

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

8 april 2025

WETSVOORSTEL

**tot invoering
van een minimale dienstverlening
inzake het personenvervoer per spoor
in geval van staking**

(ingediend door mevrouw Irina De Knop)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

8 avril 2025

PROPOSITION DE LOI

**instaurant
un service minimum
en matière de transport ferroviaire
de personnes en cas de grève**

(déposée par Mme Irina De Knop)

SAMENVATTING

In 2025 dreigt een stakingsgolf met minstens 88 stakingsdagen tot eind augustus. Hierdoor raken reizigers in de problemen en is de gegarandeerde dienstverlening, ingevoerd met de wet van 29 november 2017, onhoudbaar.

Daarom beoogt dit wetsvoorstel een minimale dienstverlening in te voeren, naar het voorbeeld van Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Dit houdt in dat tijdens spoorstakingen een bepaald percentage van de treinen gegarandeerd blijft rijden, zelfs als dat betekent dat personeel moet worden opgevorderd. Werknemers die toch staken ondanks een oproeping, riskeren een tuchtsanctie. Het voorstel bepaalt dat minstens 50 % van de dienstregeling behouden blijft.

De minimale dienstverlening dient als ondergrens en vervangt de gegarandeerde dienstverlening niet. Indien er voldoende niet-stakend personeel beschikbaar is, kan het aanbod hoger liggen.

RÉSUMÉ

Le nombre de jours de grève, particulièrement élevé en 2025, risque d'atteindre 88 d'ici la fin du mois d'août. Cette situation met les voyageurs en difficulté et fait échec au service garanti introduit par la loi du 29 novembre 2017.

C'est la raison pour laquelle cette proposition de loi vise à introduire un service minimum, en suivant l'exemple de l'Espagne et du Royaume-Uni. Il en découlera qu'en cas de grève des chemins de fer, le maintien d'un certain pourcentage de trains sera garanti, même s'il est nécessaire de réquisitionner du personnel à cette fin. Les travailleurs réquisitionnés s'exposeront à une sanction disciplinaire s'ils font grève malgré tout. La proposition prévoit qu'au moins 50 % de l'horaire de service continuera d'être assuré.

Le service minimum ne se substituera pas au service garanti, dont il constituera le seuil minimal. L'offre pourra être revue à la hausse si le nombre de membres du personnel qui ne font pas grève est suffisant.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De wet van 29 november 2017 voerde een gegarandeerde dienstverlening in inzake personenvervoer per spoor in geval van een staking¹. Deze wet had tot doel om in de continuïteit van het personenvervoer bij de spoorwegen bij stakingen te voorzien. De wet bepaalt dat voor stakingen een minimumtermijn van 8 werkdagen gerespecteerd dient te worden tussen het indienen van de stakingsaanzegging en het begin van de staking. Personeelsleden die vrijwillig niet deelnemen aan de aangekondigde staking zullen voor een alternatieve 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. Rekening houdend met de beschikbare personeelsleden zal op die manier door Infrabel en de NMBS worden voorzien in het best mogelijke vervoersaanbod dat ten laatste 24 uur voor de staking wordt medegedeeld aan het publiek.

Tot 2025 was deze gegarandeerde dienstverlening een succes te noemen. Het aantal stakingsdagen was tot dan ook beperkt:

Jaar	Aantal stakingsdagen
2018	5
2019	4
2020	0
2021	2
2022	5
2023	6
2024	0

Als alle aangekondigde acties voor dit jaar daadwerkelijk plaatsvinden, zal het aantal stakingsdagen tot eind augustus 2025 oplopen tot 88 (er kunnen in de periode september-december 2025 dus nog stakingsdagen bijkomen), zowat 1 stakingsdag op de 3. Een systeem van gegarandeerde dienstverlening, waarbij de reiziger 24 uur op voorhand weet welke treinen al dan niet zullen rijden, vormt een voldoende oplossing bij een beperkt aantal stakingsdagen per jaar. Wie zelfs met deze alternatieve dienstregeling niet op zijn werk raakt, kan eventueel een dag verlof opnemen. Met 88 stakingsdagen is dat niet

¹ Wet van 29 november 2017 betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in geval van staking, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 17 januari 2018.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi du 29 novembre 2017 a instauré un service garanti en cas de grève dans le secteur du transport ferroviaire de personnes¹. L'objectif de cette loi était d'assurer la continuité du transport ferroviaire de personnes lorsque des grèves ont lieu. La loi prévoit qu'en cas de grève, un délai minimum de huit jours ouvrables doit être respecté entre le dépôt du préavis de grève et le début de la grève. Les membres du personnel qui ne participent pas volontairement à la grève annoncée assurent un service alternatif. Chaque membre du personnel qui appartient à une catégorie professionnelle opérationnelle considérée comme essentielle au service fourni doit établir une déclaration d'intention préalablement à la grève. Infrabel et la SNCB peuvent ainsi organiser la meilleure offre de transport possible en tenant compte des membres du personnel disponibles. Cette offre est communiquée au public, au plus tard 24 heures avant le début de la grève.

Ce service garanti a été une réussite jusqu'en 2025. Mais jusqu'à cette année, le nombre de jours de grève était limité:

Année	Nombre de jours de grève.
2018	5
2019	4
2020	0
2021	2
2022	5
2023	6
2024	0

Si toutes les actions annoncées pour cette année sont maintenues, le nombre de jours de grève d'ici la fin du mois d'août 2025 atteindra 88 (étant entendu qu'il pourrait y avoir des jours de grève supplémentaires au cours de la période septembre-décembre 2025); autrement dit, un jour sur trois. Un système de service garanti, qui permet aux voyageurs d'avoir connaissance 24 heures à l'avance des trains qui circuleront ou ne circuleront pas, offre une solution suffisante lorsque le nombre de jours de grève par an est limité. Les personnes auxquelles cet horaire de service alternatif ne permet pas de se

¹ Loi du 29 novembre 2017 relative à la continuité du service de transport ferroviaire de personnes en cas de grève, publiée au *Moniteur Belge* du 17 janvier 2018.

langer mogelijk. De reiziger wordt in dit geval letterlijk gegijzeld door de vakbonden.

Als gevolg van deze stakingsgolf dienen we als wetgever op zoek te gaan naar alternatieven, waarbij een echte minimale dienstverlening verzekerd is. Op die manier weet de reiziger steeds welke treinen ook op stakingsdagen zeker zullen rijden, en kan hij zijn planning hierop afstellen. Het huidige model van gegarandeerde dienstverlening is gebaseerd op het Franse model, ingevoerd onder president Sarkozy. Dit is echter slechts één mogelijk model. Andere Europese landen beschikken over een echte minimale dienstverlening, waarbij personeelsleden opgevorderd worden indien het vervoersaanbod lager zou zijn dan dit minimum.

In Spanje erkent artikel 28, § 2, van de Grondwet het stakingsrecht, maar in geval van stakingen zal de wet bepalen hoe “de essentiële diensten voor de gemeenschap worden gegarandeerd.”² De specifieke invulling hiervan voor het spoorverkeer wordt bepaald door het Ministerie van Transport, Mobiliteit en Stedelijke Agenda, in samenwerking met de betrokken spoorwegmaatschappijen zoals Renfe. De minimale dienstverlening wordt in Spanje per staking vastgelegd. De operatoren moeten indien nodig personeelsleden opvorderen om in dit minimum te voorzien. Met de “*Strikes (Minimum Services Level) Act 2023*” voerde ook het Verenigd Koninkrijk (hierna: VK) een minimumdienstverlening in. Voor verschillende sectoren, waaronder transport, krijgt de minister de bevoegdheid de minimale bezetting bij stakingen vast te leggen. In de “*Strikes (Minimum Service Levels: Passenger Railway Services) Regulations 2023*” werd vastgelegd dat 40 % van de voorziene treinen moeten rijden tijdens een spoorstaking. Operatoren (de spoormarkt in het VK is al geliberaliseerd) krijgen de mogelijkheid om personeel te vorderen om deze minimale bezetting te verzekeren.

Een dergelijke minimale dienstverlening kan ook in ons land worden ingevoerd. Het stakingsrecht is in de Belgische rechtsorde uitdrukkelijk gewaarborgd, op basis van artikel 8, lid 1, d), van het Internationaal Verdrag

rendre au travail peuvent éventuellement prendre un jour de congé. Mais elles n'ont plus cette possibilité si le nombre jours de grève s'élève à 88. Dans un tel cas de figure, le voyageur est littéralement pris en otage par les syndicats.

Compte tenu de ces grèves particulièrement nombreuses, il est de notre devoir, en notre qualité de législateur, d'explorer d'autres pistes qui assureraient un véritable service minimum. Celui-ci permettrait aux voyageurs d'avoir toujours connaissance des trains qui circuleront assurément les jours de grève et d'adapter leur planning en conséquence. Notre service garanti actuel se base sur le modèle français, introduit sous la présidence de M. Sarkozy. Il ne s'agit toutefois que d'un modèle parmi d'autres. D'autres pays européens disposent d'un véritable service minimum, qui permet de réquisitionner des membres du personnel lorsque l'offre de transport n'atteint pas ce minimum.

En Espagne, l'article 28, § 2, de la Constitution consacre le droit de grève tout en précisant que la loi détermine, en cas de grève, comment “les services essentiels à la communauté seront garantis”². Les modalités spécifiques de l'application de cette disposition au transport ferroviaire sont déterminées par le ministère des transports, des mobilités et des programmes urbains, en collaboration avec les entreprises ferroviaires concernées telles que Renfe. En Espagne, le service minimum est fixé à l'occasion de chaque grève. Les opérateurs doivent, si nécessaire, réquisitionner des membres de leur personnel pour assurer ce minimum. Le Royaume-Uni a également introduit un service minimum au travers de l'adoption du *Strikes (Minimum Services Level) Act 2023*. Le ministre y est habilité à fixer les effectifs minimums en cas de grève dans certains secteurs, parmi lesquels celui des transports. Les *Strikes (Minimum Service Levels: Passenger Railway Services) Regulations 2023* précisent que 40 % des trains prévus doivent circuler en cas de grève des chemins de fer. Les opérateurs (le marché ferroviaire au Royaume-Uni est déjà libéralisé) ont la possibilité de réquisitionner des membres de leur personnel pour atteindre ces effectifs minimums.

Un service minimum de ce type pourrait également être introduit dans notre pays. L'ordre juridique belge consacre expressément le droit de grève sur la base de l'article 8, alinéa 1^{er}, d), du Pacte international relatif

² Zie <https://www.lamonicloa.gob.es/lang/en/espana/Paginas/constitution.aspx> voor een Engelstalige versie van de Spaanse Grondwet.

² Voir <https://www.lamonicloa.gob.es/lang/en/espana/Paginas/constitution.aspx> pour une version anglaise de la Constitution espagnole.

inzake economische, sociale en culturele rechten³ en van artikel 6, 4°, van het herziene Europees Sociaal Handvest.

Dit stakingsrecht is echter niet absoluut. Beperkingen van het stakingsrecht zijn aanvaardbaar op basis van [artikel G van Deel III] van het herziene Europees Sociaal Handvest, dat het volgende bepaalt:

“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 4 van het Internationaal Verdrag inzake economische, sociale en culturele rechten bepaalt eveneens:

“De Staten die partij zijn bij dit Verdrag erkennen dat, wat het genot van de door de Staat overeenkomstig dit Verdrag verleende rechten betreft, de Staat deze rechten slechts mag onderwerpen aan bij de wet vastgestelde beperkingen en alleen voor zover dit niet in strijd is met de aard van deze rechten, en uitsluitend met het doel het algemeen welzijn in een democratische samenleving te bevorderen.”

De grenzen van de beperkingen van het stakingsrecht zijn aangegeven door het Comité voor vakbondsvrijheid van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO). Voor het instellen van een minimale dienstverlening gelden de volgende voorwaarden:⁴

“606. *Le maintien de services minima en cas de grève ne devrait être possible que:*

³ Internationaal Verdrag van 19 december 1966 inzake economische, sociale en culturele rechten, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 6 juli 1983. Artikel 8, lid 1, d) bepaalt: “De Staten die partij zijn bij dit Verdrag verbinden zich het volgende te waarborgen: (...) d) Het stakingsrecht, mits dit wordt uitgeoefend overeenkomstig de wetten van het desbetreffende land.” Artikel 6, 4°, van het Europees Sociaal Handvest bepaalt: “(...) de partijen erkennen 4. Het recht van werknemers en werkgevers op collectieve actie in geval van belangenconflict, met inbegrip van het stakingsrecht, onder voorbehoud van de verplichtingen die kunnen voortvloeien uit eerder gesloten collectieve overeenkomsten.”

⁴ Comité voor vakbondsvrijheid van de IAO. Zie *Recueil de principes*, 2006, 5^e uitg., § 606.

aux droits économiques, sociaux et culturels³ et de l'article 6, 4°, de la Charte sociale européenne révisée.

Toutefois, ce droit de grève n'est pas absolu. Certaines restrictions au droit de grève sont admises sur la base de (l'article G de la Partie III de) la Charte sociale européenne révisée, qui dispose ce qui suit:

“1. Les droits et principes énoncés dans la partie I, lorsqu'ils seront effectivement mis en œuvre, et l'exercice effectif de ces droits et principes, tel qu'il est prévu dans la partie II, ne pourront faire l'objet de restrictions ou limitations non spécifiées dans les parties I et II, à l'exception de celles prescrites par la loi et qui sont nécessaires, dans une société démocratique, pour garantir le respect des droits et des libertés d'autrui ou pour protéger l'ordre public, la sécurité nationale, la santé publique ou les bonnes mœurs.

2. Les restrictions apportées en vertu de la présente Charte aux droits et obligations reconnus dans celle-ci ne peuvent être appliquées que dans le but pour lequel elles ont été prévues.”

L'article 4 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels dispose quant à lui ceci:

“Les États parties au présent Pacte reconnaissent que, dans la jouissance des droits assurés par l'État conformément au présent Pacte, l'État ne peut soumettre ces droits qu'aux limitations établies par la loi, dans la seule mesure compatible avec la nature de ces droits et exclusivement en vue de favoriser le bien-être général dans une société démocratique.”

Le Comité de la liberté syndicale de l'Organisation internationale du travail (OIT) a précisé la mesure dans laquelle des restrictions peuvent être apportées au droit de grève. L'introduction d'un service minimum est soumis aux conditions suivantes⁴:

“606. *Le maintien de services minima en cas de grève ne devrait être possible que:*

³ Pacte international du 19 décembre 1966 relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, publié au *Moniteur belge* du 6 juillet 1983. L'article 8, paragraphe 1^{er}, de ce Pacte dispose: “Les États parties au présent Pacte s'engagent à assurer: (...) d) Le droit de grève, exercé conformément aux lois de chaque pays.” L'article 6, 4°, de la Charte sociale européenne dispose: “(...) les Parties reconnaissent: 4. Le droit des travailleurs et des employeurs à des actions collectives en cas de conflits d'intérêt, y compris le droit de grève, sous réserve des obligations qui pourraient résulter des conventions collectives en vigueur.”

⁴ Comité de la liberté syndicale de l'OIT. Voir *Recueil de principes*, 2006, 5^e éd., § 606.

1) dans les services dont l'interruption risquerait de mettre en danger la vie, la sécurité ou la santé de la personne dans une partie ou dans l'ensemble de la population (services essentiels au sens strict du terme);

2) dans les services qui ne sont pas essentiels au sens strict du terme mais où les grèves d'une certaine ampleur et durée pourraient provoquer une crise nationale aiguë menaçant les conditions normales d'existence de la population; et

3) dans les services publics d'importance primordiale".

Het Comité voor vakbondsvrijheid van de IAO zegt hieromtrent dat het reizigersvervoer per spoor wel degelijk kan beschouwd worden als een openbare dienst van primordiaal belang, zoals beschreven in punt 3 hierboven:⁵

"619. L'établissement d'un service minimum en cas de grève dans les chemins de fer est légitime.

620. Compte tenu de la situation particulière des transports ferroviaires dans un pays, une grève totale et prolongée pourrait provoquer une situation de crise nationale aiguë compromettant le bien-être de la population, ce qui peut justifier dans certaines conditions une intervention qui établirait, par exemple, un service minimum.

621. Le transport de voyageurs et de marchandises ne constitue pas un service essentiel au sens strict du terme; il s'agit toutefois d'un service public d'une importance primordiale où l'imposition d'un service minimum en cas de grève peut se justifier."

Met dit wetsvoorstel stellen we dan ook voor om in België een minimale dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in te voeren. Hierbij stellen we voor te werken volgens het Britse model, en een minimale dienstverlening bij wet vast te leggen. We stellen voor dat bij spoorstakingen het aangepast vervoersaanbod minstens 50 % moet zijn van de geplande dienstregeling van het aanbod voor elk van de dienstregelingen waarop het vervoersplan betrekking heeft. De directiecomités van NMBS en Infrabel bepalen dit aangepast vervoersplan in overleg. Op deze wijze weet de reiziger steeds welke treinen zeker zullen rijden volgens deze minimale dienstverlening. Bij opeenvolgende stakingsdagen is het ook telkens hetzelfde vervoersaanbod dat zal gelden, zodat de reiziger niet elke dag in onzekerheid moet doorbrengen.

⁵ Comité voor vakbondsvrijheid van de IAO. Zie *Recueil de principes*, 2006, 5de uitg., § 619-621.

1) dans les services dont l'interruption risquerait de mettre en danger la vie, la sécurité ou la santé de la personne dans une partie ou dans l'ensemble de la population (services essentiels au sens strict du terme);

2) dans les services qui ne sont pas essentiels au sens strict du terme mais où les grèves d'une certaine ampleur et durée pourraient provoquer une crise nationale aiguë menaçant les conditions normales d'existence de la population; et

3) dans les services publics d'importance primordiale".

Le Comité de la liberté syndicale de l'OIT précise à cet égard que le transport ferroviaire de passagers peut effectivement être considéré comme un service public d'importance primordiale au sens du point 3 précité⁵:

"619. L'établissement d'un service minimum en cas de grève dans les chemins de fer est légitime.

620. Compte tenu de la situation particulière des transports ferroviaires dans un pays, une grève totale et prolongée pourrait provoquer une situation de crise nationale aiguë compromettant le bien-être de la population, ce qui peut justifier dans certaines conditions une intervention qui établirait, par exemple, un service minimum.

621. Le transport de voyageurs et de marchandises ne constitue pas un service essentiel au sens strict du terme; il s'agit toutefois d'un service public d'une importance primordiale où l'imposition d'un service minimum en cas de grève peut se justifier."

Au travers de la présente proposition, nous proposons donc d'introduire un service minimum applicable au transport ferroviaire de personnes en Belgique. Pour ce faire, nous proposons de prendre pour base le modèle britannique et de définir le service minimum dans la loi. Nous proposons qu'en cas de grève des chemins de fer, l'offre de transport adaptée vise à assurer au moins 50 % de l'horaire de service fixé par l'offre de transport, pour chacun des horaires de service prévus par le plan de transport. Les comités de direction de la SNCB et d'Infrabel se concerteront pour fixer ce plan de transport adapté. De cette manière, les voyageurs auront toujours connaissance des trains qui, en application de ce service minimum, circuleront assurément. Si la grève s'étend sur plusieurs jours consécutifs, la même offre de transport s'appliquera chaque fois, de manière à éviter que les voyageurs soient plongés chaque jour dans l'incertitude.

⁵ Comité de la liberté syndicale de l'OIT. Voir *Recueil de principes*, 2006, 5^e éd., § 619-621.

Deze minimale dienstverlening dient niet ter vervanging van de gegarandeerde dienstverlening, maar vormt er een ondergrens voor. Via het bestaande systeem van gegarandeerde dienstverlening kan het aangepaste vervoersaanbod hoger komen te liggen, indien er voldoende personeelsleden niet mee staken. Dit wensen we te behouden.

Indien het aantal personeelsleden die niet deelnemen aan de staking te klein is om het aangepaste minimale vervoersaanbod te verzekeren, worden personeelsleden opgevorderd die als intentie hadden meegedeeld om aan de staking deel te nemen. Personeelsleden die worden opgevorderd, maar toch aan de stakingsdag deelnemen, stellen zich bloot aan een tuchtsanctie.

Irina De Knop (Open Vld)

Ce service minimum ne se substituera pas au service garanti, dont il constituera le seuil minimal. Le système actuel de service garanti permet de revoir à la hausse l'offre de transport adaptée lorsqu'un nombre suffisant de membres de personnel ne font pas grève. Nous souhaitons maintenir cette possibilité.

Si le nombre de membres du personnel ne participant pas à la grève est trop faible pour assurer l'offre de transport adaptée minimum, certains membres du personnel ayant fait part de leur intention de participer à la grève seront réquisitionnés. Les membres du personnel réquisitionnés qui participeront malgré tout à la journée de grève s'exposeront à des sanctions disciplinaires.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 153/1, § 2, derde lid, van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen, ingevoegd bij de wet van 29 november 2017, wordt aangevuld met de volgende zin:

“Dit aangepast vervoersaanbod omvat minstens 50 % van de geplande dienstregeling van het aanbod voor elk van de dienstregelingen waarop het vervoersplan betrekking heeft.”

Art. 3

Artikel 153/1, § 2, vijfde lid, van dezelfde wet, wordt aangevuld met de volgende zin:

“Indien het aantal personeelsleden van de voormelde beroepscategorieën die als intentie meedelen dat ze niet deelnemen aan de stakingen onvoldoende is om het aangepast vervoersaanbod van 50 % te verzekeren, worden bijkomende personeelsleden opgevorderd om dit vervoersaanbod te verzekeren.”

Art. 4

In artikel 153/1, § 3, van dezelfde wet, wordt tussen het zesde en het zevende lid een lid ingevoegd, luidende:

“Personeelsleden die worden opgevorderd, maar alsnog deelnemen aan de staking, stellen zich bloot aan een tuchtsanctie.”

Art. 5

In artikel 153/1, § 4, van dezelfde wet, wordt het eerste lid opgeheven.

1 april 2025

Irina De Knop (Open Vld)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'article 153/1, § 2, alinéa 3, de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, inséré par la loi du 29 novembre 2017, est complété par la phrase suivante:

“Cette offre de transport adaptée permet d'assurer au moins 50 % de l'horaire de service fixé par l'offre de transport, pour chacun des horaires de service prévus par le plan de transport”.

Art. 3

L'article 153/1, § 2, alinéa 5, de la même loi est complété par la phrase suivante:

“Si le nombre de membres du personnel des catégories professionnelles précitées qui font part de leur intention de ne pas participer aux grèves est insuffisant pour assurer l'offre de transport adaptée fixée à 50 %, des membres du personnel supplémentaires sont réquisitionnés pour assurer cette offre de transport.”

Art. 4

Dans l'article 153/1, § 3, de la même loi, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 6 et 7:

“Les membres du personnel réquisitionnés qui participent néanmoins à la grève s'exposent à une sanction disciplinaire.”

Art. 5

Dans l'article 153/1, § 4, de la même loi, l'alinéa 1^{er} est abrogé.

1^{er} avril 2025