

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 juni 2026

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, en tot wijziging van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
de heer **Wouter Raskin**

Inhoud

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Algemene bespreking.....	5
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	5
B. Antwoorden van de minister	6
III. Stemmingen	7

Zie:

Doc 56 **1570/ (2025/2026)**:
001: Wetsontwerp.

Zie ook:

003: Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 juin 2026

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, et modifiant la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière

Rapport

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
M. **Wouter Raskin**

Sommaire

Pages

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion générale.....	5
A. Questions et observations des membres	5
B. Réponses du ministre	6
III. Votes.....	7

Voir:

Doc 56 **1570/ (2025/2026)**:
001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Texte adopté par la commission.

03968

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Frank Troosters

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma
VB	Britt Huybrechts, Frank Troosters
MR	Gilles Foret, Vincent Scourneau
PS	Hugues Bayet, Dimitri Legasse
PVDA-PTB	Farah Jacquet, Annik Van den Bosch
Les Engagés	Serge Hiligsmann, Julien Matagne
Vooruit	Oskar Seuntjens
cd&v	Tine Gielis
Ecolo-Groen	Staf Aerts
Anders.	Irina De Knop

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Eva Demesmaeker, Frieda Gijbels, Steven Vandeput, Bert Wollants
Kurt Ravyts, Alexander Van Hoecke, Kristien Verbelen
Charlotte Deborsu, Youssef Handichi, Julie Taton
Philippe Courard, Sophie Thémont, Éric Thiébaud
Kemal Bilmez, Sofie Merckx, Robin Tonniau
Marc Lejeune, Anne Pirson, Carmen Ramlot
Nele Daenen, Fatima Lamarti
Franky Demon, Koen Van den Heuvel
Sarah Schlitz, Matti Vandemaele
Steven Coenegrachts, Kjell Vander Elst

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
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-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 toespraken (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)

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 9 juni 2026.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, licht het wetsontwerp toe.

Het betreft hier een essentieel wetsontwerp voor de toekomst van de mobiliteit, omdat Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen niet tot de gewenste effecten heeft geleid.

Na tien jaar blijft de impact ervan beperkt, terwijl de mobiliteit grondig verandert, de automatisering vordert, digitale diensten toenemen en de burgers veiligere, efficiëntere en duurzamere oplossingen verwachten.

De nieuwe Richtlijn 2023/2661 van 22 november 2023 van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen beantwoordt aan deze uitdagingen. Ze verbetert de beschikbaarheid en interoperabiliteit van digitale gegevens, die onmisbare bouwstenen zijn voor moderne mobiliteitsdiensten. Welke soorten gegevens beschikbaar moeten worden gesteld en welke diensten essentieel zijn, is voortaan duidelijk bepaald in de Europese bijlagen. Dit zal zorgen voor een daadwerkelijke harmonisatie tussen de lidstaten.

De nieuwe richtlijn zal bovendien leiden tot een betere samenwerking tussen lidstaten onderling en tot gezamenlijke grensoverschrijdende projecten met gegevensverstrekkers, datagebruikers en dienstverleners, met als doel de naleving van de eisen en de kwaliteit van de dienstverlening te waarborgen.

Deze kaderwet, die strekt tot omzetting van voormelde ITS-Richtlijn, legt de algemene beginselen vast die de betrokken stakeholders moeten naleven. Ze creëert zelf dus geen intelligente vervoersdiensten of -systemen, maar schept een kader voor elke publieke of private organisatie die op dat vlak actief is of wil zijn.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 9 juin 2026.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, présente le projet de loi.

Il s'agit, en l'espèce, d'un projet de loi essentiel pour l'avenir de la mobilité, car la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport n'a pas produit les effets souhaités.

Après dix ans, son impact reste limité, tandis que la mobilité connaît une profonde mutation, que l'automatisation progresse, que les services numériques se multiplient et que les citoyens attendent des solutions plus sûres, plus efficaces et plus durables.

La nouvelle directive 2023/2661 du 22 novembre 2023 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport répond à ces défis. Elle renforce la disponibilité et l'interopérabilité des données numériques, qui sont des éléments clés des services de mobilité modernes. Les types de données devant être mises à disposition, ainsi que les services essentiels, sont désormais clairement définis dans les annexes européennes. Il en résultera une réelle harmonisation entre les États membres.

La nouvelle directive renforce également la coopération: coopération entre États membres, coopération avec les fournisseurs de données, les utilisateurs de données et les prestataires de services, coopération transfrontalière pour garantir le respect des exigences et la qualité des services.

Concrètement, cette loi cadre, qui transpose la "directive STI" précitée, détermine les principes généraux que les parties prenantes concernées dans cette matière doivent respecter, ne crée pas en tant que telle des services ou systèmes de transport intelligents, mais offre un cadre à toute organisation publique ou privée qui opère ou souhaite opérer dans ce domaine.

Bij wijze van voorbeeld noemt de minister de multimodale routeplanners, die reizigers de mogelijkheid bieden trein, bus, fiets en vliegtuig te combineren, of de zogeheten MaaS-diensten (*Mobility as a Service*), digitale platformen die verschillende vervoersmiddelen bundelen (trein, bus, taxi en deelfietsen en -steps) en die ook het hele informatie-, reservatie- en betaalproces omvatten. Zulke diensten zijn binnen de Belgische b2b-sector al in opmars en ook de Europese Commissie wil er sterker op inzetten.

De kern van deze wet wordt gevormd door het Nationaal Toegangspunt, dat toegankelijk is via *transportdata.be*. Het systeem, dat in 2020 in gebruik is genomen en beheerd wordt door het Nationaal Geografisch Instituut, centraliseert de mobiliteits- en vervoersgegevens.

De richtlijn scherpert de verplichtingen van de gegevensleveranciers aan, of het nu het gaat om NMBS, Brussels Airport, Flixbus of anderen, zodat routeplanners kunnen beschikken over betrouwbaar en volledige informatie.

Dit Nationaal Toegangspunt is niet rechtstreeks bedoeld voor burgers, maar biedt een krachtig instrument om de dienstverlening te verbeteren en de modal shift te stimuleren.

Het wetsontwerp vormt een van de laatste stappen in de omzetting van deze richtlijn van 22 november 2023 en sluit de federale procedure af, die talrijke fases omvat. De minister verwijst naar de raadplegingen, het inwinnen van adviezen en de coördinatie met de verschillende betrokken federale diensten, zoals de FOD Mobiliteit en Vervoer, maar ook de FOD Economie, de FOD Binnenlandse Zaken, de FOD Justitie en het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie. Aangezien het bovendien om een gemengde bevoegdheid gaat, werd ook samengewerkt met de gewesten om de samenhang te waarborgen.

Kortom, dit wetsontwerp is meer dan een louter administratieve aanpassing; het is een hoeksteen van het mobiliteitsbeleid. Het zal de verkeersveiligheid verbeteren, verplaatsingen vlotter doen verlopen, innovatie ondersteunen en het land voorbereiden op de snelle ontwikkelingen inzake intelligente mobiliteit.

Daarom vraagt de minister de leden om dit wetsontwerp te steunen en zo de plaats van België in een moderne, verbonden en duurzame Europese mobiliteit te verstevigen.

Le ministre cite, à titre d'exemple, les planificateurs d'itinéraires multimodaux permettant aux voyageurs de combiner train, bus, vélo ou avion, ainsi que les services MaaS (*Mobility as a Service*), c'est-à-dire des plateformes numériques regroupant différents moyens de transport (train, bus, taxi, vélos et trottinettes partagés) et intégrant l'information, la réservation et le paiement. Ces services connaissent déjà un succès notable dans le secteur B2B en Belgique et constituent aujourd'hui l'une des priorités de la Commission européenne.

Cette loi s'articule autour du point d'accès national, qui est accessible via le site web *transportdata.be*. Ce système, mis en service en 2020 et géré par l'Institut géographique national, centralise les données relatives à la mobilité et aux transports.

La directive renforce les obligations des fournisseurs de données (SNCB, Brussels Airport, Flixbus, ...) afin que les planificateurs d'itinéraires puissent disposer d'informations fiables et complètes.

Ce point d'accès national n'est pas directement destiné aux citoyens, mais il s'agit d'un instrument puissant permettant d'améliorer le service et de stimuler le transfert modal.

Le projet de loi à l'examen est l'une des dernières étapes de la transposition de cette directive du 22 novembre 2023 et clôture la procédure fédérale, qui comprend de nombreuses phases. Le ministre évoque à cet égard les consultations, la collecte d'avis et la coordination avec les différents services fédéraux concernés, tels que le SPF Mobilité et Transports, mais aussi le SPF Économie, le SPF Intérieur, le SPF Justice et l'Institut belge des services postaux et des télécommunications. Étant donné qu'il s'agit d'une compétence mixte, une collaboration a également été menée avec les Régions afin de garantir la cohérence.

En conclusion, le texte n'est pas un simple ajustement administratif, mais constitue une pierre angulaire de la politique de mobilité. Il permettra d'améliorer la sécurité routière, de fluidifier les déplacements, de soutenir l'innovation et de préparer le pays aux évolutions rapides de la mobilité intelligente.

C'est pourquoi le ministre demande aux membres de soutenir le projet de loi à l'examen qui renforcera la place de la Belgique dans une mobilité européenne moderne, interconnectée et durable.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) drukt zijn steun uit voor het wetsontwerp dat afgestemd is op de richtlijn waarnaar werd verwezen en dat ertoe strekt het bestaande rechtskader bij te werken, rekening houdend met de technologische ontwikkelingen, met als doel de beschikbaarheid van digitale gegevens te versnellen en de interoperabiliteit te verbeteren, wat niet onbelangrijk is.

Het zij opgemerkt dat het wetsontwerp wel wat eerder had mogen worden ingediend.

Omdat de richtlijn betrekking heeft op bevoegdheden van de federale overheid en de gewesten vernam het lid graag of er gewaakt werd over de goede coördinatie tussen de teksten ter zake die van de verschillende normgevers uitgaan, en in voorkomend geval op welke wijze.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest behandelen eveneens deze materie omstreeks deze periode, het Waals Gewest zou later volgen.

De heer Frank Troosters (VB) vraagt, zoals de vorige spreker, om informatie over de samenwerking met de andere beleidsniveaus.

Verder wijst hij op de laattijdigheid van de behandeling van het wetsontwerp. Volgens de richtlijn had uiterlijk op 21 december 2025 aan de verplichtingen moeten worden voldaan. Uiterlijk op 21 maart 2025 moest een verslag over de uitvoering van de richtlijn worden voorgelegd. Is dit gebeurd? Zo ja, kan de minister verduidelijking geven over de inhoud van dat verslag en over eventuele opmerkingen? Indien het verslag tijdig werd ingediend, is de vraag waarom de volledige omzetting uiteindelijk toch te laat plaatsvindt.

De heer Gilles Foret (MR) begrijpt dat het wetsontwerp tot doel heeft de mobiliteit slimmer te maken dankzij digitalisering, waarbij de wetgeving wordt aangepast aan een recente Europese richtlijn. Concreet wordt de wet van 2013 inzake intelligente transportsystemen bij de tijd gebracht en wordt de werking van het in de voertuigen ingebouwde noodoproepsysteem verduidelijkt.

Volgens de fractie van de spreker gaat dit wetsontwerp in de goede richting. De liberalen streven naar een vlottere, veiligere en duurzamere mobiliteit, maar wel zonder extra verboden of culpabilisering van gebruikers. De bedoeling bestaat erin gegevens beter aan te wenden. Informatie over het verkeer, over wegwerkzaamheden,

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) soutient le projet de loi à l'examen, qui vise à aligner le cadre juridique existant sur la directive européenne précitée et à le mettre à jour en tenant compte des progrès technologiques afin d'accélérer la disponibilité des données numériques et d'améliorer leur interoperabilité, ce qui est très important.

Il tient toutefois à souligner que le projet à l'examen aurait pu être déposé plus tôt.

Étant donné que la directive précitée porte sur des compétences de l'autorité fédérale et des Régions, le membre demande si l'on a veillé à une bonne coordination entre les textes des différents législateurs. Le cas échéant, comment cette coordination a-t-elle été assurée?

L'intervenant précise que la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande ont traité ce dossier durant la même période. La Région wallonne ne le traitera, quant à elle, que plus tard.

M. Frank Troosters (VB) s'enquiert, lui aussi, de la coopération avec les autres niveaux de pouvoir.

Il souligne par ailleurs le retard pris dans l'examen du projet de loi. Conformément à la directive précitée, la Belgique aurait dû satisfaire à ses obligations pour le 21 décembre 2025 au plus tard. Un rapport détaillant la mise en œuvre de la directive aurait dû être présenté le 21 mars 2025 au plus tard. Cette obligation a-t-elle été respectée? Dans l'affirmative, le ministre peut-il préciser la teneur de ce rapport et ses observations éventuelles? Si le rapport a été présenté dans le délai imparti, il convient de se demander pourquoi la transposition complète a finalement pris du retard.

M. Gilles Foret (MR) comprend que le projet de loi vise à rendre la mobilité plus intelligente grâce au numérique, en adaptant le droit à une directive européenne récente. Concrètement, il met à jour la loi de 2013 sur les systèmes de transport intelligent et précise le fonctionnement du dispositif d'appel d'urgence installé dans les voitures.

Pour le groupe de l'intervenant, ce projet va dans la bonne direction. Les libéraux souhaitent une mobilité plus fluide, plus sûre et plus durable, mais sans multiplier les interdictions, ni culpabiliser les usagers. L'idée est d'utiliser mieux les données: les informations sur la circulation, sur les travaux, sur la sécurité, les correspondances

over veiligheid en over aansluitingen tussen de verschillende vervoerwijzen moet op één centrale plek worden verzameld en op een toegankelijke manier beschikbaar zijn voor overheden en bedrijven die apps ontwikkelen ten dienste van de burgers.

Er moet echter aan twee voorwaarden worden voldaan.

Ten eerste moet de bescherming van de persoonlijke levenssfeer gewaarborgd blijven. Mobiliteitsgegevens mogen niet worden gebruikt om burgers te volgen of om via een omweg nieuwe controles of sancties in te voeren. Enkel gegevens die nodig zijn voor de verkeersveiligheid en een goed mobiliteitsbeheer mogen worden gebruikt, waarbij ze zoveel mogelijk moeten worden geanonimiseerd.

Voorts moet er keuzevrijheid zijn: technologie moet mogelijkheden bieden en mag niet leiden tot slechts één opgelegd model. De regelgeving moet ervoor zorgen dat automobilisten, openbaarvervoergebruikers, fietsers en andere weggebruikers toegang krijgen tot de best mogelijke diensten, zonder dat één bepaalde oplossing wettelijk wordt opgelegd. Samengevat ziet de MR in dit wetsontwerp een kans om het Belgisch recht af te stemmen op de Europese uitdagingen, de spelers in de *smart mobility* te ondersteunen en de dienstverlening aan de burgers te verbeteren, op voorwaarde dat de regering haar intenties daadwerkelijk omzet in uitvoeringsbesluiten waarbij de privacy, de keuzevrijheid en een eerlijke toegang tot gegevens voor alle grote en kleine spelers wordt gewaarborgd.

De heer Dimitri Legasse (PS) sluit zich aan bij de terecht opmerkingen van de vorige sprekers, en wijst op het belang van anonimisering van gegevens.

B. Antwoorden van de minister

Omzettingstermijn

De richtlijn moest omgezet worden tegen 21 december 2025. De Europese Commissie werd over de laattijdigheid op de hoogte gebracht. Het verslag werd meegedeeld.

Samenwerking

Over de tekst werd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gestemd in januari 2026, uw commissie stemt op 9 juni 2026, het Vlaamse Gewest plant de werkzaamheden rond het decreet voor juli 2026 en in november 2026 komt het Waalse Gewest aan de beurt.

entre les différents modes de transport. Ces données doivent être rassemblées à un endroit unique, accessible de manière claire aux autorités et aux entreprises qui développent des applications au service des citoyens.

Il y a lieu, toutefois, d'insister sur deux conditions.

D'abord, la protection de la vie privée. Les données de déplacement ne peuvent pas servir à suivre les citoyens à la trace, ni ajouter, par la bande, de nouveaux contrôles ou sanctions. Elles doivent être limitées à ce qui est nécessaire pour la sécurité routière et une bonne gestion de la mobilité en privilégiant les données anonymes.

Ensuite, au niveau de la liberté de choix, la technologie doit ouvrir des possibilités, pas imposer un seul modèle. Le cadre doit permettre aux conducteurs, aux usagers des transports publics, aux cyclistes et à tous de bénéficier des meilleurs services sans qu'on impose une solution unique par la loi. En résumé, le MR voit dans ce projet une opportunité de mettre le droit belge au niveau des enjeux européens, de soutenir les acteurs de la *smart mobility* et de mieux servir les citoyens, pour autant que le gouvernement concrétise bien évidemment ses intentions dans les arrêtés d'exécution en respectant la vie privée, en préservant la liberté de choix et en garantissant un accès équitable aux données pour tous les acteurs, grands et petits.

M. Dimitri Legasse (PS) ne revient pas sur les développements pertinents des préopinants. Il insiste, pour sa part, sur l'importance d'anonymiser les données.

B. Réponses du ministre

Délai de transposition

La directive devait être transposée pour le 21 décembre 2025. La Commission européenne a été informée du retard pris dans la transposition. Le rapport a bien été transmis.

Coopération

La Région de Bruxelles-Capitale a voté son texte en janvier 2026. Pour l'autorité fédérale, le vote est prévu en commission le 9 juin 2026. La Région flamande prévoit d'examiner son décret en juillet 2026. Enfin, ce sera au tour de la Région wallonne en novembre 2026.

Anonimisering

Dit aspect krijgt voortdurend aandacht, zowel van het kabinet van de minister als van de administratie.

De overdracht van gegevens aan de privésector is niet mogelijk. Het gaat hier om een beschermend kader, dat evenwel onontbeerlijk is om de technologie in kwestie operationeel te maken. Dat is in ieders belang.

Dit aspect moet niettemin systematisch nauwlettend worden opgevolgd en gewaarborgd.

Inwerkingtreding

De wet treedt in werking op de tiende dag na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad* overeenkomstig de gemeenrechtelijke regel.

III. — STEMMINGEN

Artikelen 1 tot 16

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Ze worden achtereenvolgens ongewijzigd en met eenparigheid van stemmen aangenomen.

Het gehele, ongewijzigde wetsontwerp wordt bij naamstemming eenparig aangenomen.

*
* * *

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyman;

VB: Frank Troosters;

MR: Gilles Foret, Pierre Jadoul;

PS: Dimitri Legasse;

Les Engagés: Serge Hiligsmann, Julien Matagne;

Vooruit: Oskar Seuntjens;

Cd&v: Tine Gielis;

Anonymisation

L'élément fait l'objet d'une attention constante, y compris de la part du cabinet du ministre et de l'administration.

La transmission de données en faveur du privé n'est pas possible. Le cadre est protégé, mais il est indispensable si l'on veut opérationnaliser les techniques. Ceci est dans l'intérêt même de tout le monde.

Mais il est clair qu'il s'agit d'un élément qui doit être systématiquement bien surveillé et sauvegardé.

Entrée en vigueur

Conformément à la règle de droit commun, la loi entrera en vigueur le dixième jour suivant celui de sa publication au *Moniteur belge*.

III. — VOTESArticles 1^{er} à 16

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Ils sont successivement adoptés, sans modification, à l'unanimité.

L'ensemble du projet de loi est adopté, par vote nominatif, à l'unanimité et sans modification.

*
* * *

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyman;

VB: Frank Troosters;

MR: Gilles Foret, Pierre Jadoul;

PS: Dimitri Legasse;

Les Engagés: Serge Hiligsmann, Julien Matagne;

Vooruit: Oskar Seuntjens;

cd&v: Tine Gielis;

Ecolo-Groen: Staf Aerts;

Anders.: Irina De Knop.

De rapporteur, De voorzitter,

Wouter Raskin Frank Troosters

Bepalingen waarvoor uitvoeringsmaatregelen vereist zijn (art. 78, nr. 2, van het Reglement van de Kamer):

- met toepassing van artikel 105 van de Grondwet:
niet meegedeeld.
- met toepassing van artikel 108 van de Grondwet:
niet meegedeeld.

Ecolo-Groen: Staf Aerts;

Anders.: Irina De Knop.

Le rapporteur, Le président,

Wouter Raskin Frank Troosters

Dispositions nécessitant des mesures d'exécution (art. 78, 2, du Règlement de la Chambre):

- en application de l'article 105 de la Constitution:
non communiquées.
- en application de l'article 108 de la Constitution:
non communiquées.