



Vlaams
Parlement

ingediend op **718** (2020-2021) – Nr. 3
17 mei 2021 (2020-2021)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marino Keulen

over het 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

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Lode Ceyskens, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Imade Annouri, Stijn Bex;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:

- 718** (2020-2021) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- Nr. 2: In eerste lezing door de commissie aangenomen artikelen

INHOUD

I.	Toelichting door minister Lydia Peeters.....	4
II.	Procedure – vraag om hoorzitting	5
III.	Algemene en artikelsgewijze bespreking	6
	1. Vragen en opmerkingen van de leden	6
	1.1. Tussenkomst van Bert Maertens	6
	1.2. Tussenkomst van Marino Keulen	6
	1.3. Tussenkomst van Wim Verheyden.....	7
	1.4. Tussenkomst van Jos D’Haese	8
	1.5. Tussenkomst van Els Robeyns	10
	1.6. Tussenkomst van Karin Brouwers	11
	1.7. Tussenkomst van Stijn Bex	12
	2. Antwoorden van de minister	12
	3. Replieken	14
	3.1. Tussenkomst van Jos D’Haese	14
	3.2. Tussenkomst van Els Robeyns	15
	4. Bijkomende antwoorden van de minister.....	15
	5. Bijkomende replieken	16
IV.	Artikelsgewijze bespreking en stemming.....	16
V.	Tweede lezing	16
	1. Vragen en opmerkingen van de leden	16
	1.1. Tussenkomst van Els Robeyns	16
	1.2. Tussenkomst van Jos D’Haese	17
	1.3. Tussenkomst van Stijn Bex	18
	2. Antwoorden van de minister	18
	3. Repliek van Els Robeyns en antwoorden van de minister.....	19
	4. Stemmingen.....	20
	Gebruikte afkortingen	21

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 29 april en 6 mei 2021 het 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 6 mei 2021 hield de commissie een tweede lezing.

(De vermelde commissievergaderingen werden als videoconferentie georganiseerd.)

I. Toelichting door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat de continuïteit van de dienstverlening bij De Lijn al meermaals ter sprake kwam. Ze verwijst onder meer naar de aangenomen resolutie betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2017-2020 van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 894/4) en de talrijke parlementaire vragen. Daarnaast is er de beheersovereenkomst 2017-2020 van De Lijn.

Het doel van het ontwerp van decreet is de dienstverlening van De Lijn te verbeteren waarbij de reiziger centraal staat. Er wordt voorzien in een gepast vervoersaanbod voor het stads- en streekvervoer in het geval van stakingen.

Zoals vroeger ook al meegedeeld, heeft de minister op 8 januari 2020 na de zoveelste staking in de eindejaarperiode 2019-2020, een brief gericht aan de raad van bestuur van De Lijn. Daarin vroeg ze aan de raad van bestuur om na overleg met de sociale partners een voorstel voor de continuïteit van de dienstverlening voor te stellen. Ze ontving hierop geen antwoord. Volgens het regeerakkoord moest dit gebeuren binnen de zes maanden. In het Vlaams Parlement heeft ze telkens gezegd dat deze termijn voor haar geen vervaltermijn was en dat ze enig respijt wou geven gelet op de coronacrisis en het uitstel van de sociale verkiezingen. In het najaar 2020 stelde ze echter vast dat er geen stappen vooruit werden gezet. Ze heeft dan zelf eind november 2020 een voorstel aan De Lijn en de vakorganisaties bezorgd.

Het voorstel ligt volledig in lijn met de regeling bij de NMBS. Deze heeft al de toets van het Grondwettelijk Hof doorstaan. Vooraleer de minister de regeling voorlegde aan de Vlaamse Regering heeft ze het voorstel nog voorgelegd op een vergadering met de drie vakorganisaties om na te gaan of het voorstel hun goedkeuring kon wegdragen. Zij wensten hun schouders niet onder deze regeling te zetten.

Het ontwerp van decreet faciliteert de VVM De Lijn om bij stakingen te kunnen voorzien in een aangepaste dienstregeling met werknemers die verklaarden bereid te zijn om te werken. De reiziger blijft niet in de kou staan omdat hij/zij op voorhand kennis kan nemen van die aangepaste dienstregeling. Er is een minimale stakingsaanzeggingstermijn van minimaal acht werkdagen. Vervolgens kan de werkgever vragen wie werkwillig is. Enkele essentiële beroepscategorieën moeten hun stakingsintentie 72 uur voor het begin van de staking meedelen. Uiterlijk 24 uur voor de staking zal de VVM De Lijn een aangepaste dienstregeling bekendmaken aan de reizigers.

Het stakingsrecht blijft onveranderd gelden. Staken moet kunnen maar eerst moet het syndicaal overleg worden uitgeput. Er wordt geen opeising ingevoerd. Stakingen worden niet gebroken.

De minister hoopt dat het ontwerp van decreet wordt aangenomen zodat de reiziger niet in de kou blijft staan aan de bushaltes bij een staking en De Lijn de reiziger ook tijdig kan laten weten welke dienstverlening mogelijk is bij een staking.

II. Procedure – vraag om hoorzitting

Els Robeyns zegt dat volgens het Vlaamse regeerakkoord een regeling moest gevonden worden in overleg met de sociale partners. Door de coronacrisis en de sociale verkiezingen werd de bespreking verschoven tot na de sociale verkiezingen waarna de minister met een eigen voorstel kwam. De spreker ontving een e-mail van de drie vakorganisaties met de vraag om gehoord te worden. Ze vraagt bijgevolg om over het ontwerp van decreet een hoorzitting te organiseren om antwoorden te krijgen op een aantal belangrijke vragen, vooraleer over te gaan tot de bespreking.

Jos D'Haese ontving ook dit e-mailbericht van de secretarissen van de drie vakorganisaties. Hij ondersteunt de vraag voor een hoorzitting.

Wim Verheyden stelt vast dat de fracties zijn aangeschreven door de vakorganisaties maar zijn fractie werd ofwel vergeten ofwel over het hoofd gezien. Hij vermoedt het tweede. Heel veel van de kiezers van Vlaams Belang maken gebruik van De Lijn en heel wat personeelsleden zullen voor Vlaams Belang hebben gestemd. Door deze manier van behandeling door een wereldvreemde vakbondstop, is zijn fractie niet geneigd om deze vraag voor een hoorzitting te steunen.

Stijn Bex sluit zich aan bij het voorstel om een hoorzitting met de vakorganisaties te organiseren. Het mag echter niet de bedoeling zijn om het ontwerp van decreet op de lange baan te schuiven.

Bert Maertens is niet verrast dat de linkse oppositie het proces wil vertragen. Het siert *Stijn Bex* dat hij expliciteert dat hij geen vertraging wil, maar bij andere commissieleden vermoedt hij een andere agenda. Er wordt al heel lang gewacht op de gegarandeerde dienstverlening. De vakorganisaties kregen enorm veel tijd en uitstel. Er is altijd duidelijk gezegd dat de minister zelf met een initiatief zou komen als er geen antwoord kwam van de sociale partners. Het stakingsrecht blijft intact en hij ziet geen reden om dit nog verder uit te stellen. Tot slot meldt hij dat hij ook geen e-mail mocht ontvangen van de vakorganisaties.

Marino Keulen heeft ook geen vraag ontvangen. Het ontwerp van decreet gaat over de continuïteit van de dienstverlening, niet de gegarandeerde dienstverlening. Het stakingsrecht blijft. Er komen geen opeisingen. Er zijn genoeg kansen en uitstel geweest en op een bepaald ogenblik geldt het primaat van de politiek. Een hoorzitting is voor hem overbodig.

Karin Brouwers is verrast met de vraag naar een hoorzitting want ook zij heeft voor zover zij weet geen bericht ontvangen. Blijkbaar stond ze bij de geadresseerden maar dan heeft ze dit over het hoofd gezien. Als er een hoorzitting komt, moet dit voor haar al volgende week gebeuren. Ze vindt dat dat niet alleen de vakorganisaties moeten uitgenodigd worden maar ook reizigersverenigingen zoals Trein-TramBus die mogelijks een andere mening hebben over het ontwerp van decreet. Ook zij wijst op de vele kansen die de vakorganisaties hebben ontvangen.

Jos D'Haese merkt op dat andere N-VA-parlementsleden werden aangeschreven maar niet Bert Maertens. Ook voor de spreker kan een hoorzitting al volgende week zodat er geen vertraging is. Hij wijst erop dat het internationaal recht en de Internationale Arbeidsorganisatie oplegt dat aanpassingen aan het stakingsrecht via het sociaal overleg moeten gebeuren. Dat is niet gebeurd volgens hem. Het lijkt hem

ook evident om ook de werkgever, VVM De Lijn dan uit te nodigen en eventueel reizigersorganisaties zoals TreinTramBus en experts.

Els Robeyns zegt het bericht van de vakorganisaties ook niet rechtstreeks te hebben ontvangen. Voor haar kan de hoorzitting ook volgende week zodat er geen vertraging is. Ook De Lijn wil ze horen om te vernemen hoe de voorgestelde regeling verschilt met de huidige regeling die al bestaat.

Karin Brouwers vermoedt dat de vraag om een hoorzitting zal afgewezen worden en oppert om in dat geval een schriftelijk standpunt te vragen van de vakorganisaties, De Lijn en TreinTramBus.

De vraag om een hoorzitting wordt gesteund door drie commissieleden. Overeenkomstig artikel 35, 2, van het Reglement van het Vlaams Parlement moeten ten minste vijf van de aanwezige stemgerechtigde leden een dergelijk verzoek steunen. De vraag naar een hoorzitting is verworpen.

De vraag naar een schriftelijk standpunt krijgt slechts de steun van vier commissieleden van de dertien stemgerechtigde aanwezige leden. Ook deze vraag is verworpen.

III. Algemene en artikelsgewijze bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkoms van Bert Maertens

Bert Maertens zegt blij te zijn met de agendering van het ontwerp van decreet. Hij dringt hier al sedert lang op aan. Hij verwijst naar de parlementaire vragen die hij hierover stelde. Belangrijk is dat een goede dienstverlening wordt gegeven aan de burger die hiervoor belastingen betaald, ook als er stakingen zijn. Het kan niet zijn dat de reiziger altijd de dupe is van de staking door afgeschafte ritten. Een derde van de afgeschafte ritten is te wijten aan staking. Het is goed dat het stakingsrecht niet ter discussie wordt gesteld en dat er tegelijkertijd een vorm van betrouwbaarheid is van De Lijn. In 2019 waren er 39 stakingen bij De Lijn, in 2020 20. Het ontwerp van decreet zal dus een goede impact hebben op de betrouwbaarheid en stiptheid van De Lijn. Hij hoopt op een snelle stemming van het ontwerp van decreet.

1.2. Tussenkoms van Marino Keulen

Marino Keulen verwijst naar het Vlaamse regeerakkoord waarop de kiezers de leden van de meerderheid kan op afrekenen. Hij kiest de kant van de reiziger die moet kunnen rekenen op de overheid als dienstverlener. Aan het sociaal overleg werd alle ruimte gelaten. Het universele recht op staken blijft bestaan. Tegelijkertijd is er respect voor het recht op werken en naar school gaan, ook voor zij die niet beschikken over eigen vervoer. Dat er nu een decretale regeling komt, heeft dat te maken met de vele stakingen in het verleden. Dat is ook het verschil tussen de twee aanbieders, VVM De Lijn en de pachters. Bij de laatste wordt zelden gestaakt.

Het gaat niet om een minimale dienstverlening, maar om de continuïteit van de dienstverlening. Er zal geen personeel worden opgevorderd. Het is de bedoeling om minstens op de hoofdassen een aanbod te waarborgen.

Net zoals het Grondwettelijk Hof bij de NMBS-regeling, heeft ook de Raad van State geen opmerkingen bij dit ontwerp van decreet, wat wel het geval zou zijn mochten

er fundamentele arbeidsrechten worden geschonden. In andere landen bestaat eveneens een gelijkaardige regeling.

De regeling zal sommigen binnen de vakorganisaties misschien twee keer doen nadenken vooraleer naar het stakingswapen te grijpen. Marino Keulen verwijst naar de vele stakingen in 2019. Ook voor sommige partijen die gelinkt zijn met de vakorganisaties waren de stakingen soms nog moeilijk te verdedigen.

Het gaat om een evenwichtig en juridisch sluitend voorstel, besluit hij.

1.3. Tussenkost van Wim Verheyden

Wim Verheyden vindt in het ontwerp van decreet een aantal positieve punten terug. Zo gaat de regeling minder ver dan het opleggen van een minimum dienstverlening en de mogelijkheid om personeel op te vorderen. Het stakingsrecht wordt niet ter discussie gesteld.

Aan de minister vraagt de spreker of zij nog contact heeft gehad met de vakorganisaties omdat zij dit in het vooruitzicht stelde in een antwoord op een actuele vraag op 10 maart 2021 (*Actuele vragen*. VI.Parl. 2020-21, nr. 389). Zo niet, waarom niet? Hij is voorstander van het sociaal overleg dat hierbij ook belangrijk is.

Er is het stakingsrecht maar het Europees Hof voor de Rechten van de Mens stelt dat er vrijheid van verkeer is. Dat mag niet vergeten worden. Alleen personeelsleden van de operationele beroepscategorieën die als essentieel worden beschouwd moet volgen het ontwerp van decreet hun intentie om te staken kenbaar maken. Er wordt dus niet getornd aan het stakingsrecht. Deelname aan de dienst die wordt georganiseerd blijft vrijwillig. Er wordt geen personeel opgevorderd om een minimumdienst te waarborgen, zoals in vele andere landen wel het geval is.

In het ontwerp van decreet is er sprake van sancties voor het niet respecteren van de intentieverklaring. Wat houden deze sancties in?

Heeft de minister garanties dat de vakorganisaties zich aan deze decretale regeling zullen houden? Wim Verheyden heeft daar twijfels over.

In het advies van MORA wordt opgeroepen om het sociaal overleg voldoende kansen te geven. De MORA wijst verder op het belang van een vlotte informatiedoorstroming in verband met de mededeling van de stakingsaanzeggingen aan het publiek. Zal De Lijn dit advies ter harte nemen? De MORA stelt dat er overleg zal moeten gepleegd worden over de impact van het decreet op de vervoerscontracten. Zal de minister hierover overleggen? Wat is het standpunt van de exploitanten?

De MORA pleit voor het opstellen van een draaiboek omdat de bestaande plannen problemen veroorzaken door een gebrekkige samenhang en communicatie. Wim Verheyden hoopt dat de minister De Lijn hierop zal wijzen.

In de memorie van toelichting leest de spreker: "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." (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 718/1, p. 21). Dat laatste vindt hij echter niet terug in de tekst van het eigenlijke ontwerp van decreet. Wat is hiervoor de reden?

Wim Verheyden concludeert dat, alhoewel het ontwerp van decreet rekening houdt met de opmerkingen van de MORA en de Raad van State, en een stap in de goede

richting is, er een aantal vraagtekens overblijven, bijvoorbeeld over de naleving bij een spontane staking en de toepassing van de bestaande plannen. De Vlaams Belangfractie is niet tegen een minimale dienstverlening, en zeker niet in publieke sectoren. Maar hij ziet geen garanties hiervoor en vraagt hierover aan de minister meer verduidelijking.

1.4. Tussenkost van Jos D'Haese

Jos D'Haese herinnert eraan dat op 24 mei 2021 het honderd jaar geleden is dat artikel 310 uit het Strafwetboek werd geschrapt. Dat artikel verbood stakingen in België. Honderd jaar later wordt het stakingsrecht op verschillende manieren onder druk gezet. Het is volgens de spreker geen toeval dat De Lijn hiervoor als testcase wordt gebruikt. In de memorie van toelichting staat dat het nieuwe systeem een legitiem doel nastreeft, "meer bepaald de vrijheid van éénieder om zich zonder beperkingen te kunnen verplaatsen, onder meer naar het werk of school." (*Parl.St. VI.Parl. 2020-21, nr. 718/1, p. 9*). Daar staat hij volledig achter, maar hij moet het eerste decreet nog zien dat deze vrijheid effectief garandeert. Sinds 2009 is er bij De Lijn exact het omgekeerde gebeurd: een vijfde van de werkmiddelen werden ontnomen, lijnen en haltes geschrapt en de prijzen verhoogd. De dienstverlening werd stap per stap uitgekleed en er volgt nu een nieuwe hervorming waarbij een op de vijf bushaltes zullen sneuvelen. Het beste dat de Vlaamse Regering dan nog kan doen is morrelen aan het krachtigste wapen van de enigen die zich daar nog tegen verzetten. De onvrede is groot bij de werknemers van De Lijn. Zij zagen de afgelopen jaren de dienstverlening en arbeidsomstandigheden achteruit gaan. Dat is de context volgens de spreker waarin de inperking van het stakingsrecht plaats heeft. Als deze Vlaamse Regering hierin nog stappen vooruit kan zetten, zal ze dit niet nalaten. *Jos D'Haese* verwijst naar een tweet van Axel Ronse, N-VA-parlementslid, tijdens de algemene staking in maart 2021 waarin hij zich afvraagt of er in een onafhankelijk Vlaanderen nog wel zou gestaakt worden. Volgens de spreker vergat hij erbij te vermelden of er in een onafhankelijk Vlaanderen nog wel gestaakt zou mogen worden.

Vervolgens gaat *Jos D'Haese* in op het sociaal overleg. De minister beweerde meermaals dat de vakorganisaties de kans werd geboden om in overleg te gaan over het voorliggende ontwerp van decreet. De Internationale Arbeidsorganisatie legt dit overleg echter op bij een aanpassing van het stakingsrecht. In de memorie van toelichting staat over het ontwerp van decreet: "Het ligt in het verlengde van de onderhandelingen die daarover hebben plaatsgevonden tussen De Lijn en de representatieve vakorganisaties." (p. 3) en dat het de voorzetting is van de onderhandelingen tussen de sociale partners (p. 10). Dat is krasse taal, vindt de spreker, die overigens opvallend gelijkaardig is aan die van de oorspronkelijke wet voor de NMBS.

De vakorganisaties spreken dit tegen. *Jos D'Haese* betreurt ten zeerste dat ze niet kunnen gehoord worden. Het ACV zegt dat minister liet verstaan dat er weinig onderhandelingsruimte was. De tekst van de minister werd als het minimum beschouwd. ACOD vindt het een spijtige zaak dat er niet werd gekozen voor een onderhandelde oplossing. De minister beweert dat er sociaal overleg heeft plaatsgevonden, de vakbonden beweren het tegenovergestelde. *Jos D'Haese* vraagt aan de minister de bewijzen voor het sociaal overleg: data, plaatsen, conclusies, verslagen van vergaderingen.

Het ontwerp van decreet zelf vertoont geen sporen van sociaal overleg. Het is nauwelijks een exacte kopie van de wet van 29 november 2017 betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in geval van staking. Het klopt dat het Grondwettelijk Hof zich hierover heeft uitgesproken. Maar de NMBS is niet De Lijn. De NMBS is een federale instelling en De Lijn een Vlaamse maatschappij. Verder is De Lijn een extern verzelfstandigd agentschap.

Er werken geen ambtenaren met uitzondering van de gedelegeerd bestuurder. Daarnaast verzorgt De Lijn maar de helft van het openbaar busvervoer in Vlaanderen, in tegenstelling tot de NMBS die het volledige spoorvervoer verzorgt. Dat zijn belangrijke verschillen waarmee geen rekening werd gehouden.

Een ander element is dat de Internationale Arbeidsorganisatie oplegt dat ook de uitwerking in de praktijk van een dergelijk systeem via het sociaal overleg moet gebeuren. Het ontwerp van decreet komt hieraan niet tegemoet. Er is alleen sprake van een niet-bindend advies van de Ondernemingsraad, waar ook de vakorganisaties zetelen, maar de volledige concrete uitwerking is in handen van de raad van bestuur waarin geen afvaardiging is van de vakorganisaties. Door het ontbreken van dat sociaal overleg dreigt de impact van stakingen nog groter te worden. Heel wat van de huidige geldende afspraken ('gentlemen agreements'), zoals rond opvoeding voor werknemers van de dispatching, riskeren niet meer gehonoreerd te worden door de vakorganisaties. Het ontwerp van decreet vermeldt ook niets over het belang van toekomstig sociaal overleg. De manier waarop het voorliggende ontwerp van decreet tot stand is gekomen en de manier waarop het sociaal overleg wordt uitgehold, maakt duidelijk dat de huidige Vlaamse Regering weinig geeft om sociaal vrede. Het effect van het ontwerp van decreet zou kunnen zijn dat uitingen van onvrede minder via stakingsaanzeggingen zal verlopen, maar veel meer via spontane stakingen. Dat brengt Jos D'Haese op nog een verschilpunt tussen De Lijn en de NMBS waar bij de laatstgenoemde wilde stakingen verboden zijn. Wie is daarbij gebaat?

Als men echt wil dat er minder impact is van stakingen voor de reiziger, dan vraagt hij zich af waarom niet getracht wordt om stakingen te vermijden. Het gaat dan over het beleid van de Vlaamse Regering. Maar ook wordt makkelijk gezegd dat het de schuld is van de vakorganisaties als het sociaal overleg vastloopt, terwijl het minstens mede de schuld is van het management. Waarom is er geen variabele verloning van het management in functie van het aantal stakingsdagen. Dat kan vermijden dat men drie dagen wacht om in overleg te gaan.

Wat het onderwerp betreft, de continuïteit van de dienstverlening, klopt er iets niet met de tekst van het ontwerp van decreet. Op pagina 3 van de memorie van toelichting staat dat het ontwerp van decreet uitvoering geeft aan de resolutie (*Parl.St. VI.Parl. 2016-17, nr. 894/1-4*) van het Vlaams Parlement waarin een gegarandeerde dienstverlening wordt gevraagd. En er wordt ook gesproken over een betrouwbare dienstverlening. Maar in het ontwerp van decreet vindt hij niks terug over het verstoren van de continuïteit van de dienstverlening door technische problemen, door de erbarmelijke staat van het voertuigenpark, door het personeelstekort, door de manke reizigersinformatie en door de gebrekkige doorstroming. Dergelijke zaken zorgen het gehele jaar door voor onderbrekingen van de dienstverlening.

Het klopt dat er sprake is van de continuïteit van de dienstverlening in het geval van staking, zoals in het opschrift staat. Maar het ontwerp van decreet garandeert helemaal niets in het geval van staking. Als er niemand komt werken, is er geen continuïteit. In de memorie van toelichting staat dat men geen continuïteit kan garanderen (p. 11).

Daarenboven gaat het ontwerp van decreet maar over de helft van de dienstverlening. De andere helft wordt uitgevoerd door private partners die niet onder het ontwerp van decreet vallen. Voor deze helft kan men ook niets garanderen. Maar ook daar wordt regelmatig gestaakt, zoals bij het interprofessioneel akkoord eind maart 2021. Dat is een fundamenteel verschil met de NMBS waar er geen verpachting van lijnen is. Daarbij komt ook nog dat in 2023 door de Vlaamse Regering een tender wordt uitgeschreven voor het busvervoer in een vervoerregio. Als deze tender niet wordt binnengehaald door De Lijn, dan geldt de gegarandeerde dienst-

verlening in alle vervoerregio's, behalve deze. Dat gaat in tegen de principes in de Grondwet over gelijkwaardigheid, gelijkheid en non-discriminatie.

Jos D'Haese concludeert dat het ontwerp van decreet niet gaat over de continuïteit van de dienstverlening tijdens een staking. Het gaat om de inperking van het stakingsrecht van één extern verzelfstandigd agentschap: De Lijn. Het zijn echter net die werknemers die opkomen voor genoeg personeel, deftig materiaal, de herwaarderding van de technische diensten enzovoort. Zij die opkomen voor de continuïteit van de dienstverlening gedurende het gehele jaar, wordt een actiemiddel ontnomen of minstens minder slagkracht gegeven. Alleen de Vlaamse Regering kan deze problemen oplossen. Maar liever dan te investeren in een maximale dienstverlening doorheen het hele jaar, legt de Vlaamse Regering het recht op actievoeren voor werknemers die daarvoor opkomen, aan banden.

Tot slot gaat hij nog in op de sancties. Het ontwerp van decreet beperkt het stakingsrecht op een verregaande manier: werknemers moeten op voorhand aangeven of ze willen staken of niet. Het stakingsrecht wordt hierdoor gereduceerd tot een individueel recht. Wie zijn voornemen niet kenbaar maakt, of zijn voornemen niet nakomt, wordt gesanctioneerd. De sancties wordt verwezen naar het tucht- en arbeidsreglement. Jos D'Haese vindt het heel straf dat er sancties mogelijk zijn voor het uitoefenen van het stakingsrecht, die bovendien niet worden gedefinieerd. Hier is er opnieuw een belangrijk verschil tussen De Lijn en de NMBS waarmee men geen rekening hield. De meeste NMBS-werknemers zijn statutair benoemd, in tegenstelling tot bij De Lijn. Bij De Lijn zijn drie afwezigheden voldoende voor onmiddellijk ontslag. Gaat men bij De Lijn werknemers ontslaan die dagen hebben gestaakt? Of komt er een aanpassing van het arbeidsreglement?

Mocht hij stemrecht hebben in de commissie zou hij met veel overtuiging tegen het ontwerp van decreet stemmen. Een kopie van de wet voor de NMBS invoeren voor De Lijn zonder rekening te houden met specificiteiten van De Lijn, noemt hij broddelwerk.

1.5. Tussenkoms van Els Robeyns

Els Robeyns betreurt uitdrukkelijk dat op een ogenblik dat er zeer belangrijke dossiers voor De Lijn in het slop zitten en er heel veel werk voor de boeg is, de minister prioriteit geeft aan dit dossier. In de voorbije hoorzittingen met De Lijn, noch in interviews in de pers, vroeg De Lijn naar het voorliggende ontwerp van decreet. Het gaat om een symbooldossier voor de Vlaamse Regering dat de aandacht afleidt van de echte problemen waarom er zoveel stakingsdagen waren. Alleen de oorzaken aan te pakken, kunnen stakingen worden vermeden.

Voor haar vraag om een hoorzitting te houden, somt ze een aantal redenen op. In het regeerakkoord was er sprake van voorafgaand overleg met sociale partners. Door de coronacrisis en de sociale verkiezingen werd de vooropgestelde termijn van zes maanden verschoven tot na de sociale verkiezingen. Maar de minister heeft de installatievergadering na de sociale verkiezingen zelfs niet afgewacht om de sociale partners uit te nodigen en heeft onmiddellijk de voorliggende tekst overgemaakt. Er bleek weinig tot geen onderhandelingsmarge. Hoe komt het dat het sociaal overleg heeft gefaald? Waarom gaf de minister de sociale partners na de sociale verkiezingen niet de nodige tijd om met De Lijn tot een gezamenlijk voorstel te komen?

In het regeerakkoord is er sprake van een gegarandeerde dienstverlening. Het ontwerp van decreet gaat over de continuïteit van de dienstverlening. Momenteel bestaat er een overeenkomst tussen De Lijn en de vakbonden over een optimale dienstverlening. Wat is de meerwaarde van het ontwerp van decreet? Wat zal het verschil zijn in de praktijk voor de reiziger? Ook *Els Robeyns* is bevreesd dat de

huidige afspraken opgezegd zullen worden als dit ontwerp van decreet wordt doorgeduwd zonder sociaal overleg, waardoor de dienstverlening nog zal verslechteren. Het enige verschil dat zij ziet is dat vierentwintig uur vooraf de dienstverlening zal worden gecommuniceerd. Het doel van het ontwerp van decreet zou moeten zijn om het aantal stakingsdagen te verminderen, maar daar zal het niets aan veranderen.

Er is in het ontwerp van decreet weinig aandacht voor sociaal overleg. De MORA vraagt dat er alles zou aan worden gedaan om sociaal overleg te voeren tussen het moment van de stakingsaanzegging en de staking en vraagt om dit ook zo in de decreetstekst op te nemen. Els Robeyns ondersteunt deze vragen. Met een dergelijke werkwijze kunnen stakingen nog worden vermeden, zoals recent in Limburg het geval was.

Garandeert de minister dat het stakingsrecht op geen enkele manier wordt geschonden en dat de Vlaamse Regering haar bevoegdheden niet te buiten gaat? Uit het advies van de Raad van State blijkt namelijk dat er aan het stakingsrecht wordt geraakt, al dan niet binnen aanvaardbare normen.

Het klopt wat Jos D'Haese zegt dat het ontwerp van decreet een kopie is van de regeling bij de NMBS. Maar De Lijn en de NMBS zijn niet vergelijkbaar. Heeft de minister een regeling ontworpen voor de continuïteit van stads- en streekvervoer of werd er een regeling gemaakt op maat van één bedrijf? Dat schept mogelijk problemen in de toekomst. En hoe rijmt dit met het gelijkheidsbeginsel, vermits er voor de pachters geen dergelijke regeling geldt? In de vervoerregio die na de tender in 2023 zal worden toegewezen zal ook geen continuïteit van de dienstverlening gelden. En dat geldt ook voor het vervoer op maat.

In het voorontwerp van decreet staat bepaald dat personeelsleden geen handelingen mogen stellen die de uitvoering van het aangepast vervoersaanbod kunnen hinderen. Kan de minister specificeren wat daarmee concreet wordt bedoeld.

De Vooruitfractie zal het ontwerp van decreet niet steunen. Ze wacht op initiatieven die de oorzaken van stakingen effectief wegnemen en effectief in het belang van de reizigers zijn. Ze is geen vragende partij voor symbolische maatregelen die veel zeggen over de prioriteit van openbaar vervoer voor de Vlaamse Regering. Ze benadrukt dat sociaal overleg belangrijk is en betreurt nogmaals dat geweigerd wordt om de sociale partners minstens een kans te geven om hun mening hierover weer te geven.

1.6. Tussenkomen van Karin Brouwers

Karin Brouwers en haar fractie vinden het jammer dat, ondanks de kans die ze hiertoe hebben gekregen, de vakbonden zelf geen voorstel hebben ingediend. Ze hoopt dat ze het niet beschouwen als een aanslag op het stakingsrecht want dat is het niet. Overleg blijft de belangrijkste manier om stakingen te vermijden. In de memorie van toelichting staat: "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." (p. 12). Ze vindt het schandalig dat sommige sprekers stellen dat het sociaal overleg geen enkele kans meer zou krijgen.

De continuïteit van de dienstverlening klinkt mooi maar blijft een minimale dienstverlening. Het is belangrijk dat een dergelijke regeling er is voor de reiziger, maar in de eerste plaats moeten stakingen worden vermeden.

Het ontwerp van decreet is belangrijk voor de reiziger, voor de economie, voor het onderwijs enzovoort. De CD&V-fractie staat dan ook volledig achter deze regeling. Het gaat om een evenwichtig voorstel dat de betrouwbaarheid van De Lijn kan vergroten. Karin Brouwers herinnert aan de klantentevredenheidsmeting waarbij gebrek aan stiptheid als een van de grootste ergernissen naar voor kwam. Dat had ook veel te maken met de stakingen.

Kan de minister meer duidelijkheid geven over de regeling dat ten laatste vierentwintig uur voor de staking De Lijn de reizigers moet infomeren over de aangepaste dienstregeling? Is dit geïnspireerd op de regeling bij de NMBS? Wat zijn de ervaringen daar? Volstaat dit? Hoe zal De Lijn communiceren?

1.7. Tussenkost van Stijn Bex

Volgens *Stijn Bex* is het duidelijk dat het ontwerp van decreet een belangrijk symbool en een trofee is voor een aantal partijen van de meerderheid. Hij deelt de bezorgdheid voor de belangen van de reiziger: hij moet kunnen rekenen op betrouwbaar openbaar vervoer. Wilde stakingen helpen daarbij niet. Maar daar zal het voorliggende ontwerp van decreet niets aan veranderen.

Het is een beetje cynisch te weten dat stakingen vaak het gevolg zijn van desinvesteringen in de werkings- en investeringsbudgetten van De Lijn die de laatste jaren zijn gebeurd. Als men dan wil morrelen aan het stakingsrecht, moet men voldoende overleggen, wat helaas niet is gebeurd. Er kan daarbij gediscussieerd worden over wiens schuld dit is, maar hij betreurt enorm dat de vakbonden, De Lijn en eventuele andere stakeholders zoals de reizigers niet worden gehoord.

Hij hoort andere sprekers belangrijke juridische vragen stellen die voortvloeien uit het grote verschil tussen De Lijn en de NMBS. Is de minister zich bewust hiervan? Verder ziet Stijn Bex ook een aantal praktische vragen. De NMBS kan bij stakingen inzetten op grote lijnen maar bij De Lijn kan men niet één grote bus inzetten over een lang traject waarmee honderden reizigers tegelijkertijd op hun bestemming geraken. Het gaat om een heel andere logistiek die op korte tijd voor een fijnmazig netwerk moet worden georganiseerd. In welke mate heeft de minister dit bestudeerd?

2. Antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* wenst eerst de historiek opnieuw te schetsen. Ze verwijst naar de vele stakingen in 2019. Daarbij waren er ook ergernissen bij de werknemers van De Lijn zelf over deze vele stakingen, waardoor heel wat scholieren en werknemers niet op school of werk geraakten. Ze vermeldt opnieuw de brief van 8 januari 2020 aan de voorzitter van de raad van bestuur. Deze brief schreef ze omdat het niet haar taak is als voogdijminister om syndicaal overleg te organiseren maar die van het management van De Lijn. De minister verwijst naar het regeerakkoord waarin staat dat men zes maanden krijgt om een regeling uit te werken, zo niet zal de Vlaamse Regering zelf een voorstel doen. Er werd respijt gegeven maar finaal bleek er niets te gebeuren, met als gevolg dat ze begin december 2020 een regeling liet uitwerken door de administratie.

Voorafgaand aan de voorlegging van het voorstel aan de Vlaamse Regering heeft ze met de drie vakorganisaties een overleg gehad op 10 december 2020. Zij hadden inhoudelijk geen kritiek op het voorstel maar ze vroegen meer tijd om zelf een voorstel te doen. De minister heeft vervolgens gewezen op haar verantwoordelijkheid ten opzichte van de meerderheidspartijen. Verder maakte ze duidelijk dat haar voorstel nog een hele weg had af te leggen via de MORA en de Raad van State en pas in 2021 zou worden ingediend in het Vlaams Parlement, met de bedoeling om het aan te nemen voor het zomerreces. Ze heeft gevraagd om met een tegenvoorstel

te komen. Vervolgens werd het voorontwerp van decreet goedgekeurd door de Vlaamse Regering en startte de adviesronde. In maart 2021 leest de minister in de pers dat de vakbonden niet akkoord gaan met het voorstel van de minister, maar ook dat ze geen alternatief zullen formuleren. Op 17 maart 2021 heeft ze opnieuw met de vakorganisaties gesproken en tevergeefs gevraagd naar een alternatief voorstel. De minister restte dan nog twee mogelijkheden: niets doen, zoals sommige sprekers volgens de minister vragen, of het regeerakkoord uitvoeren.

De minister leidt uit de tussenkomsten af dat voor sommige commissieleden de regeling niet ver genoeg gaat en een lege doos is. Voor anderen wordt het stakingsrecht ingeperkt. De minister zegt uitdrukkelijk dat er niet wordt geraakt aan het stakingsrecht. Het verder syndicaal overleg moet zijn beloop kennen. Een staking is voor haar het allerlaatste redmiddel, in tegenstelling tot sommigen die daar snel naar grijpen. De MORa, de Raad van State noch de vakorganisaties beweren dat het ontwerp van decreet een inbreuk is op het stakingsrecht.

Er wordt gezegd dat het ontwerp van decreet niet ver genoeg gaat en dat finaal de reizigers in de kou blijven staan. Voor haar is dat een boodschap aan de vakorganisaties: stop met continu te staken en zorg eerst voor syndicaal overleg.

Sommigen zeggen dat er eerst voor moet gezorgd worden dat er geen stakingen komen. De minister herhaalt dat een staking het allerlaatste redmiddel moet zijn en dat er eerst moet gezorgd worden voor ordentelijk syndicaal overleg. Dat is een verantwoordelijkheid van het management en de vakorganisaties.

Sommige sprekers beweren dat er te veel besparingen aan de basis liggen van de stakingen. De hervorming van de organisatiestructuur van De Lijn was een werk van lange adem waarmee men niet akkoord ging. De benchmarkstudie spreekt volgens de minister echter voor zich: er zijn nog heel wat efficiëntiewinsten mogelijk. Ook al zal niet iedereen dit graag horen.

Gaat de regeling ver genoeg? Volgens de minister zou men altijd veel verder kunnen gaan, maar werd hiervoor niet gekozen. Men koos voor het model van de NMBS dat de toets van het Grondwettelijk Hof heeft doorstaan.

Andere opmerkingen luiden dat de NMBS en De Lijn niet vergelijkbaar zijn en dat maar de helft van de aanbieders van stads- en streekvervoer wordt gevat door het voorliggende ontwerp van decreet. Het klopt dat 40% van het aantal kilometers wordt gereden door de exploitanten. Bij nationale stakingsdagen staken zij vaak mee, maar tijdens de 39 stakingsdagen in 2019 was er gelukkig zeer veel werkbeleid bij de pachters. Dat is maar goed volgens de minister want zij zorgden ervoor dat reizigers op hun bestemming geraakten.

Wat is het verschil tussen de bestaande optimale dienstverlening en de voorgestelde continuïteit van de dienstverlening? De stakingsaanzegging moet voortaan minimum acht dagen vooraf worden aangekondigd. Sommigen vragen dit uit te breiden tot veertien dagen om het sociaal overleg alle kansen te geven. De minister wijst er op dat er bij een stakingsaanzegging nog steeds syndicaal overleg georganiseerd kan worden. Ze stelt een minimum van acht dagen voor, dus een eerdere aankondiging kan ook. Dat geeft de werknemers de gelegenheid om gedurende enkele dagen na te denken of ze willen staken. 72 uur voor de effectieve stakingsdag is dan geweten wie wel of niet staakt. Daarna heeft het management 48 uur de tijd om een aangepast vervoersplan uit te werken met de werkwillige werknemers. De laatste 24 uur kan dan de reiziger worden geïnformeerd. Dat is een heel andere regeling dan de huidige. Momenteel probeert men tot het allerlaatste moment voor de start van de staking om zo veel mogelijk vervoer te organiseren en plannings op te maken. Nu zal de reiziger minimum 24 uur op voorhand weten wat de planning is.

Een aantal sprekers stelden terecht dat stiptheid en betrouwbaarheid essentiële elementen zijn voor de dienstverlening. Er werd gesteld dat de reiziger centraal moet staan en er werd verwezen naar het tevredenheidsonderzoek. De Vlaamse overheid moet zorgen dat de reiziger terug tevreden is over De Lijn en een betrouwbare partner is om reizigers massaal te vervoeren.

Er werd opgemerkt dat niet wordt vermeld aan welke sanctie een werknemer zich blootstelt als hij toch staakt ook al heeft hij aangegeven dit niet te zullen doen. De minister zegt dat de MORA en de Raad van State niets opmerkten over de juridische opmerkingen die ze bij de bespreking heeft gehoord, op enkele na. Het ontwerp van decreet bepaalt dat het gaat om sancties conform de toepasselijke regelgeving. Dat betekent concreet het arbeidsreglement dat vastgelegd wordt door de ondernemingsraad. De minister gaat ervan uit dat de vakorganisaties hierover tevreden zijn omdat ze dit mee kunnen bepalen.

Er werd opgemerkt dat er geen opvorderingsplicht is maar er werd gevraagd wat er zal gebeuren als de dispatchingdienst staakt. De minister antwoordt dat de opvorderingsplicht nu ook niet bestaat, daar wijzigt niets aan. Maar men heeft nu minstens 48 uur om een regeling uit te werken, wat momenteel niet het geval is.

De minister concludeert dat het stakingsrecht fundamenteel is, net zoals het recht op werken, en mensen hebben recht op openbaar vervoer en een tijdige kennisgeving wanneer er wijzigingen zijn in het aanbod aan openbaar vervoer. Met de voorliggende regeling hoopt ze de reiziger zo veel mogelijk centraal te stellen. De vakorganisaties hebben van 10 december 2020 tot op heden de kans gekregen om een alternatief voorstel te formuleren maar zij wensten hierin geen tijd en energie te steken. Ze neemt aan dat zij finaal zullen berusten.

3. Replieken

3.1. Tussenkost van Jos D'Haese

Jos D'Haese beaamt dat 2019 een jaar was met heel veel stakingen. Maar wat was de reden hiervoor? 2019 was een rampjaar voor De Lijn met gigantische personeelstekorten en de meeste afgeschafte ritten ooit. Een meisje ging zelfs met het paard naar school omdat er geen bus was omdat het management er niet in slaagde om een goed personeelsbeleid te voeren. Wanneer een management onverzettelijk en geen oplossingen biedt, is het enige wapen als werknemer het stakingswapen. En dat wil men nu beperken.

Ook de mythe over de benchmarkstudie wil Jos D'Haese de wereld uithelpen. Volgens de minister wijst die uit dat er meer efficiëntie mogelijk is en dat zal men niet graag horen bij De Lijn beweerde ze. Uit de hoorzitting blijkt nochtans duidelijk dat de lage efficiëntie bij De Lijn het gevolg is van regeringsbeslissingen.

Uit het klantentevredenheidsonderzoek blijkt dat er één punt is waar de reiziger tevreden over is, namelijk de chauffeurs. Diegenen waarvan men de rechten wil inperken. Nochtans beweert de meerderheid dat er geen inperking is van het stakingsrecht. De feitelijkheden wijzen echter anders uit: het opleggen van termijnen om stakingen aan te vragen, het laten invullen van formulieren om intenties kenbaar te maken, het niet mogen wijzigen van mening, het niet mogen overtuigen van collega's aan de poort om mee te doen enzovoort wijzen duidelijk op een inperking van het stakingsrecht.

De minister verwijst naar de termijn van zes maanden in het regeerakkoord en het feit dat ze hieraan gehouden is. Jos D'Haese vraagt zich af sinds wanneer het regeerakkoord boven het internationaal recht staat? De Internationale Arbeidsorganisatie zegt dat er een verplichting is tot sociaal overleg voor er inperkingen aan

het stakingsrecht kunnen gebeuren. Op geen enkel moment is dat er geweest. Hij betreurt dat in de memorie van toelichting een dergelijke onwaarheid staat. Sociaal overleg is iets anders dan een beslissing meedelen en zeggen dat men ook een voorstel mag doen. De belangrijke feitelijkheid dat er geen sociaal overleg is geweest, zou best worden rechtgezet in de memorie van toelichting.

De minister heeft niet geantwoord op het ontbreken van degelijk sociaal overleg bij de werking van het ontwerp van decreet. Er is alleen een niet-bindend advies van de ondernemingsraad. De raad van bestuur beslist. Dat gaat ook in tegen wat de Internationale Arbeidsorganisatie vraagt.

Het opvorderen van personeel van de planningsdienst bestaat al momenteel door een afspraak tussen De Lijn en de vakbonden. In de pers las hij dat de vakbonden dat akkoord niet meer in stand zullen houden na de inwerkingtreding van het decreet. Dat betekent een achteruitgang in plaats van een vooruitgang.

Wat de pachters, de vervoerregio aangewezen na de tender en het vervoer op maat betreft, is de minister niet ingegaan op de kern van de zaak. Het gaat namelijk niet over continuïteit van de dienstverlening op het stads- en streeknet, maar wel over stakingsrecht bij De Lijn. Het gelijkheids- en non-discriminatieprincipe worden geschonden. Er komt een verschillende behandeling van mensen die hetzelfde doen.

Heeft hij het goed begrepen dat het voor de sancties de bedoeling is om het arbeidsreglement aan te passen zodat er andere sancties gelden voor iemand die zich overslaapt dan voor iemand die staakt? Want in dat geval begeeft de minister zich volledig op federaal terrein van het arbeidsrecht.

Jos D'Haese is het niet eens met de uitgangspunten van het ontwerp van decreet. Net zoals tegen de wet voor de NMBS in de Kamer van volksvertegenwoordigers, zal zijn fractie tegen het voorliggende ontwerp van decreet stemmen. Bovendien is het ontwerp van decreet broddelwerk. Het zal ook niet stand houden. Hij suggereert om alsnog voor sociaal overleg te zorgen of het huiswerk opnieuw te maken in plaats van dit snel voor het zomerreces te laten stemmen omdat het in het regeerakkoord staat.

3.2. Tussenkoms van Els Robeyns

Voor *Els Robeyns* is het overduidelijk dat er andere interpretaties zijn over het sociaal overleg. Dat is net de reden waarom ze een hoorzitting vroeg met onder meer de vakorganisaties en De Lijn. Sociaal overleg is cruciaal. Ze betreurt dat de meerderheid niet is ingegaan op de vraag tot hoorzitting, zelfs niet op de vraag naar een schriftelijk standpunt. Daarom zal ze na de artikelsgewijze bespreking een tweede lezing vragen.

4. Bijkomende antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* zegt dat ze de sociale partners twee keer heeft uitgenodigd op een overleg op haar kabinet over het uitgetekende voorstel. Dat is uiteraard geen sociaal overleg. Ze maakt als minister geen deel uit van het syndicaal overleg en kan dat ook niet zelf organiseren. Het is aan De Lijn zelf om dat te doen. Met de brief van 8 januari 2020 heeft zij de vraag gesteld om dat te doen.

Wat de minister wel kan doen, is het voorstel voorleggen aan de vakorganisaties. Dat heeft ze gedaan op 10 december 2020 en 17 maart 2021 met de vraag een voorstel in te dienen dat zij beter vinden. Een beter voorstel zou waarschijnlijk beter zijn voor de reiziger, maar misschien minder voor de vakorganisaties zelf. Vandaar dat ze wellicht geen voorstel ontving.

Er is een verschil tussen de Arbeidswet, die federale bevoegdheid is, en het arbeidsreglement dat door de ondernemingsraad wordt onderhandeld. De minister raakt niet aan de Arbeidswet. Sancties kunnen bepaald worden in het arbeidsreglement waarvoor de ondernemingsraad bevoegd is, met medewerking van de vakorganisaties.

Veel stakingen in 2019 werden niet door de drie vakorganisaties samen georganiseerd. Eén vakorganisatie kwam continu met nieuwe stakingsaanzeggingen. Mogelijks kan dit gekaderd worden binnen de profileringsdrang voor de sociale verkiezingen.

Dat de minister dit ontwerp van decreet snel wil doorduwen in het parlement houdt volgens haar geen steek. De brief aan De Lijn dateert van 8 januari 2020 en de bespreking van het ontwerp van decreet heeft plaats eind april 2021. De formele procedure werd doorlopen, en meer zelfs, de minister ging met de drie vakorganisaties aan tafel zitten. In het belang van de reiziger vraagt ze om het ontwerp van decreet nu goed te keuren.

5. Bijkomende replieken

Jos D'Haese dankt de minister voor het helder antwoord over het sociaal overleg dat er duidelijk niet is geweest. Hij stelt voor om dit dan ook te schrappen uit de memorie van toelichting waarin daarover meermaals sprake is. Hij verwijst naar de passage op pagina 3 van de memorie van toelichting: "Het ligt in het verlengde van de onderhandelingen die daarover hebben plaatsgevonden tussen De Lijn en de representatieve vakorganisaties." Men kan een amendement indienen om dit te schrappen zodat er geen onwaarheden blijven staan. Dat zou niet goed zijn voor het decreetgevend werk van het Vlaams Parlement.

IV. Artikelsgewijze bespreking en stemming

Artikel 1

Artikel 1 wordt zonder opmerkingen aangenomen met 6 stemmen tegen 3 bij 3 onthoudingen.

Artikel 2 tot en met 4

Artikel 2 tot en met 4 worden zonder verdere opmerkingen aangenomen met 7 stemmen tegen 3 bij 3 onthoudingen.

V. Tweede lezing

Overeenkomstig artikel 75, 2, van het Reglement van het Vlaams Parlement vraagt *Els Robeyns* na de artikelsgewijze stemming op donderdag 29 april 2021 een tweede lezing over het geheel van het ontwerp van decreet.

De tweede lezing wordt gehouden op donderdag 6 mei 2021.

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkomst van *Els Robeyns*

Els Robeyns herinnert eraan dat ze de tweede lezing vroeg omdat de betrokken partijen niet de kans kregen om gehoord te worden. Bovendien kreeg ze op de

eerder geformuleerde fundamentele bedenkingen slechts povere antwoorden van de minister.

Ze vraagt zich af wat het ontwerp van decreet in de praktijk zal veranderen voor de reiziger. Er bestaat al een afspraak tussen de vakorganisaties en De Lijn waardoor er al een optimale dienstverlening bestaat. Het is wel duidelijk dat het ontwerp van decreet niets zal veranderen aan de oorzaken van de stakingen: besparingen, slecht onderhoud enzovoort. Initiatieven die die oorzaken zouden wegnemen, zouden een effectieve verbetering zijn voor de reiziger.

Verder blijven er twee fundamentele juridische vragen. Een eerste vraag is of de Vlaamse decreetgever wel bevoegd is. Ze citeert artikel 87, 5°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen: "De regels 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 deze syndicale organisaties behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid voor wat betreft de Gemeenschappen, de Gewesten en de publiekrechtelijke rechtspersonen die ervan afhangen (...)". Het voorliggende ontwerp van decreet grijpt duidelijk in op de betrekkingen tussen de Vlaamse overheid en leden van de syndicale organisaties van De Lijn die een publiekrechtelijke rechtspersoon is die afhangt van de Vlaamse overheid. In hetzelfde artikel worden enkele uitzonderingen opgesomd waarop het artikel niet van toepassing is, maar De Lijn wordt hierbij niet vermeld. Bijgevolg kan alleen de federale overheid dergelijke beperkingen aan het stakingsrecht invoeren.

Een tweede juridisch bezwaar betreft het gelijkheidsbeginsel. Ze herhaalt dat De Lijn en de NMBS niet vergelijkbaar zijn omdat voor het stads- en streekvervoer ook door pachters wordt uitgevoerd. Het ontwerp van decreet is niet van toepassing op deze exploitanten of toekomstige uitvoerders van het vervoer op maat. Het zal ook niet gelden als er in de toekomst in een andere vervoerregio een andere interne operator wordt aangeduid. Niet alle uitvoerders worden dus op een gelijke manier behandeld.

Els Robeyns vraagt duidelijke antwoorden op deze twee juridische vragen vooraleer het ontwerp van decreet te stemmen. Daarom lijkt een tweede advies van de Raad van State haar aangewezen.

Tot slot vernam de spreker dat de minister opdracht heeft gegeven aan De Lijn om uitvoering te geven aan het ontwerp van decreet, terwijl de bespreking nog loopt. Ze vindt dat dit van weinig respect getuigt voor het Vlaams Parlement.

1.2. Tussenkost van Jos D'Haese

Jos D'Haese herhaalt dat voor aanpassingen van het stakingsrecht sociaal overleg vereist is. Dat heeft niet plaatsgevonden. De minister legde een eigen voorstel op tafel en daardoor verder sociaal overleg onmogelijk gemaakt omdat het volgens haar het absolute minimum was.

Het voorstel van de minister is een exacte kopie van de wet die geldt voor de NMBS. In de memorie van toelichting op pagina 3 en pagina 10 werd toegevoegd dat de tekst het resultaat zou zijn van sociaal overleg. Men kan niet verwijzen naar onderhandelingen die niet plaatsvonden. Er is ook in het ontwerp van decreet geen spoor terug te vinden van sociaal overleg. Dat de voorliggende tekst een exacte kopie is van de wet die geldt voor de NMBS wijst daar ook op.

Jos D'Haese verwijst naar zijn tussenkost in de eerste bespreking waarin hij wees op het feit dat De Lijn en de NMBS totaal verschillende bedrijven zijn.

Het ontwerp van decreet hangt met haken en ogen aan elkaar en bevat feitelijke onwaarheden. Niemand kan dit goedkeuren. Hij vraagt zich af wat een rechter hiervan zou zeggen en voegt eraan toe dat een gewaarschuwd minister er twee waard is.

Wat de bevoegdheid betreft, staat in de memorie van toelichting op pagina 13 dat de ontworpen regeling binnen de gewestbevoegdheid inzake het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer valt. Daarop is de gehele argumentatie over de bevoegdheidsverdeling gebaseerd. Dat klopt echter niet. Als het zou gaan over het stads- en streekvervoer, dan zou het ook moeten gaan over de pachters, over het vervoer op maat, over de mobiliteitscentrale en over de toekomstige getenderde vervoerregio. Het ontwerp van decreet regelt echter het stakingsrecht bij één bedrijf, De Lijn. Hij verwijst naar zijn uitgebreide toelichting bij de bespreking. De Raad van State heeft dit aspect niet onderzocht.

Met het ontwerp van decreet wordt ingegrepen op zaken die behoren tot de federale bevoegdheid: arbeidsrecht, cao's, paritaire comités enzovoort. De minister beeft dit en daarom wordt in de memorie van toelichting verwezen naar de impliciete bevoegdheid. Hiervoor worden drie voorwaarden onderzocht: de noodzakelijkheid voor de uitoefening van de eigen bevoegdheden, de marginale impact op de bevoegdheid van de federale overheid en het feit of de regeling zich leent tot een gedifferentieerde regeling. Jos D'Haese stelt de vraag waarom de inperking van het stakingsrecht noodzakelijk zou zijn voor de uitoefening van de Vlaamse bevoegdheden. De impact op de federale bevoegdheden is het volgens hem ook niet marginaal. Hij is niet overtuigd dat een rechter daarin de minister zal volgen.

Klopt het wat Els Robeyns zegt, dat de minister al de opdracht heeft gegeven aan De Lijn om het ontwerp van decreet uit te voeren? Zo ja, dan vindt hij dit een bijzonder vreemde manier van werken.

1.3. Tussenkoms van Stijn Bex

Stijn Bex vindt het jammer dat niet de tijd werd genomen om de vakbonden en De Lijn te horen. De haast waarmee men dit wil doordrukken staat in contrast met de drang om van De Lijn een performante openbaarvervoermaatschappij te maken. De vraag stelt zich of na het stemmen van het ontwerp van decreet De Lijn sterk genoeg staat om de communicatie naar de reiziger in de praktijk te brengen.

Hij sluit zich aan bij de vraag van Els Robeyns om over de door haar opgeworpen juridische bezwaren een advies te vragen van de Raad van State. Het heeft geen zin om een symboolmaatregel snel door te drukken als er een gerechtelijke procedure zou volgen waardoor de maatregel wordt vernietigd. Maar mogelijk komt de minister nu wel met sterke antwoorden op de juridische vragen, in plaats van er zich zoals tijdens de vorige bespreking makkelijk vanaf te maken met de argumentatie dat de Raad van State hierover geen opmerkingen maakte.

2. Antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* antwoordt op de vraag wat de meerwaarde van het ontwerp van decreet is, dat het niet raakt aan het stakingsrecht maar dat de reiziger centraal staat. De Lijn kan in geval van staking een planning opstellen waardoor de scholier en werknemer niet in de kou blijven staan. 72 uur voor aanvang van de staking zal men zicht hebben op wie wel en niet zal werken waardoor men een aangepast vervoersplan kan opstellen en dit tijdig kan communiceren aan de reizigers. De meerwaarde is dus dat de reiziger tijdig geïnformeerd zal worden of zijn bus zal rijden of niet.

De oorzaken van de stakingen wegnemen kan de minister inderdaad niet met het ontwerp van decreet, zegt ze. Ze merkt op dat heel wat stakingsaanzeggingen uitgingen van slechts één vakbond. Aan het stakingsrecht wordt niet geraakt. Als vakorganisaties oordelen het dat het sociaal overleg is uitgeput en over willen gaan tot staking, is dat hun goed recht.

Wat de juridische vragen betreft, benadrukt de minister dat het ontwerp van decreet betrekking heeft op de continuïteit van de dienstverlening bij De Lijn. Het stakingsrecht wordt niet ingeperkt. Ze nodigt iedereen uit om het advies van de Raad van State na te lezen waarin enkele bladzijden worden gewijd aan de bevoegdheidskwestie. De conclusie is dat voldaan is aan de voorwaarden om een beroep te doen op de impliciete bevoegdheden. Er wordt door sommige commissieleden gevraagd om opnieuw een advies te vragen aan de Raad van State. Maar als de Raad van State al een advies heeft uitgebracht over een bepaalde materie, antwoordt hij vaak dat hierover al advies werd verleend en wordt verwezen naar het eerdere advies. De Raad van State heeft zich al uitgesproken over de impliciete bevoegdheden. De minister ziet bijgevolg niet in waarom ze opnieuw advies zou moeten vragen.

Sommige sprekers argumenteren ook dat het ontwerp van decreet niet van toepassing is op de pachters en op de aanbieders van het vervoer op maat. De minister beaamt dat. De regeling is specifiek geschreven voor de VVM De Lijn. Ze ziet geen schending van het gelijkheidsbeginsel.

De minister zegt dat haar niet kan verweten worden dat de regeling snel wordt doorgeduwd. De basis van het dossier is een resolutie van november 2016 waarvan de principes werden opgenomen in het regeerakkoord van oktober 2019. In januari 2020 werd aan de raad van bestuur van De Lijn gevraagd om het sociaal overleg op te starten om een regeling uit te werken. Ondertussen is er anderhalf jaar voorbij. Dat lijkt haar voldoende tijd.

Wat het sociaal overleg betreft, zegt minister Lydia Peeters dat ze als voogdijminister daarin geen rechtstreekse participant is. Zelf kan ze geen sociaal overleg organiseren, dat is de taak van het management van De Lijn. Ze benadrukt dat ze twee keer een overlegvergadering heeft gehad met de sociale partners om het voorstel uit te werken en om hen de hand te reiken om een tegenvoorstel te doen. Tot op heden heeft ze dat niet ontvangen. De minister heeft dit voorstel gedaan omdat het al de toets van het Grondwettelijk Hof heeft doorstaan.

Tot slot wil ze heel duidelijk stellen dat ze nog geen opdracht heeft gegeven aan het management van De Lijn of anderen om het ontwerp van decreet al toe te passen. Dat kan en zal ze niet doen. Pas na de goedkeuring en de publicatie in het Belgisch Staatsblad is het van toepassing.

3. Repliek van Els Robeyns en antwoorden van de minister

Uit de informatie van *Els Robeyns* blijkt dat de minister al opdracht heeft gegeven aan De Lijn om de uitvoering uit te werken en advies te vragen aan de ondernemingsraden. Dat is expliciet zo gesteld in de paritaire comités.

De Raad van State stelt dat de Vlaamse overheid bevoegd is op basis van haar impliciete bevoegdheden voor zover deze bepalingen noodzakelijk zijn voor de uitoefening van een bevoegdheid. Het is volgens haar voor discussie vatbaar omdat het gaat over een regeling voor het stads- en streekvervoer, dat ook door andere exploitanten wordt verzorgd. Op hen is het ontwerp van decreet niet van toepassing. Els Robeyns blijft erbij dat artikel 87, 5°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen van toepassing is. Ze betreurt dat de minister halsstarrig blijft vasthouden aan haar eigen gelijk. Het lijkt haar verstandiger om wel

een bijkomend advies te vragen. Ze is het niet eens met de minister en (*onverstaanbaar*).

Minister *Lydia Peeters* herhaalt dat ze geen deel uitmaakt van het sociaal overleg en ze weet bijgevolg niet wat er in het paritair comité is gezegd. Ze heeft alleszins geen opdracht gegeven om het ontwerp van decreet al van toepassing te verklaren.

4. Stemmingen

Artikel 1 tot en met 4 en het geheel van het 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, worden aangenomen met 6 stemmen tegen 2 bij 3 othoudingen.

Bart CLAES,
voorzitter

Marino KEULEN,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ACOD	Algemene Centrale der Openbare Diensten
ACV	Algemeen Christelijk Vakverbond
cao	collectieve arbeidsovereenkomst
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij