeelsleden die zich op hun arbeidsplaats aandienen, maar die geen toestemming krijgen om hun dienst uit te voeren, “omdat ze hun intentie om te werken niet hebben meegedeeld”, worden gelijkgesteld met personeelsleden die deelnemen aan de stakingsdag (ontworpen artikel 32^{ter}, § 3, negende lid, van het decreet van 31 juli 1990).

¹⁸ GwH 14 mei 2020, nr. 67/2020, B.25.

Volgens de memorie van toelichting “[w]orden beschouwd als personeelsleden die geen intentieverklaring hebben afgelegd: zowel de personeelsleden die hun intentie om te werken niet kenbaar hebben gemaakt als de personeelsleden die verklaard hebben niet te zullen werken en zich toch op het werk aanbieden. Personeelsleden die geen intentieverklaring hebben afgelegd kunnen uitzonderlijk toch toestemming krijgen om hun dienst uit te voeren. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als er een lege plek moet opgevuld worden, omdat een personeelslid dat zijn intentie om te werken kenbaar had gemaakt, niet aanwezig is op de arbeidsplaats en vervangen moet worden.”

Vermits evenwel, zoals uit opmerking 4.3 blijkt, er bij de organisatie van het aangepaste vervoersaanbod wordt van uitgegaan dat een personeelslid dat niet tijdig zijn intentieverklaring meedeelt, zal werken, lijkt er dan ook geen reden om het geen toestemming te geven om zijn dienst uit te voeren, en om in de mogelijkheid te voorzien dat het wordt gelijkgesteld met een personeelslid dat deelneemt aan de stakingsdag.

Bijgevolg moet het toepassingsgebied van de in het ontworpen artikel 32ter, § 3, negende lid, 2°, van het decreet van 31 juli 1990 bepaalde regeling worden beperkt tot personeelsleden die hun intentie om te staken hebben meegedeeld. Bovendien moet in die bepaling nader worden gepreciseerd op grond waarvan die toestemming om hun dienst uit te voeren al dan niet zal worden verleend, namelijk als dat alsnog nodig zou blijken om het aangepaste vervoersaanbod te kunnen realiseren.

5. Uit het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen blijkt dat omtrent de ontworpen regeling nog sociaal overleg met de representatieve vakorganisaties aan de gang is.

Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van dat overleg nog wijzigingen zou ondergaan vooraleer hij bij het Vlaams Parlement wordt ingediend, moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 3

6. In de inleidende zin van artikel 3 schrijve men “het laatst gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019” (in plaats van “29 maart 2019”).

Hetzelfde geldt voor de inleidende zin van artikel 4.

Artikel 4

7. In het ontworpen artikel 32*ter*, § 3, derde lid, van het decreet van 31 juli 1990 moet het woord “definitief” worden weggelaten. Uit het vervolg van die bepaling blijkt immers dat bij een staking van verschillende dagen personeelsleden hun intentieverklaring kunnen wijzigen.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Wilfried VAN VAERENBERGH

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In hoofdstuk IV van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, het laatst gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt een afdeling 3bis ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling 3bis. Continuïteit van de dienstverlening in geval van staking”.

Art. 3. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt in afdeling 3bis, ingevoegd bij artikel 2, een artikel 32bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 32bis. Bij stakingen die worden ingeleid in het kader van de procedure van aanzegging en overleg naar aanleiding van sociale conflicten overeenkomstig de collectieve arbeidsovereenkomsten die gesloten zijn binnen het bevoegde paritair comité, wordt een minimumtermijn van acht werkdagen gerespecteerd tussen de indiening van de stakingsaanzegging en het begin van de staking.”.

Art. 4. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt in dezelfde afdeling 3bis een artikel 32ter ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 32ter. §1. Dit artikel is van toepassing op stakingen die worden ingeleid conform artikel 32bis.

In dit artikel wordt verstaan onder stakingsdag: elke periode van vierentwintig uur vanaf het uur van het begin van de staking, zoals dat vermeld wordt in de stakingsaanzegging.

§2. De raad van bestuur bepaalt, na advies van de ondernemingsraad, welke operationele beroepscategorieën hij essentieel acht om bij een staking een aangepast vervoersaanbod aan de gebruikers te verstrekken.

De ondernemingsraad geeft het advies, vermeld in het eerste lid, binnen dertig dagen na de dag waarop hij de adviesvraag van de raad van bestuur heeft ontvangen.

De raad van bestuur bepaalt de vervoersplannen op basis waarvan bij een staking een aangepast vervoersaanbod aan de gebruikers kan worden verstrekt.

De raad van bestuur evalueert regelmatig de vervoersplannen, vermeld in het derde lid, om de werking ervan in de praktijk te verbeteren.

De Maatschappij doet een beroep op de personeelsleden van de beroepscategorieën, vermeld in het eerste lid, die niet deelnemen aan de staking, om het aangepaste vervoersaanbod te organiseren.

§3. Tenzij er een behoorlijk bewezen geldige reden is, delen de personeelsleden van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, uiterlijk tweeënzeventig uur vóór het begin van de stakingsdag definitief mee dat ze aan de stakingsdag deelnemen.

De intentieverklaring, vermeld in het eerste en derde lid, is alleen van toepassing op de personeelsleden van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, van wie de aanwezigheid op de bepaalde stakingsdag wordt verwacht.

Bij een staking van verschillende dagen waarop dezelfde aanzegging betrekking heeft, delen de personeelsleden van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, uiterlijk tweeënzeventig uur vóór de eerste stakingsdag waarop hun aanwezigheid verwacht wordt en voor elke stakingsdag waarop hun aanwezigheid verwacht wordt hun intentieverklaring mee dat ze aan de staking deelnemen. Die personeelsleden kunnen hun verklaring tot uiterlijk achtenveertig uur vóór elke stakingsdag intrekken, met uitzondering van de eerste dag, als ze tijdens die stakingsdag willen werken. De personeelsleden die eerst niet deelnemen, maar die alsnog aan de lopende staking willen deelnemen, delen hun intentieverklaring tot uiterlijk tweeënzeventig uur vóór elke stakingsdag mee.

Na advies van de ondernemingsraad bepaalt de raad van bestuur de concrete nadere regels om de intentieverklaringen, vermeld in het eerste en derde lid, mee te delen. De intentieverklaringen worden vertrouwelijk behandeld. Het enige doel ervan is de dienst te organiseren op basis van de beschikbare personeelsleden op de stakingsdag.

De ondernemingsraad geeft het advies, vermeld in het vierde lid, binnen dertig dagen na de dag waarop hij de adviesvraag van de raad van bestuur heeft ontvangen.

Tenzij er een behoorlijk bewezen geldige reden is, gelden voor de personeelsleden van een van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, die hun intentie niet hebben meegedeeld om aan de stakingsdag deel te nemen, sancties conform de toepasselijke regelgeving als ze zich niet aandienen op hun arbeidsplaats.

Tenzij er een behoorlijk bewezen geldige reden is, gelden voor de personeelsleden van een van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, die hun intentie hebben meegedeeld om aan de stakingsdag deel te nemen, sancties conform de toepasselijke regelgeving als ze die verklaring niet naleven.

Voor de personeelsleden van een van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, die zich op hun arbeidsplaats aandienen, maar die geen toestemming krijgen om hun dienst uit te voeren, omdat ze hun intentie om te staken hebben meegedeeld conform deze paragraaf, gelden sancties conform de toepasselijke regelgeving. De toestemming om hun dienst uit te voeren kan worden verleend als dat alsnog nodig zou blijken om het aangepast vervoersaanbod te kunnen realiseren.

§4. Er wordt alleen in een aangepast vervoersaanbod volgens een van de vervoersplannen, vermeld in paragraaf 2, derde lid, voorzien als de Maatschappij over een voldoende aantal personeelsleden in elk van de beroepscategorieën, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, beschikt.

De directeur-generaal geeft op basis van de intentieverklaringen, vermeld in paragraaf 3, de opdracht om het aangepaste vervoersplan tijdens de stakingsdag uit te voeren.

De directeur-generaal kan een plaatsvervanger aanwijzen om de bevoegdheid, vermeld in het tweede lid, uit te oefenen als hij afwezig of verhinderd is.

De Maatschappij deelt de voorwaarden van het aangepaste vervoersplan op een duidelijke manier mee aan de gebruikers uiterlijk vierentwintig uur voor het begin van de stakingsdag.

§5. De personeelsleden stellen geen handelingen die ertoe leiden dat het vervoersaanbod niet in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel kan worden uitgevoerd:

- 1° zij blokkeren de toegang tot de arbeidsplaats voor de personeelsleden die willen werken niet;
- 2° zij gebruiken geen fysiek of materieel geweld, van welke aard ook, tegen de personeelsleden die willen werken of tegen de gebruikers;
- 3° zij verhinderen het gebruik van de werkmiddelen en de infrastructuur niet.”.

Brussel, 19 maart 2020.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS