

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 novembre 2022

PROPOSITION DE LOI
modifiant la loi du 27 avril 2018
sur la police des chemins de fer
en ce qui concerne la procédure
applicable à la suppression
des passages à niveau

Proposition de loi
modifiant la loi du 27 avril 2018
sur la police des chemins de fer
en ce qui concerne la compétence
des communes en matière de suppression
des passages à niveau

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MME **Kim BUYST**

*Voir:***Doc 55 1880/ (2020/2021):**

- 001: Proposition de loi de Mme Verhaert.
- 002: Amendement.
- 003: Avis du Conseil d'État.
- 004 à 006: Amendements.
- 007: Avis du Conseil d'État.
- 008: Amendements.

Doc 55 2017/ (2020/2021):

- 001: Proposition de loi de M. Roggeman et consorts.
- 002: Avis du Conseil d'État.
- 003 et 004: Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 november 2022

WETSVOORSTEL
tot wijziging van de wet van 27 april 2018
op de politie van de spoorwegen,
wat betreft de procedure
voor het afschaffen
van overwegen

Wetsvoorstel
tot wijziging van de wet van 27 april 2018
op de politie van de spoorwegen
wat betreft de gemeentelijke bevoegdheid
bij de sluiting
van spooroverwegen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Kim BUYST**

*Zie:***Doc 55 1880/ (2020/2021):**

- 001: Wetsvoorstel van mevrouw Verhaert.
- 002: Amendement.
- 003: Advies van de Raad van State.
- 004 tot 006: Amendementen.
- 007: Advies van de Raad van State.
- 008: Amendementen.

Doc 55 2017/ (2020/2021):

- 001: Wetsvoorstel van de heer Roggeman c.s.
- 002: Advies van de Raad van State.
- 003 en 004: Amendementen.

08166

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

Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA : Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen : Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda
PS : Chancelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta
VB : Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR : Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
cd&v : Jef Van den Bergh
PVDA-PTB : Maria Vindevoghel
Open Vld : Marianne Verhaert
Vooruit : Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

Les Engagés : Josy Arens

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000 : *Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*
QRVA : *Questions et Réponses écrites*
CRIV : *Version provisoire du Compte Rendu Intégral*
CRABV : *Compte Rendu Analytique*
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 : *Séance plénière*
COM : *Réunion de commission*
MOT : *Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Afkorting bij de nummering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 : *Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
QRVA : *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
CRIV : *Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
CRABV : *Beknopt Verslag*
CRIV : *Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
PLEN : *Plenum*
COM : *Commissievergadering*
MOT : *Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

SOMMAIRE**Pages**

I. Procédure	4
II. Exposés introductifs	5
A. Exposé introductif des auteurs de la proposition de loi modifiant la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer en ce qui concerne la procédure applicable à la suppression des passages à niveau (DOC 55 1880/001)	5
B. Exposé introductif des auteurs de la proposition de loi modifiant la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer en ce qui concerne la compétence des communes en matière de suppression des passages à niveau (DOC 55 2017/001)	7
III. Discussion	7
A. Questions et observations des membres	7
B. Réponses des auteurs	10
C. Répliques des membres	11
D. Réponse complémentaire des auteurs	11
E. Réplique finale des membres	11
IV. Votes	12

INHOUD**Blz.**

I. Procedure	4
II. Inleidende uiteenzettingen	5
A. Inleidende uiteenzetting van de indieners van het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen, wat betreft de procedure voor het afschaffen van overwegen (DOC 55 1880/001)	5
B. Inleidende uiteenzetting van de indieners van het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen wat betreft de gemeentelijke bevoegdheid bij de sluiting van spooroverwegen (DOC 55 2017/001)	7
III. Bespreking	7
A. Vragen en opmerkingen van de leden	7
B. Antwoorden van de indieners	10
C. Replieken van de leden	11
D. Bijkomend antwoord van de indieners	11
E. Eindreplik van de leden	11
IV. Stemmingen	12

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la proposition de loi modifiant la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer en ce qui concerne la procédure applicable à la suppression des passages à niveau (DOC 55 1880/001) et la proposition de loi modifiant la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer en ce qui concerne la compétence des communes en matière de suppression des passages à niveau (DOC 55 2017/001) qui lui était jointe, une première fois lors de sa réunion du 29 juin 2021, organisée *face-to-face* pour les membres qui étaient physiquement présents dans la salle de commission de la Chambre des représentants, ainsi qu'avec l'aide d'un logiciel de vidéoconférence pour les membres présents à distance.

La commission a poursuivi ses travaux en présence physique des membres les 19 octobre 2021, 22 février 2022, 22 mars 2022, 28 juin 2022 et 25 octobre 2022.

I. — PROCÉDURE

Vu que les propositions de loi relèvent de la compétence de l'Autorité fédérale en matière de réglementation relative au transport, au sens de l'article 6, § 4, 3^e, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, elles doivent être soumises à la procédure d'association des gouvernements de région. La commission a dès lors fait application de la procédure de la coopération obligatoire et demandé que soient transmises aux gouvernements de région concernés les textes des propositions. (cf. art. 97 du Règlement de la Chambre).

La commission s'est également exprimée à l'unanimité en faveur de l'application de l'article 98, 1, du Règlement, afin que la section de législation du Conseil d'État soit invitée à donner un avis motivé sur les propositions de loi et les amendements (DOC 55 1880/002 et DOC 55 1880/006).

De plus, la commission a décidé de demander des avis écrits aux administrations et organisations suivantes (art. 28 du Règlement):

- le ministre ayant la Mobilité dans ses attributions;
- le SPF Mobilité et Transports;
- Infrabel;

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen, wat betreft de procedure voor het afschaffen van overwegen (DOC 55 1880/001) evenals het daaraan toegevoegde wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen wat betreft de gemeentelijke bevoegdheid bij de sluiting van spooroverwegen (DOC 55 2017/001) een eerste maal besproken tijdens haar vergadering van 29 juni 2021, die *face-to-face* was georganiseerd voor de leden die fysiek in de commissiezaal van de Kamer van volksvertegenwoordigers aanwezig waren, alsmede aan de hand van videoconferentiesoftware voor de leden die op afstand aanwezig waren.

De commissie heeft haar werkzaamheden voortgezet tijdens de vergaderingen van 19 oktober 2021, 22 februari 2022, 22 maart 2022, 28 juni 2022 en 25 oktober 2022, waarop de leden fysiek aanwezig waren.

I. — PROCEDURE

Aangezien de wetsvoorstellen onder de bevoegdheid van de federale overheid inzake de reglementering op het vervoer ressorteren, in de zin van artikel 6, § 4, 3^e, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moeten de gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken ervan. Bijgevolg heeft de commissie de procedure inzake verplichte samenwerking met de deelstaten toegepast en heeft zij erom verzocht de teksten van de wetsvoorstellen over te zenden aan de betrokken gewestregeringen (artikel 97 van het Reglement van de Kamer).

Voorts heeft de commissie zich eenparig uitgesproken voor de toepassing van artikel 98, 1, van het Reglement, teneinde bij de afdeling wetgeving van de Raad van State een met redenen omkleed advies in te winnen over de wetsvoorstellen en over de amendementen (DOC 55 1880/002 en DOC 55 1880/006).

Bovendien heeft de commissie beslist om schriftelijke adviezen in te winnen bij de volgende administraties en organisaties (artikel 28 van het Reglement):

- de minister bevoegd voor Mobiliteit;
- de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- Infrabel;

— la *Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten* vzw;

— L'Union des villes et des communes de Wallonie;

— *Trage Wegen*;

— le *Algemeen Boerensyndicaat* ABS;

— le *Boerenbond*;

— la *Fédération wallonne de l'Agriculture*;

— les *Havenautoriteiten*.

Dans un deuxième temps, votre commission a décidé de ne pas demander d'avis aux personnes, administrations et organisations qui avaient déjà exprimé leur point de vue dans le cadre du traitement de la proposition de résolution visant à accroître la sécurité aux passages à niveau (DOC 55 1640/004).

Les commentaires écrits des régions et les avis obtenus ont été mis à la disposition des membres.

À l'issue de l'examen des textes, le 25 octobre 2022, votre commission a décidé de soumettre au vote la proposition de loi (modifiant la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer en ce qui concerne la procédure applicable à la suppression des passages à niveau (DOC 55 1880/001).

La proposition de modifiant la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer en ce qui concerne la compétence des communes en matière de suppression des passages à niveau (DOC 55 2017/001) deviendra par conséquent sans objet.

II. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Exposé introductif des auteurs de la proposition de loi modifiant la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer en ce qui concerne la procédure applicable à la suppression des passages à niveau (DOC 55 1880/001)

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) fait référence au rapport des auditions consacrées à cette matière. Celles-ci ont eu lieu dans le cadre de la discussion de la proposition de résolution visant à accroître la sécurité aux passages à niveau (DOC 55 1640/004), à l'occasion de laquelle la commission avait également demandé une série d'avis écrits. Il a alors été constaté que la

— de *Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten* vzw;

— de *Union des villes et des communes de Wallonie*;

— *Trage Wegen*;

— het *Algemeen Boerensyndicaat* (ABS);

— de *Boerenbond*;

— de *Fédération wallonne de l'Agriculture*;

— de *Havenautoriteiten*.

Vervolgens heeft uw commissie echter beslist om geen adviezen te vragen aan personen, overheden en instanties die reeds eerder in het kader van de behandeling van het voorstel van resolutie betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen (DOC 55 1640/004) hun standpunt hadden meegedeeld.

De verkregen adviezen en schriftelijke commentaar van de gewesten werden ter beschikking van de leden gesteld.

Na de bespreking van de teksten op 25 oktober 2022 heeft uw commissie beslist om het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen, wat betreft de procedure voor het afschaffen van overwegen (DOC 55 1880/001) ter stemming voor te leggen.

Bijgevolg vervalt het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen wat betreft de gemeentelijke bevoegdheid bij de sluiting van spooroverwegen (DOC 55 2017/001).

II. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Inleidende uiteenzetting van de indieners van het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen, wat betreft de procedure voor het afschaffen van overwegen (DOC 55 1880/001)

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) brengt het verslag van de hoorzittingen die aan de materie werden gewijd in herinnering. Die vonden plaats in het kader van de bespreking van het voorstel van resolutie betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen (DOC 55 1640/004), waarbij de commissie toen eveneens een reeks schriftelijke adviezen had gevraagd. Het is

position d'Infrabel différerait de celle des autres acteurs et parties prenantes.

Pour Infrabel, ce sont la sécurité et la robustesse du réseau ferroviaire qui priment, tandis que la VVSG souligne que la décision de supprimer un passage à niveau peut avoir un impact important sur la vie des riverains, des cyclistes ou des usagers des voies lentes. Cela peut même parfois avoir un impact négatif sur la sécurité routière. En sa qualité de bourgmestre, l'intervenante constate les mêmes contradictions que celles exprimées en commission, avec toujours la grande prépondérance d'Infrabel sur les autorités locales. De plus, les parties prenantes ne peuvent même pas contester une décision d'Infrabel, car il n'y a pas de décision formelle lorsqu'Infrabel supprime un passage à niveau.

La proposition de loi vise dès lors à permettre une consultation publique. Ni Infrabel ni les communes ne disposent d'un droit de veto. Il est essentiel que les autorités locales, la population, les riverains ou d'autres parties prenantes aient leur mot à dire. Des critères autres que la sécurité ferroviaire doivent également être pris en compte, comme c'est le cas dans les décrets régionaux (cf. le décret relatif à la voirie communale en Région flamande).

Pour plus de détails concernant la proposition de loi, la membre se réfère aux développements de la proposition. Elle présente en outre les *amendements* n^{os} 1 (DOC 55 1880/002), 4 (DOC 55 1880/006) et 6 (DOC 55 1880/008), avant de commenter brièvement les amendements n^{os} 1 et 6.

L'amendement n^o 1 tend à remplacer l'article 2 de la proposition de loi. Infrabel est compétente pour supprimer un passage à niveau, mais uniquement en respectant certains critères et la procédure prescrite, c'est-à-dire après avis de la commune et enquête publique.

L'amendement n^o 6 tend à ajouter un article 3 dans la proposition de loi concernant la procédure de recours administratif, qui n'empêche pas de saisir le Conseil d'État. L'amendement reprend littéralement l'avis du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, qui devrait travailler rapidement à l'élaboration de cette procédure. L'avis d'Infrabel n'a donc pas été suivi.

Pour l'intervenante, il semble justifié d'ouvrir cette procédure de recours administratif à la commune et au gestionnaire de voirie. La commune peut donc parfaitement agir au nom de toutes les parties prenantes

toen opgevallen dat het standpunt van Infrabel afweek van de visie die andere actoren en belanghebbenden erop nahouden.

Voor Infrabel primeren de veiligheid en de robuustheid van het spoorwegnet, terwijl de VVSG erop wijst dat de beslissing om een spoorwegovergang af te schaffen een grote impact kan hebben op het leven van omwonenden, fietsers, of gebruikers van trage wegen. Zelfs de verkeersveiligheid kan er soms door verslechteren. In haar hoedanigheid van burgemeester stelt de spreekster dezelfde tegenstellingen vast als diegene die tot uiting komen in de commissie, met steeds ook het grote overwicht van Infrabel tegenover de lokale overheden. Bovendien kunnen belanghebbenden een beslissing van Infrabel niet eens aanvechten, omdat er geen formele beslissing bestaat wanneer Infrabel een overweg afschaft.

Het wetsvoorstel heeft dan ook de bedoeling om raadpleging van de bevolking mogelijk te maken. Infrabel noch de gemeenten beschikken over een vetorecht. Essentieel is dat lokale besturen, de bevolking, omwonenden of andere belanghebbenden inspraak krijgen. Ook andere criteria dan louter spoorwegveiligheid dienen in aanmerking te komen, zoals dat het geval is in de gewestelijke decreetgeving (cf. Decreet Gemeentewegen in het Vlaamse Gewest).

Voor bijkomende details met betrekking tot het wetsvoorstel verwijst het lid naar de toelichting bij het voorstel. Voorts dient ze de *amendement nrs. 1* (DOC 55 1880/002), 4 (DOC 55 1880/006) en 6 (DOC 55 1880/008) in. Hierna wordt bondig ingegaan op de amendementen nrs. 1 en 6.

Amendement nr. 1 strekt ertoe artikel 2 van het wetsvoorstel te vervangen. Infrabel is bevoegd om een spoorwegovergang af te schaffen, maar slechts met inachtneming van een aantal criteria en de voorgeschreven procedure, dit wil zeggen na advies van de gemeente en na openbaar onderzoek.

Amendement nr. 6 strekt ertoe in het wetsvoorstel een nieuw artikel 3 toe te voegen ter zake van de administratieve beroepsprocedure, die het adiëren van de Raad van State niet in de weg staat. Het amendement neemt het advies van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit letterlijk over, van wie verwacht wordt dat hij snel werkt maakt van de uittekening van die procedure. Het advies van Infrabel werd dus niet gevolgd.

Het lijkt de spreekster verantwoord om die administratieve beroepsprocedure open te stellen voor de gemeente en voor de wegbeheerder. De gemeente kan dus perfect optreden namens alle belanghebbenden in

dans une zone définie. C'est d'ailleurs la tâche des administrations locales.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) demande donc que l'on soutienne sa proposition de loi telle que modifiée par les amendements n^{os} 1 et 6.

B. Exposé introductif des auteurs de la proposition de loi modifiant la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer en ce qui concerne la compétence des communes en matière de suppression des passages à niveau (DOC 55 2017/001)

M. Wouter Raskin (N-VA) estime que sa proposition de loi est plus pertinente que la première, qui veut manifester que la décision d'Infrabel de fermer un passage à niveau soit précédée de plusieurs études réalisées par celle-ci sur les conséquences d'une telle décision. Ce choix ne fait qu'engendrer un surcroît de travail administratif pour Infrabel, sans changer quoi que ce soit sur le fond, puisqu'Infrabel conserve la possibilité de décider unilatéralement.

La deuxième proposition défend l'idée d'une décision conjointe d'Infrabel et du gestionnaire de la voirie (région, pouvoirs locaux, ...) afin qu'Infrabel ne décide plus seule.

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) résume la préparation de l'examen des propositions de loi. Dans le texte adopté de la proposition de résolution relative à une sécurité accrue aux passages à niveau (DOC 55 1640/007), la demande 9 est formulée comme suit: "de revoir la procédure de fermeture des passages à niveau en établissant un cadre légal permettant de mieux définir leur fermeture, d'y associer notamment les autorités locales et les riverains, et de tenir compte des intérêts sociétaux."

Si la proposition de loi de Mme Verhaert et consorts (DOC 55 1880/001) inclut ce point, c'est une bonne chose, car la fermeture d'un passage à niveau est lourde de conséquences. Il n'est pas porté atteinte à la compétence proprement dite d'Infrabel, bien que certains critères doivent dorénavant être pris en compte par le gestionnaire du réseau ferroviaire. Les écologistes soutiendront la proposition de loi de Mme Verhaert et consorts.

M. Tomas Roggeman (N-VA) estime que la suppression d'un passage à niveau est une mesure potentiellement

uniquement un domaine. Dat is trouwens de taak van de lokale besturen.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) vraagt dus steun voor haar wetsvoorstel zoals het wordt gewijzigd door de amendementen nrs. 1 en 6.

B. Inleidende uiteenzetting van de indieners van het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen wat betreft de gemeentelijke bevoegdheid bij de sluiting van spooroverwegen (DOC 55 2017/001)

De heer Wouter Raskin (N-VA) acht zijn wetsvoorstel pertinenter dan het eerste, dat blijkbaar de beslissing van Infrabel tot sluiting van een spoorwegovergang wil laten voorafgaan door een aantal studies van Infrabel inzake de impact van een dergelijke beslissing. Dit impliceert alleen maar meer administratief werk voor Infrabel, zonder dat er *in se* wat verandert, omdat Infrabel eenzijdig kan blijven beslissen.

Het tweede voorstel verdedigt een gezamenlijke beslissing van Infrabel en de wegbeheerder (gewest, lokale overheid enzovoort), zodat Infrabel niet langer de zaken alleen bepaalt.

III. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) vat de voorbereiding van de bespreking van de wetsvoorstellen samen. In de aangenomen tekst van de resolutie betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen (DOC 55 1640/007) luidt verzoek 9 als volgt: "de procedure tot het afsluiten van spoorwegovergangen te herzien door een wettelijk kader te bieden om het afsluiten van overwegen beter te definiëren, om onder meer lokale overheden en inwoners bij dit proces te betrekken en maatschappelijke belangen mee in acht te nemen."

Het is een gunstige ontwikkeling dat het wetsvoorstel van mevrouw Verhaert c.s. (DOC 55 1880/001) dit punt betreft, omdat het afsluiten van een overweg ingrijpende gevolgen teweegbrengt. Er wordt geen afbreuk gedaan aan de eigenlijke bevoegdheid van Infrabel, al dient de spoorwegbeheerder voortaan dan wel rekening te houden met een aantal criteria. De groene fractie zal het wetsvoorstel van mevrouw Verhaert c.s. steunen.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) beschouwt de afschaffing van een spoorwegovergang als een maatregel

lourde de conséquences. En l'absence de règles, c'est la loi du plus fort qui dicte les relations entre Infrabel et les administrations communales. Il est frappant de voir qu'un consensus s'est dégagé pendant les auditions, sauf en ce qui concerne Infrabel. Le problème est clair pour tout le monde, sauf pour Infrabel, et doit être pris à bras-le-corps comme suit.

Tout d'abord, il faut que les communes et Infrabel puissent mener les discussions sur un pied d'égalité. Prévoir une procédure contestation appropriée y contribuera. La compétence exclusive d'Infrabel prévue dans la proposition de loi de Mme Verhaert et consorts pose cependant problème. Tout compte fait, Infrabel doit juste demander un avis et peut se contenter d'un commentaire formulé par écrit. La position juridique des administrations communales n'est en aucun cas renforcée, au contraire. Actuellement, Infrabel feint d'associer les communes: elle déclare en effet que rien n'est décidé sans l'accord de l'administration communale. Selon la proposition de loi de Mme Verhaert et consorts (DOC 55 1880/001), une commune n'est désormais plus tenue d'accepter une décision. Ce texte entérine l'absence actuelle de participation, ce qui soulève des objections de la part de l'intervenant.

Deuxièmement, il y a la procédure de recours. Dans l'état actuel des choses, Infrabel est juge et partie. Elle décide seule et sa décision n'est susceptible d'aucun recours, ne serait-ce que parce qu'il n'y a pas de décision formelle. Définir une procédure de recours est une bonne chose. Le Conseil d'État a formulé des observations concernant l'effet suspensif d'une décision, un problème que Mme Verhaert résout, mais en accordant un pouvoir de délégation au Roi. En l'espèce, ce n'est pas une bonne idée, car on ne peut pas exclure que la technicité de la matière pousserait un ministre à céder sa compétence à Infrabel. La situation deviendrait alors inextricable, vu qu'Infrabel serait chargée d'élaborer une procédure de recours contre ses propres décisions. L'auteure pourrait-elle apporter des précisions et garantir que les choses ne prendraient pas cette tournure? Le membre préconise de laisser la compétence au pouvoir législatif; *a priori*, il accorde plus de confiance à la majorité parlementaire qu'à un ministre.

Troisièmement, il y a encore le recours administratif qui est accordé aux autorités publiques et au gestionnaire de voirie, mais pas aux citoyens. Il est souhaitable que l'on étende le droit d'introduire un recours aux personnes physiques qui ont un intérêt démontrable dans le cadre de la fermeture d'un passage à niveau.

L'intervenant renvoie à l'avis n° 71.864/2/V du 20 juillet 2022 du Conseil d'État (DOC 55 1880/007) et au risque de violation du principe d'égalité, qui pourrait amener

met potentiellement zware repercussies. Wegens gebrek aan regels geldt het recht van de sterkste in de verhoudingen tussen Infrabel en de gemeentebesturen. Opvallend was de consensus die tijdens de hoorzittingen is gebleken, Infrabel daargelaten. Het probleem is voor iedereen duidelijk, behalve voor Infrabel, en dient als volgt te worden aangepakt.

Vooreerst is het noodzakelijk dat de gemeenten en Infrabel op voet van gelijkheid samen besprekingen kunnen voeren. Een aangepaste procedure om een zaak te betwisten, draagt daartoe bij. Alleen ligt de exclusieve bevoegdheid van Infrabel zoals in het wetsvoorstel van mevrouw Verhaert c.s. moeilijk. Per slot van rekening hoeft Infrabel slechts advies te vragen en kan het zich dan tevredenstellen met een commentaar hierop in een geschreven stuk. De rechtspositie van gemeentebesturen wordt geenszins versterkt, integendeel. Thans veinst Infrabel nog medebestuur met de gemeenten: het verklaart immers dat er niets wordt beslist zonder akkoord van een gemeentebestuur. Volgens het wetsvoorstel van mevrouw Verhaert c.s. (DOC 55 1880/001) hoeft een gemeente niet langer akkoord te gaan. Het bestaande gebrek aan inspraak wordt in haar tekst verankerd en daartegen heeft de spreker wel bezwaar.

Ten tweede is er de beroepsprocedure. In de huidige situatie is Infrabel rechter en partij. Infrabel beslist alleen en tegen de beslissing is geen beroep mogelijk, al was het maar omdat er formeel geen beslissing bestaat. Een beroepsprocedure uittekenen is een goede ontwikkeling. De Raad van State had opmerkingen rond de schorsende werking van een beslissing, wat mevrouw Verhaert wel oplost, zij het met een delegatiebevoegdheid aan de Koning. *In casu* is dit geen goed idee, omdat men niet kan uitsluiten dat de minister wegens de technische aard van de materie zijn bevoegdheid afstaat aan Infrabel. Op dat ogenblik zit iedereen met de gebakken peren, want dan wordt Infrabel bevoegd voor het uitwerken van een beroepsprocedure tegen haar eigen beslissingen. Kan de indienster duidelijkheid verschaffen en verzekeren dat het niet zo uitdraait? Het lid pleit voor het behoud van de bevoegdheid bij de wetgevende macht; hij heeft *a priori* meer vertrouwen in de parlementaire meerderheid dan in een minister.

Ten derde is er nog het administratief beroep, dat openstaat voor overheden of voor de wegbeheerder, maar niet voor particuliere burgers. Uitbreiding van het recht om beroep in te stellen tot natuurlijke personen die een aantoonbaar belang hebben bij de sluiting van een spoorwegovergang is wenselijk.

De spreker verwijst naar het advies nr. 71.864/2/V van 20 juli 2022 van de Raad van State (DOC 55 1880/007) en het risico op schending van het gelijkheidsbeginsel.

la Cour constitutionnelle à annuler le texte à l'examen, ce que le législateur a intérêt à éviter. L'intervenant présente les *amendements* n^{os} 2, 3, 5 et 7. Pour les détails, il renvoie à la justification desdits amendements (DOC 55 1880/004, 1880/005, 1880/008 et 1880/009) et aux votes (présent rapport, *infra*).

M. Pieter De Spiegeleer (VB) estime que la proposition de loi de Mme Verhaert et consorts (DOC 55 1880/001), modifiée par son auteure, va dans le bon sens.

L'audition précitée du 10 mars 2021 fut éclairante. Il n'est plus nécessaire de se convaincre que le sentiment existe que les passages à niveau sont fermés unilatéralement par Infrabel, qui invoque généralement le prétexte de la sécurité, de l'efficacité, voire de l'amélioration de la mobilité. C'est surtout ce dernier argument qui est loin d'être toujours exact.

La fermeture de tout passage à niveau se répercute incontestablement sur la circulation de transit et, partant, sur la mobilité. La fermeture d'un passage à niveau dévie simplement cette circulation vers un autre passage ou, plus rarement, vers un pont ou un tunnel. La circulation ainsi déviée crée, pour ainsi dire, un "entonnoir" au niveau d'un passage à niveau où se rencontrent une très grande variété de modes de transport. Nous songeons à l'exemple classique et fâcheux d'une voiture arrêtée à un passage à niveau fermé, coincée entre une camionnette dont le chauffeur est pressé et un camion, et suivie par un tracteur agricole, un enfant qui rentre de l'école, une trottinette et une moissonneuse. Le pont ou le tunnel proposé par Infrabel en échange n'est souvent pas adapté à tous les usagers de la route.

La proposition de loi à l'examen met l'accent sur la question de la participation et du régime dit d'interception. C'est là que le bât blesse. Infrabel indique cependant qu'elle applique la règle de la participation, de la concertation, etc. avec les autorités locales, les groupes d'intérêt ou les habitants. En pratique, il semble toutefois que ce soit rarement le cas et que les parties concernées soient mises devant des faits accomplis.

On constate souvent qu'Infrabel impose aux autorités locales la fermeture de passages à niveau dans le cadre d'un "paquet de négociations" global, et leur offre en échange l'aménagement d'une piste cyclable rapide qui permet à un élu local de se faire valoir auprès de son électorat sans préciser qu'un ou deux passages à niveau ont été sacrifiés en contrepartie.

Le VB espère que la discussion de cette proposition de loi pourra inciter à approfondir l'examen de l'efficacité

Dat kan ertoe leiden dat de tekst, die voorligt, vernietigd wordt door het Grondwettelijk Hof, hetgeen de wetgever beter kan voorkomen. De *amendementen* nrs. 2, 3, 5 en 7 worden ingediend. Voor details zij verwezen naar de verantwoording bij deze amendementen (DOC 55 1880/004, 1880/005, 1880/008 en 1880/009.) en de stemmingen (voorliggend verslag, *infra*).

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) beschouwt het wetsvoorstel van mevrouw Verhaert c.s. (DOC 55 1880/001) zoals de indienster het ook wil wijzigen als hoopgevend.

De hoorzitting van 10 maart 2021 waarnaar eerder werd verwezen was verhelderend. Het is niet meer nodig om elkaar ervan te overtuigen dat de indruk leeft dat spoorwegovergangen eenzijdig gesloten worden door Infrabel, veelal onder de paraplu van veiligheid, efficiëntie en zelfs verbeterde mobiliteit. Vooral dit laatste is niet altijd het geval.

Het sluiten van een overweg heeft ongetwijfeld een impact op het doorgaand verkeer en dus de mobiliteit. Het sluiten van overwegen zorgt simpelweg voor het verplaatsen van dat verkeer naar een andere overweg, of zeldzamer, brug of tunnel. Vaak wordt het verkeer dan als het ware "getrechterd" naar één bepaalde overweg met een mix van zeer diverse verkeersmodi. Dit geeft het traditionele en ongewenste beeld van de personenwagen die staat te wachten aan een gesloten overweg, tussen een bestelwagen met gehaaste bestuurder en een vrachtwagen, gevolgd door een landbouwtractor, een kind dat van school komt, de step en oogstmachine. De brug of tunnel die Infrabel voorstelt als ruilmiddel is veelal niet geschikt voor alle weggebruikers.

Dit wetsvoorstel legt de nadruk op de participatieproblematiek en de zogenaamde interceptieregeling. Dat is eigenlijk de vinger op de wonde. Nochtans stelt Infrabel veelal dat participatie of overleg e.d. met lokale overheden, belangengroepen of omwonenden een regel is die ze toepast. In de praktijk lijkt dat daarentegen zelden het geval te zijn, en worden de betrokkenen voor voldongen feiten geplaatst.

Men stelt frequent vast dat lokale overheden het sluiten van die overwegen als deel van een totaal "onderhandelingspakket" door Infrabel voorgeschoteld krijgen, met in ruil de aanleg van een fietssnelweg, waar een lokaal politicus bij zijn kiespubliek mee kan scoren. Hij zal niet vermelden dat als pasmunt een of twee spoorwegovergangen werden opgeofferd.

Het VB hoopt dat de bespreking van dit wetsvoorstel een aanzet kan zijn om de efficiëntie en veiligheid

et de la sécurité des passages à niveau à travers un prisme critique digne du XXI^e siècle.

L'intervenant appelle à continuer de travailler à une approche sérieuse de la problématique des passages à niveau, certainement aussi dans les zones portuaires (qui sont en effet un point faible en ce qui concerne les accidents aux passages à niveau, comme l'a encore récemment indiqué le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité dans une réponse à une question orale).

Il est également souhaitable de limiter les temps d'attente aux passages à niveau et de renforcer la probabilité d'interpeller les contrevenants.

La proposition de loi à l'examen ne mettra certainement pas fin à cette discussion. En ce qui concerne la délégation de compétence prévue, l'intervenant se rallie à la position de l'intervenant précédent. Il préconise que la Chambre des représentants garde la main, au lieu de la passer à Infrabel.

M. Josy Arens (Les Engagés) annonce qu'il est favorable au texte de Mme Verhaert et consorts (DOC 55 1880/001). Il signifie en effet une belle avancée pour les autorités communales, qui seront davantage respectées à l'avenir.

B. Réponses des auteurs

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) répond d'abord que ce n'est pas la proposition de loi qui confie des responsabilités à Infrabel, notamment la délégation de compétence, mais bien la loi du 21 mars portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

L'intervenante déclare ensuite qu'elle est pleinement convaincue que le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité élaborera une procédure de recours administratifs adéquate. Dans le cas contraire, le Conseil d'État sera submergé de recours.

Enfin, l'intervenante estime que les mandataires locaux sont très bien placés pour défendre les intérêts de la population locale dans le cadre d'une procédure de recours administratif. Dès lors qu'Infrabel prendra une décision officielle, les habitants pourront introduire un recours auprès du juge administratif (Conseil d'État). Les habitants, les cyclistes, les piétons ou tout autre intéressé auront d'abord voix au chapitre grâce à l'existence d'une décision publique à laquelle ils seront associés.

Si certains bourgmestres se laissent amadouer par des pistes cyclables rapides, ce n'est pas le cas de l'auteure.

van spoorwegovergangen verder onder een kritische tweeëntigste-eeuwse loop te nemen.

Het lid roept op om verder werk te maken van een ernstige aanpak van de overwegproblematiek, zeker ook in havengebieden (toch wel de zwarte vlek als het gaat over ongelukken aan overgangen, zo bleek recent nog maar eens uit een antwoord op een mondelinge vraag aan de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit).

Het is tevens wenselijk om de wachttijden aan spoorwegovergangen in te perken en de pakkans van overtreders te vergroten.

Dit wetsvoorstel mag dus zeker geen eindpunt zijn. Het lid schaaft zich achter het standpunt van de vorige spreker wat de geplande delegatie van bevoegdheid betreft. Hij pleit ervoor dat de Kamer van volksvertegenwoordigers de sleutel in handen houdt, in plaats van die mogelijk aan Infrabel af te geven.

De heer Josy Arens (Les Engagés) kondigt aan dat hij gewonnen is voor de tekst van mevrouw Verhaert c.s. (DOC 55 1880/001). Hij betekent immers een aanmerkelijke vooruitgang voor de gemeentebesturen, die in de toekomst beter zullen worden gerespecteerd.

B. Antwoorden van de indieners

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) antwoordt allereerst dat niet het wetsvoorstel, maar de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven verantwoordelijkheden toewijst aan Infrabel, en met name de beslissingsbevoegdheid.

De spreekster verklaart vervolgens alle vertrouwen te hebben in de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit voor de uitwerking van een degelijke administratieve beroepsprocedure, zo niet zal de Raad van State met beroepen overstelpt worden.

Tot slot meent de spreekster dat de lokale mandatarissen zeer goed geplaatst zijn om de belangen van de plaatselijke bevolking te behartigen in een administratieve beroepsprocedure. Doordat Infrabel officieel een beslissing zal nemen, wordt beroep vanwege omwonenden voor de administratieve rechter (Raad van State) mogelijk. Omwonenden, fietsers, wandelaars of andere belanghebbenden krijgen in de eerste plaats inspraak door het bestaan van een openbare beslissing die hen betreft.

Misschien worden sommige burgemeester met fietsostrades gepaaid, maar dit is niet het geval van de indienst.

C. Répliques de membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) conteste que la proposition de loi de Mme Verhaert et consorts vise à modifier la compétence décisionnelle permettant à Infrabel de fermer des passages à niveau.

Le moment n'est-il pas venu de mettre les points sur les i? Il est étrange que la question de l'absence de participation des communes – qui est au cœur de ce problème – se réduise à une compétence d'avis. Jusqu'à présent, Infrabel n'a jamais agi sans le consentement des pouvoirs locaux et leurs signatures. L'objectif est-il qu'Infrabel puisse dorénavant procéder à la fermeture après un avis négatif? Le rapport de force déséquilibré entre Infrabel et les pouvoirs locaux est maintenu: Infrabel se voit accorder tous les pouvoirs alors que les communes ne reçoivent rien. Cette situation est très problématique.

L'intervenant se réjouit toutefois que l'élaboration de la procédure de recours ne sera pas déléguée par le ministre.

Il conviendrait en outre d'accorder une possibilité de recours aux particuliers, comme le recommande également le Conseil d'État. L'idée que les pouvoirs publics sont bien placés pour défendre les intérêts des citoyens en cas d'exclusion de ces derniers est-elle bien compatible avec l'idéologie libérale? Le citoyen peut évidemment s'adresser au Conseil d'État, mais ce n'est pas à la portée de tout le monde.

D. Réponse complémentaire des auteurs

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) répète que sa proposition de loi vise à rendre la décision d'Infrabel formellement reconnaissable.

Les riverains et les autorités locales pourront faire valoir leurs intérêts dans le cadre de l'enquête publique.

La proposition de loi à l'examen prévoit en outre une procédure de recours administratif.

Il s'agit d'un énorme pas en avant.

E. Réplique finale des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) déplore que les positions demeurent divergentes. Le membre soutiendra la proposition de loi à l'examen bien qu'elle présente des lacunes. Il estime en effet qu'une procédure médiocre est préférable à l'absence de procédure.

C. Replieken van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) betwist dat het de intentie is van het wetsvoorstel van mevrouw Verhaert c.s. om in te grijpen waar het de beslissingsbevoegdheid van Infrabel betreft om een spoorwegovergang te sluiten.

Is het nu niet de gelegenheid om de puntjes op de i te zetten? Vreemd dat het gebrek aan inspraak van de gemeenten – de crux van het probleem – wordt gereduceerd tot een adviesbevoegdheid. Tot op heden deed Infrabel niets zonder instemming van de lokale overheden en een handtekening. Is het dan de bedoeling dat Infrabel voortaan tot een sluiting kan overgaan na negatief advies? De onevenwichtige verhouding tussen Infrabel en de lokale overheden wordt bestendig: Infrabel krijgt alle macht toebedeeld, de gemeenten niets. Het lid vindt dit zeer problematisch.

Het verheugt de spreker wel dat de redactie van de beroepsprocedure niet door de minister zal worden gedelegeerd.

Voorts zou het raadzaam zijn om particulieren een beroepsmogelijkheid te geven, zoals ook de Raad van State adviseert. Is de opvatting dat de overheid goed geplaatst is om de belangen van de burger te verdedigen bij uitsluiting van de burger zelf compatibel met het liberaal gedachtengoed? De burger kan zich natuurlijk richten tot de Raad van State, maar dat is niet voor om het even wie weggelegd.

D. Bijkomend antwoord van de indieners

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) herhaalt dat haar wetsvoorstel voor een formeel herkenbare beslissing van Infrabel zorgt.

Omwonenden en lokale besturen kunnen hun belangen verdedigen in het kader van een openbaar onderzoek.

Het wetsvoorstel voorziet voorts in een administratieve beroepsprocedure.

De stap vooruit is gigantisch.

E. Eindrepliek van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) betreurt dat de standpunten uiteen blijven lopen. Hoewel het wetsvoorstel tekortkomingen vertoont, zal het lid toch zijn steun verlenen: een matige procedure is beter dan geen.

IV. — VOTES

Art. 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Il est adopté à l'unanimité.

Art. 2

L'article 2 porte sur les décisions de suppression des passages à niveaux. Il vise à remplacer l'article 19 de la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer.

L'amendement n° 2, sous-amendement à l'amendement n° 1, tend à compléter l'avant-dernier alinéa de l'amendement n° 1 par une phrase qui précise que le gestionnaire de l'infrastructure sera tenu de respecter l'avis de la commune où se situe le passage à niveau dont la suppression est envisagée.

L'amendement n° 2 est rejeté par 9 voix contre 4 et une abstention.

L'amendement n° 3, sous-amendement à l'amendement n° 1, tend à compléter le deuxième alinéa proposé dans l'amendement n° 1 par une disposition rédigée comme suit: "L'avis préalable de la commune sur la question de savoir si un passage à niveau peut être supprimé ou non est contraignant pour le gestionnaire de l'infrastructure".

L'amendement n° 3 est rejeté par 9 voix contre 4 et une abstention.

L'amendement n° 1 tend à remplacer l'article 2 par un nouvel article.

Cet amendement est adopté à l'unanimité.

Art. 3 (*nouveau*)

L'amendement n° 4 tendant à insérer un article 3 visant à insérer un article 19/1 dans la loi du 27 avril 2018 afin de prévoir une procédure de recours auprès du Service public fédéral Mobilité contre la décision du gestionnaire

IV. — STEMMINGEN

Art. 1

Dit artikel betreft de constitutionele bevoegdheidsgrondslag.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Het wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Artikel 2 betreft de beslissingen over de afschaffing van overwegen en strekt ertoe artikel 19 van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen te vervangen.

Amendement nr. 2, dat een subamendement is op amendement nr. 1, strekt ertoe het voorlaatste lid in amendement nr. 1 aan te vullen met een zin die zou preciseren dat de infrastructuurbeheerder verplicht is rekening te houden met het advies van de gemeente waarop de overweg is gelegen bij de beoogde afschaffing ervan.

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 3, dat een subamendement is op amendement nr. 1, strekt ertoe het tweede voorgestelde lid in amendement nr. 1 aan te vullen met een bepaling luidende: "Het voorafgaand advies van de gemeente of een overweg al dan niet mag worden afgeschaft is bindend voor de infrastructuurbeheerder."

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 1 strekt ertoe artikel 2 te vervangen door een nieuw artikel.

Dit amendement wordt eenparig aangenomen.

Art. 3 (*nieuw*)

Amendement nr. 4, dat ertoe strekt een nieuw artikel 3 toe te voegen, teneinde in dezelfde wet een artikel 19/1 in te voegen dat in een beroepsprocedure voorziet bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit tegen

de l'infrastructure de supprimer un passage à niveau est retiré.

L'amendement n° 5, sous-amendement à l'amendement n° 4, tendant à supprimer le paragraphe 6 de l'article 19/1 proposé de la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer, devient sans objet.

L'amendement n° 7, sous-amendement à l'amendement n° 6, tend à ouvrir la procédure de recours administratif prévue par l'amendement n° 6 aux personnes physiques pouvant justifier d'un intérêt concernant une décision du gestionnaire de l'infrastructure de supprimer un passage à niveau. À cette fin, les auteurs souhaitent compléter le premier paragraphe par un alinéa à cette fin.

L'amendement n° 7 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'amendement n° 6, présenté à la suite de l'avis du Conseil d'État, tend à insérer un article 3 visant à insérer un article 19/1 dans la loi du 27 avril 2018 afin de prévoir une procédure de recours administratif auprès du Service public fédéral Mobilité contre la décision du gestionnaire de l'infrastructure de supprimer un passage à niveau.

L'amendement n° 6 est adopté par 10 voix contre 5.

*
* *

L'ensemble de la proposition de loi, telle qu'elle a été corrigée sur les plans linguistique et légistique, est adopté à l'unanimité.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Wouter Raskin, Tomas Roggeman; Michael Freilich;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Albert Vicaire;

PS: Jean-Marc Delizée, Chanelle Bonaventure, Malik Ben Achour;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

een beslissing van de infrastructuurbeheerder om een overweg af te schaffen, wordt ingetrokken.

Amendement nr. 5, dat een subamendement op amendement nr. 4 is, en naar luidt waarvan in het voorgestelde artikel 19/1 van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen paragraaf 6 wordt weggelaten, vervalt.

Amendement nr. 7, dat een subamendement is op amendement nr. 6, strekt ertoe de administratieve beroepsprocedure waarin amendement nr. 6 voorziet, open te stellen voor natuurlijke personen die een belang kunnen aantonen bij een beslissing van de infrastructuurbeheerder om een overweg af te schaffen. Daartoe wensen de indieners achteraan de eerste paragraaf een lid in die zin toe te voegen.

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Amendement nr. 6, dat ingediend werd na het advies van de Raad van State, strekt ertoe een nieuw artikel 3 toe te voegen, teneinde in dezelfde wet een artikel 19/1 in te voegen dat in een administratieve beroepsprocedure voorziet bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit tegen een beslissing van de infrastructuurbeheerder om een overweg af te schaffen.

Amendement nr. 6 wordt aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

*
* *

Het gehele aldus gewijzigde, taalkundig en wetgevingstechnisch verbeterde voorstel van resolutie wordt eenparig aangenomen.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Wouter Raskin, Tomas Roggeman; Michael Freilich;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Albert Vicaire;

PS: Jean-Marc Delizée, Chanelle Bonaventure, Malik Ben Achour;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

La rapporteure,

Kim BUYST

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

De rapportrice,

Kim BUYST

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE