

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Schriftelijke
vragen en
antwoorden

Questions
et réponses
écrites

29-12-2014

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDf	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^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 vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n ^o de base et du n ^o consécutif
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)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

INHOUD

SOMMAIRE

I. Cumulatieve lijst van de vragen waarop nog niet geantwoord is binnen de door het reglement bepaalde termijn, vanaf 16 oktober 2014.

I. Liste cumulative des questions auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai fixé par le règlement, à partir du 16 octobre 2014.

Page/Blz. 3

II. Nieuwe vragen waarop niet binnen de door het reglement bepaalde termijn geantwoord is. (Art. 123, eerste tot vierde lid van het reglement van de Kamer).

II. Nouvelles questions auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai fixé par le règlement. (Art. 123, alinéas 1 à 4 du règlement de la Chambre).

Page/Blz. 9

	Blz.
	Page
Eerste minister	- Premier ministre
Vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel	- Vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur
Vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Grote Steden en de Regie der gebouwen	- Vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé des Grandes Villes et de la Régie des bâtiments
Vice-eersteminister en minister van Ontwikkelingssamenwerking, Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post	- Vice-premier ministre et ministre de la Coopération au développement, de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste
Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, belast met Beliris en de Culturele Instellingen	- Vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales
Minister van Begroting, belast met de Nationale Loterij	- Ministre du Budget, chargé de la Loterie nationale
Minister van Justitie	- Ministre de la Justice
Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid	- Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique
Minister van Pensioenen	- Ministre des Pensions
Minister van Financiën	- Ministre des Finances
Minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie	- Ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale
Minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling	- Ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable
Minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken	- Ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique
Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen	- Ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges
Staatssecretaris voor Buitenlandse Handel, toegevoegd aan de minister belast met Buitenlandse Handel	- Secrétaire d'État au Commerce extérieur, adjoint au ministre chargé du Commerce extérieur
Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee, toegevoegd aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid	- Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la Mer du Nord, adjoint à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique
Staatssecretaris voor Armoedebestrijding, Gelijke Kansen, Personen met een beperking, Bestrijding van de fiscale fraude, en Wetenschapsbeleid, toegevoegd aan de minister van Financiën	- Secrétaire d'État à la Lutte contre la pauvreté, à l'Égalité des chances, aux Personnes handicapées, à la Lutte contre la fraude fiscale, et à la Politique scientifique, adjointe au ministre des Finances

	Blz.
	Page
Staatssecretaris voor Asiel en Migratie, belast met Administratieve Vereenvoudiging, toegevoegd aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken	- Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, chargé de la Simplification administrative, adjoint au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur

III. Vragen van de leden van de Kamer van volksvertegenwoordigers en antwoorden van de ministers.

III. Questions posées par les membres de la Chambre des représentants et réponses données par les ministres.

Page/Blz. 11

	Blz.
	Page
Eerste minister	- Premier ministre
Vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel	- Vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur
Vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Grote Steden en de Regie der gebouwen	11 Vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé des Grandes Villes et de la Régie des bâtiments
Vice-eersteminister en minister van Ontwikkelingssamenwerking, Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post	- Vice-premier ministre et ministre de la Coopération au développement, de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste
Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, belast met Beliris en de Culturele Instellingen	- Vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales
Minister van Begroting, belast met de Nationale Loterij	13 Ministre du Budget, chargé de la Loterie nationale
Minister van Justitie	16 Ministre de la Justice
Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid	- Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique
Minister van Pensioenen	- Ministre des Pensions
Minister van Financiën	25 Ministre des Finances
Minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie	- Ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale
Minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling	- Ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable
Minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken	30 Ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique
Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen	42 Ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges
Staatssecretaris voor Buitenlandse Handel, toegevoegd aan de minister belast met Buitenlandse Handel	- Secrétaire d'État au Commerce extérieur, adjoint au ministre chargé du Commerce extérieur
Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee, toegevoegd aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid	- Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la Mer du Nord, adjoint à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique
Staatssecretaris voor Armoedebestrijding, Gelijke Kansen, Personen met een beperking, Bestrijding van de fiscale fraude, en Wetenschapsbeleid, toegevoegd aan de minister van Financiën	- Secrétaire d'État à la Lutte contre la pauvreté, à l'Égalité des chances, aux Personnes handicapées, à la Lutte contre la fraude fiscale, et à la Politique scientifique, adjointe au ministre des Finances
Staatssecretaris voor Asiel en Migratie, belast met Administratieve Vereenvoudiging, toegevoegd aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken	- Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, chargé de la Simplification administrative, adjoint au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur

IV. Inhoudsopgave volgens minister met vermelding van het onderwerp.

IV. Sommaire par ministre et mentionnant l'objet.

Page/Blz. 79

Lijst afgesloten op 29/12/2014.

Liste clôturée le 29/12/2014.

I. Cumulatieve lijst van de vragen waarop nog niet geantwoord is binnen de door het reglement bepaalde termijn, vanaf 16 oktober 2014.

I. Liste cumulative des questions auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai fixé par le règlement, à partir du 16 octobre 2014.

Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA

**Vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel
Vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur**

21-10-2014	1	Jan Penris	3	30-10-2014	14	Jean-Marc Nollet	4
07-11-2014	18	Luk Van Biesen	4	07-11-2014	19	Luk Van Biesen	4
07-11-2014	20	Luk Van Biesen	4	14-11-2014	22	Zuhail Demir	5
14-11-2014	23	Jean-Marc Nollet	5				

Vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Grote Steden en de Regie der gebouwen

Vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé des Grandes Villes et de la Régie des bâtiments

20-10-2014	1	Koenraad Degroote	3	20-10-2014	2	Koenraad Degroote	3
20-10-2014	3	Koenraad Degroote	3	20-10-2014	4	Koenraad Degroote	3
20-10-2014	5	Franky Demon	3	21-10-2014	7	Filip Dewinter	3
21-10-2014	8	Jan Penris	3	21-10-2014	10	Jan Penris	3
21-10-2014	11	Katrin Jadin	3	21-10-2014	12	Katrin Jadin	3
21-10-2014	13	Katrin Jadin	3	22-10-2014	14	Peter Buysrogge	3
23-10-2014	15	Koenraad Degroote	3	23-10-2014	16	Koenraad Degroote	3
23-10-2014	17	Koenraad Degroote	3	23-10-2014	18	Koenraad Degroote	3
23-10-2014	19	Koenraad Degroote	3	23-10-2014	20	Koenraad Degroote	3
23-10-2014	21	Koenraad Degroote	3	23-10-2014	22	Koenraad Degroote	3
23-10-2014	23	Zakia Khattabi	3	23-10-2014	24	Sabien Lahaye-Battheu	3
23-10-2014	25	Sabien Lahaye-Battheu	3	23-10-2014	26	Sabien Lahaye-Battheu	3
23-10-2014	27	Sabien Lahaye-Battheu	3	23-10-2014	28	Sabien Lahaye-Battheu	3
23-10-2014	29	Sabien Lahaye-Battheu	3	23-10-2014	30	Sabien Lahaye-Battheu	3
23-10-2014	31	Sabien Lahaye-Battheu	3	24-10-2014	32	Sabien Lahaye-Battheu	3

Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
24-10-2014	33	Vincent Van Quickenborne	3	24-10-2014	34	Daphné Dumery	3
27-10-2014	35	Jean-Marc Nollet	3	27-10-2014	37	Georges Gilkinet	3
28-10-2014	39	Jef Van den Bergh	3	28-10-2014	40	Jef Van den Bergh	3
28-10-2014	41	Jef Van den Bergh	3	30-10-2014	42	Jean-Marc Nollet	4
30-10-2014	43	Jean-Marc Nollet	4	30-10-2014	44	Zakia Khattabi	4
30-10-2014	45	Bert Wollants	4	31-10-2014	46	Nele Lijnen	4
03-11-2014	47	Dirk Van Mechelen	4	04-11-2014	48	Georges Gilkinet	4
05-11-2014	49	Roel Deseyn	4	06-11-2014	50	Koenraad Degroote	4
07-11-2014	51	Robert Van de Velde	4	07-11-2014	52	Robert Van de Velde	4
07-11-2014	53	Marcel Cheron	4	07-11-2014	54	Luk Van Biesen	4
07-11-2014	55	Luk Van Biesen	4	12-11-2014	57	Roel Deseyn	4
12-11-2014	59	Koenraad Degroote	4	13-11-2014	60	Jan Penris	5
13-11-2014	61	Zakia Khattabi	5	17-11-2014	62	Jean-Marc Nollet	5
17-11-2014	63	Nele Lijnen	5	18-11-2014	64	Denis Ducarme	5
18-11-2014	65	Denis Ducarme	5	19-11-2014	66	Kristien Van Vaerenbergh	5
19-11-2014	67	Renate Hufkens	5	19-11-2014	68	Renate Hufkens	5
19-11-2014	69	Eric Thiébaud	5				

Vice-eersteminister en minister van Ontwikkelingssamenwerking, Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post
Vice-premier ministre et ministre de la Coopération au développement, de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste

30-10-2014	10	Jean-Marc Nollet	4	07-11-2014	16	Luk Van Biesen	4
12-11-2014	18	Roel Deseyn	4				

Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, belast met Beliris en de Culturele Instellingen

Vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales

21-10-2014	2	Barbara Pas	3	07-11-2014	9	Luk Van Biesen	4
07-11-2014	10	Luk Van Biesen	4	18-11-2014	14	Georges Dallemagne	5

Minister van Justitie
Ministre de la Justice

21-10-2014	1	Barbara Pas	3	21-10-2014	3	Barbara Pas	3
21-10-2014	4	Barbara Pas	3	21-10-2014	5	Stefaan Van Hecke	3
21-10-2014	6	Jan Penris	3	21-10-2014	7	Daniel Senesael	3
23-10-2014	9	Stefaan Van Hecke	3	24-10-2014	11	Sabien Lahaye-Battheu	3

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
24-10-2014	12	Sabien Lahaye-Battheu	3	24-10-2014	13	Sabien Lahaye-Battheu	3
24-10-2014	14	Sabien Lahaye-Battheu	3	24-10-2014	15	Sabien Lahaye-Battheu	3
24-10-2014	16	Sabien Lahaye-Battheu	3	24-10-2014	17	Sabien Lahaye-Battheu	3
24-10-2014	18	Sabien Lahaye-Battheu	3	24-10-2014	19	Sabien Lahaye-Battheu	3
24-10-2014	20	Sabien Lahaye-Battheu	3	24-10-2014	21	Sabien Lahaye-Battheu	3
24-10-2014	26	Sabien Lahaye-Battheu	3	24-10-2014	28	Sabien Lahaye-Battheu	3
24-10-2014	29	Sabien Lahaye-Battheu	3	24-10-2014	34	Daphné Dumery	3
27-10-2014	35	Jef Van den Bergh	3	28-10-2014	37	Jef Van den Bergh	3
28-10-2014	38	Franky Demon	3	28-10-2014	40	Franky Demon	3
30-10-2014	41	Jef Van den Bergh	4	30-10-2014	42	Jef Van den Bergh	4
03-11-2014	44	Willy Demeyer	4	07-11-2014	46	Luk Van Biesen	4
07-11-2014	48	Luk Van Biesen	4	12-11-2014	49	Roel Deseyn	4
12-11-2014	50	Caroline Cassart-Mailleux	4	13-11-2014	51	Sabien Lahaye-Battheu	5
13-11-2014	52	Karin Jiroflée	5	14-11-2014	53	Sonja Becq	5
17-11-2014	54	Jef Van den Bergh	5	17-11-2014	55	Jean-Marc Nollet	5
17-11-2014	56	Özlem Özen	5	17-11-2014	59	Karin Temmerman	5
18-11-2014	65	Olivier Maingain	5	18-11-2014	66	Jan Penris	5
19-11-2014	67	Kristien Van Vaerenbergh	5	19-11-2014	68	Kristien Van Vaerenbergh	5
19-11-2014	69	Kristien Van Vaerenbergh	5	19-11-2014	70	Kristien Van Vaerenbergh	5
19-11-2014	71	Kristien Van Vaerenbergh	5	19-11-2014	72	Kristien Van Vaerenbergh	5
19-11-2014	73	Kristien Van Vaerenbergh	5	19-11-2014	74	Kristien Van Vaerenbergh	5
19-11-2014	75	Kristien Van Vaerenbergh	5	19-11-2014	76	Kristien Van Vaerenbergh	5

Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid
Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique

17-10-2014	1	An Capoen	3	21-10-2014	2	Katrin Jadin	3
24-07-2014	3	Sabien Lahaye-Battheu	3	23-10-2014	4	Sabien Lahaye-Battheu	3
23-10-2014	5	Sabien Lahaye-Battheu	3	23-10-2014	6	Sabien Lahaye-Battheu	3
24-10-2014	7	Dirk Janssens	3	28-10-2014	8	Fabienne Winckel	3
28-10-2014	9	Franky Demon	3	28-10-2014	10	Franky Demon	3
28-10-2014	11	Franky Demon	3	28-10-2014	12	Franky Demon	3

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
28-10-2014	13	Franky Demon	3	28-10-2014	14	Franky Demon	3
28-10-2014	15	Franky Demon	3	28-10-2014	16	Franky Demon	3
30-10-2014	17	Jean-Marc Nollet	4	30-10-2014	18	Jean-Marc Nollet	4
30-10-2014	19	Jean-Marc Nollet	4	30-10-2014	20	Jean-Marc Nollet	4
30-10-2014	21	Jean-Marc Nollet	4	30-10-2014	22	Jean-Marc Nollet	4
30-10-2014	23	Jean-Marc Nollet	4	30-10-2014	24	Jean-Marc Nollet	4
30-10-2014	25	Jean-Marc Nollet	4	30-10-2014	26	Valerie Van Peel	4
30-10-2014	27	Valerie Van Peel	4	31-10-2014	28	Nele Lijnen	4
03-11-2014	29	Jean-Marc Nollet	4	03-11-2014	30	Franky Demon	4
04-11-2014	31	Sarah Smeyers	4	04-11-2014	32	Sarah Smeyers	4
04-11-2014	33	Nathalie Muylle	4	05-11-2014	34	Jan Spooren	4
05-11-2014	35	Jan Spooren	4	05-11-2014	36	Jan Spooren	4
06-11-2014	37	Sarah Smeyers	4	07-11-2014	38	Luk Van Biesen	4
07-11-2014	39	Luk Van Biesen	4	07-11-2014	40	Luk Van Biesen	4
07-11-2014	41	Luk Van Biesen	4	12-11-2014	42	Yoleen Van Camp	4
13-11-2014	43	Yoleen Van Camp	5	13-11-2014	44	Katrin Jadin	5
17-11-2014	45	Jean-Marc Nollet	5	17-11-2014	46	Jean-Marc Nollet	5
18-11-2014	47	An Capoen	5				

**Minister van Financiën
Ministre des Finances**

22-10-2014	11	Veerle Wouters	3	22-10-2014	15	Veerle Wouters	3
30-10-2014	29	Jean-Marc Nollet	4	31-10-2014	31	Roel Deseyn	4
06-11-2014	41	Eric Van Rompuy	4	13-11-2014	50	Christian Brotcorne	5
13-11-2014	52	Christian Brotcorne	5	18-11-2014	54	Dirk Van der Maelen	5
18-11-2014	55	Peter Buysrogge	5				

**Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen
Ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges**

21-10-2014	6	Jan Penris	3	23-10-2014	8	Jef Van den Bergh	3
23-10-2014	9	Jef Van den Bergh	3	23-10-2014	11	Sabien Lahaye- Battheu	3
23-10-2014	13	Sabien Lahaye- Battheu	3	23-10-2014	15	Sabien Lahaye- Battheu	3
23-10-2014	17	Sabien Lahaye- Battheu	3	24-10-2014	21	Bert Wollants	3
28-10-2014	24	Inez De Coninck	3	30-10-2014	31	Jef Van den Bergh	4
03-11-2014	36	Veli Yüksel	4	05-11-2014	37	Veli Yüksel	4
05-11-2014	38	Roel Deseyn	4	06-11-2014	39	Daphné Dumery	4
06-11-2014	40	Inez De Coninck	4	07-11-2014	41	Egbert Lachaert	4
07-11-2014	42	Luk Van Biesen	4	07-11-2014	43	Luk Van Biesen	4
07-11-2014	44	Luk Van Biesen	4	12-11-2014	46	Roel Deseyn	4
14-11-2014	56	Marco Van Hees	5	13-11-2014	58	Philippe Goffin	5
13-11-2014	59	Philippe Goffin	5	13-11-2014	61	Katrin Jadin	5

Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
13-11-2014	62	Katrin Jadin	5	13-11-2014	63	Katrin Jadin	5
13-11-2014	64	Gilles Foret	5	14-11-2014	66	Karin Temmerman	5
14-11-2014	69	Leen Dierick	5	14-11-2014	70	Karin Temmerman	5
14-11-2014	71	Stefaan Van Hecke	5	17-11-2014	73	Jean-Marc Nollet	5
17-11-2014	74	Jean-Marc Nollet	5	17-11-2014	75	Sébastien Pirlot	5
18-11-2014	77	Daphné Dumery	5	19-11-2014	78	Jef Van den Bergh	5

Staatssecretaris voor Armoedebestrijding, Gelijke Kansen, Personen met een beperking, Bestrijding van de fiscale fraude, en Wetenschapsbeleid, toegevoegd aan de minister van Financiën
Secrétaire d'État à la Lutte contre la pauvreté, à l'Égalité des chances, aux Personnes handicapées, à la Lutte contre la fraude fiscale, et à la Politique scientifique, adjointe au ministre des Finances

21-10-2014	1	Barbara Pas	3	21-10-2014	2	Nahima Lanjri	3
21-10-2014	3	Nahima Lanjri	3	04-11-2014	4	Robert Van de Velde	4
04-11-2014	5	Robert Van de Velde	4	07-11-2014	6	Luk Van Biesen	4
07-11-2014	7	Luk Van Biesen	4	07-11-2014	8	Luk Van Biesen	4

Staatssecretaris voor Asiel en Migratie, belast met Administratieve Vereenvoudiging, toegevoegd aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken
Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, chargé de la Simplification administrative, adjoint au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur

21-10-2014	2	Nahima Lanjri	3	22-10-2014	3	Zakia Khattabi	3
23-10-2014	4	Griet Smaers	3	04-11-2014	9	Sarah Smeyers	4
07-11-2014	10	Luk Van Biesen	4	07-11-2014	11	Luk Van Biesen	4
07-11-2014	12	Luk Van Biesen	4	12-11-2014	13	Roel Deseyn	4
17-11-2014	14	An Capoen	5	18-11-2014	15	Denis Ducarme	5
18-11-2014	16	Sarah Smeyers	5	18-11-2014	17	Sarah Smeyers	5
19-11-2014	18	Barbara Pas	5				

(Fr.): In het Frans gestelde vraag. - (N.): In het Nederlands gestelde vraag.

(N.): Question posée en néerlandais. - (Fr.): Question posée en français.

II. Nieuwe vragen waarop niet binnen de door het reglement bepaalde termijn geantwoord is. (Art. 123, eerste tot vierde lid van het reglement van de Kamer).

II. Nouvelles questions auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai fixé par le règlement. (Art. 123, alinéas 1 à 4 du règlement de la Chambre).

III. Vragen van de leden van de Kamer van volksvertegenwoordigers en antwoorden van de ministers.

III. Questions posées par les membres de la Chambre des représentants et réponses données par les ministres.

Vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Grote Steden en de Regie der gebouwen

Vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé des Grandes Villes et de la Régie des bâtiments

DO 2014201500724

Vraag nr. 58 van de heer volksvertegenwoordiger Eric Thiébaud van 12 november 2014 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Grote Steden en de Regie der gebouwen:

Dotaties voor de politiezones. - Rekenfout.

Naar ik verneem zijn heel wat politiezones niet te spreken over het feit dat ze een deel van hun dotatie voor het jaar 2014 aan de FOD Binnenlandse Zaken moeten terugstorten.

Een en ander valt hun des te moeilijker omdat het probleem niets te maken zou hebben met de door de betrokken politiezones gemaakte ramingen.

Volgens de informatie waarover ik beschik, zou een fout van de FOD Binnenlandse Zaken bij de berekening van de dotaties voor de begroting 2014 tot deze vervelende situatie hebben geleid.

1. Naar verluidt verliest de politiezone Hauts-Pays zo een bedrag van 34.504 euro op haar begroting 2014 (op een dotatie van 2.316.536 euro), en moet de zone Bergen-Quévy van de dotatie van 8 miljoen euro die ze ontvangt in 2014, 120.000 euro terugstorten. Voor politiezones die al met financiële moeilijkheden geconfronteerd worden, zijn dat geen verwaarloosbare bedragen.

Bent u op de hoogte van die situatie?

2. Bevestigt u dat de FOD Binnenlandse Zaken fouten heeft gemaakt bij de berekening van de voor de begroting 2014 aan de politiezones toe te kennen dotaties?

3. Zo ja, hoe komt dat?

4. Worden er de betrokken politiezones terugbetalingsfaciliteiten toegestaan?

5. Kunt u dat verlies aan middelen compenseren met steun uit andere bronnen?

DO 2014201500724

Question n° 58 de monsieur le député Eric Thiébaud du 12 novembre 2014 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé des Grandes Villes et de la Régie des bâtiments:

Dotations octroyées aux zones de police. - L'erreur de calcul.

De nombreuses zones de police me font part de leur déception de devoir rendre au SPF Intérieur une partie de la dotation qui leur a été octroyée pour l'année 2014.

Il s'agit d'une situation d'autant plus difficile à accepter qu'elle serait indépendante des prévisions effectuées par les zones de police concernées elles-mêmes.

Selon les informations en ma disposition, c'est une erreur de calcul dans le chef du SPF Intérieur quant aux dotations octroyées pour le budget 2014 qui serait à l'origine de ce désagrément.

1. Ainsi, par exemple, la somme à amputer au budget 2014 s'élèverait à 34.504 euros (sur les 2.316.536 d'euros de dotations) du côté de la police des Hauts-Pays alors que la zone de police de Mons-Quévy devrait rendre 120.000 euros, sur les huit millions de dotations qu'elle reçoit en 2014. Des sommes non négligeables pour des zones de police déjà touchées par des difficultés financières.

Êtes-vous au courant de cette situation?

2. Confirmez-vous les erreurs de calcul de la part du SPF Intérieur concernant les dotations octroyées pour le budget 2014 aux zones de police?

3. Si oui, quelles en sont les raisons?

4. Des solutions sont-elles proposées aux zones concernées pour faciliter le remboursement des montants dus?

5. Cette perte de moyens pourrait-elle être compensée par d'autres sources d'aides que vous mettriez à leur disposition?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Grote Steden en de Regie der gebouwen van 23 december 2014, op de vraag nr. 58 van de heer volksvertegenwoordiger Eric Thiébaud van 12 november 2014 (Fr.):

1 tot 3. Ik ben inderdaad op de hoogte van het teveel geïnde bedrag door de politiezones met betrekking tot de federale basistoelage in het licht van de gezondheidsindex die werd vastgesteld in december 2013.

Ter informatie: de bedragen van de federale basistoelage *sensu stricto* en het onderdeel verbonden aan de terugbetaling van de solidariteit ingehouden bij bepaalde politiezones voor het jaar 2013, worden verkregen via de consolidering van de bedragen toegekend in 2002 aan de politiezones bij de laatste jaarlijkse indexering die beschikbaar is op het moment van de opmaak van de algemene uitgavenbegroting (december 2011). De geïndexeerde bedragen worden vervolgens vermenigvuldigd met de inflatieparameters vastgesteld door de begrotingsomzendbrief voor de evolutie van 2011 tot 2012 (+2,7 %) en van 2012 tot 2013 (+2,0 %).

Na afloop van het financiële dienstjaar wordt de vooropgestelde indexering vervolgens vergeleken met de werkelijke evolutie van de gezondheidsindex gedurende de twee jaar waarvoor in de aanvankelijke berekening enkel rekening werd gehouden met de te verwachten schommelingen.

Tijdens die vergelijking kon een te hoge schatting van de vooropgestelde indexering worden vastgesteld voor de jaren 2011-2013 (4,75 % in plaats van 3,19 %).

Die vergelijking tussen de vooropgestelde berekeningen en de werkelijke evolutie van de index is voorzien in artikel 3 van het koninklijk besluit van 15 december 2013 houdende de toekenning van een federale basisdotatie waarin wordt gesteld dat "de federale basistoelage 2013 zal worden aangepast aan de reële evolutie van de gezondheidsindex".

Mijn diensten hebben derhalve geen enkele fout gemaakt bij de berekening van de federale basisdotatie.

4. Wat de terugbetaling van het teveel geïnde bedrag door de politiezones betreft, heeft mijn voorganger geopteerd voor een recuperatie van het totale bedrag over een periode van vijf maanden.

Sinds 30 juli 2014 gaat het sociaal secretariaat van de geïntegreerde politie (SSGPI) over tot een inhouding op de voorschotten van de federale basisdotatie 2014 die maandelijks door de federale Staat aan de politiezones worden gestort.

Réponse du vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé des Grandes Villes et de la Régie des bâtiments du 23 décembre 2014, à la question n° 58 de monsieur le député Eric Thiébaud du 12 novembre 2014 (Fr.):

1 à 3. Je suis effectivement au courant du trop perçu par les zones de police au titre de subvention fédérale de base en regard de la progression réelle de l'indice santé constatée en décembre 2013.

À titre informatif, les montants de la subvention fédérale de base *sensu stricto* et de sa composante liée au remboursement de la solidarité retenue auprès de certaines zones de police pour l'année 2013 sont obtenus par la consolidation des montants attribués en 2002 aux zones de police à la dernière indexation annuelle disponible au moment de la confection du budget général des dépenses (décembre 2011). Les montants ainsi indexés sont ensuite multipliés par les paramètres d'inflation établis par la circulaire budgétaire pour l'évolution de 2011 à 2012 (+2,7 %) et de 2012 à 2013 (+2,0 %).

À l'issue de l'exercice financier, l'indexation prévisionnelle est ensuite comparée avec l'évolution réelle de l'indice-santé durant les deux années pour lesquelles seule une prévision de fluctuation a été prise en compte dans le calcul initial.

Lors de cette comparaison, une surévaluation de l'indexation prévisionnelle a pu être constatée pour les années 2011-2013 (4,75 % au lieu de 3,19 %).

Cette comparaison entre les calculs prévisionnels et l'évolution réelle de l'indice est prévue réglementairement à l'article 3 de l'arrêté royal du 15 décembre 2013 attribuant la dotation fédérale de base, lequel dispose que "la subvention fédérale de base de l'année 2013 sera adaptée à l'évolution réelle de l'indice-santé".

Aucune erreur de calcul de la dotation fédérale de base n'a dès lors été commise par mes services.

4. Pour ce qui concerne le remboursement du trop-perçu par les zones de police, ma prédécesseure a opté pour une récupération du montant total sur une période de cinq mois.

Cette récupération s'effectue depuis le 30 juillet 2014 par le secrétariat social de la police intégrée (SSGPI) qui procède à une retenue sur les avances versées mensuellement par l'État fédéral aux zones de police de la subvention fédérale de base 2014.

5. Het desbetreffende correctiemechanisme wordt eveneens toegepast op andere federale toelage-/ dotatiemechanismen. Bijgevolg is het niet de bedoeling de correctie van de federale basistoelage 2013 te compenseren.

Ten slotte wil ik wijzen op de inspanning die de federale staat in 2014 heeft geleverd ten gunste van de politiezones, door het bedrag van de regularisatie van het vakantiegeld voor de jaren 2009-2010 à ratio van 100 % ten laste te nemen.

Minister van Begroting, belast met de Nationale Loterij

DO 2014201500707

Vraag nr. 2 van de heer volksvertegenwoordiger Luk Van Biesen van 07 november 2014 (N.) aan de minister van Begroting, belast met de Nationale Loterij:

Administraties. - Overheidsbedrijven. - Arbeidsongevallen.

Met betrekking tot arbeidsongevallen kreeg ik graag van u een antwoord op de volgende vragen voor de periode 2009 -2013, jaarlijks:

1. Hoeveel arbeidsongevallen hebben zich jaarlijks voorgedaan bij mannen en vrouwen in de administraties en eventuele overheidsbedrijven die onder uw bevoegdheden vallen?
2. Hoeveel van deze arbeidsongevallen hebben zich specifiek voorgedaan omwille van het niet dragen van gepaste veiligheidskledij en/of -schoenen?
3. Hoeveel werknemers (opgesplitst per jaar, per Gewest en naar geslacht) zijn hierdoor (eventueel tijdelijk) werk onbekwaam geworden?
4. Hoelang bedraagt de gemiddelde afwezigheid ten gevolge van een arbeidsongeval?
5. Hoeveel werknemers zijn blijvend werk onbekwaam geworden?
6. Hoeveel van deze werknemers zijn invalide geworden?
7. Hoeveel van deze werknemers, opgesplitst per geslacht en per Gewest, hebben het werk progressief hervat:
 - a) binnen de overheid op dezelfde dienst;
 - b) binnen de overheid op een andere dienst;
 - c) elders?

5. Le mécanisme de correction ici concernée est également appliqué dans d'autres mécanismes fédéraux de sub-sides/ dotations. Par conséquent, il n'est pas envisagé de compenser la correction de la subvention fédérale base 2013.

Il me revient enfin de rappeler l'effort réalisé par l'État fédéral en 2014 au profit des zones de police en prenant à sa charge à 100 % le montant de la régularisation du pécule de vacances pour les années 2009-2010.

Ministre du Budget, chargé de la Loterie nationale

DO 2014201500707

Question n° 2 de monsieur le député Luk Van Biesen du 07 novembre 2014 (N.) au ministre du Budget, chargé de la Loterie nationale:

Administrations. - Entreprises publiques. - Accidents du travail.

En matière d'accidents du travail, pouvez-vous m'indiquer pour chaque année de la période 2009-2013:

1. les statistiques annuelles relatives au nombre d'hommes et de femmes victimes d'accidents du travail dans les administrations et, le cas échéant, les entreprises publiques relevant de vos compétences;
2. le nombre de ces accidents du travail spécifiquement attribuables au port de chaussures et/ou de vêtements inadaptes;
3. le nombre de travailleurs (par an, par Région et par sexe) ayant ainsi été déclarés en incapacité de travail (le cas échéant, temporaire);
4. la durée moyenne des absences résultant d'un accident du travail;
5. le nombre de travailleurs chez qui ces accidents ont entraîné une incapacité de travail permanente;
6. le nombre de travailleurs chez qui ces accidents ont entraîné une invalidité;
7. le nombre de travailleurs ayant progressivement repris le travail, par sexe et par Région:
 - a) au sein de l'administration, dans le même service;
 - b) au sein de l'administration, dans un autre service;
 - c) ailleurs;

8. Hoeveel hebben deze arbeidsongevallen gekost aan de overheid?

9. Welke bijzondere maatregelen werden in de diensten en eventuele overheidsbedrijven genomen om de beoogde Europese doelstelling om tegen 2012 een verlaging van de arbeidsongevallen met 25 %, te bereiken?

10. a) Heeft u extra maatregelen genomen om deze vooropgestelde Europese doelstelling te bereiken?

b) Zo ja, welke?

Antwoord van de minister van Begroting, belast met de Nationale Loterij van 23 december 2014, op de vraag nr. 2 van de heer volksvertegenwoordiger Luk Van Biesen van 07 november 2014 (N.):

1. Hierna vindt u de cijfers met betrekking tot de arbeidsongevallen die zich jaarlijks hebben voorgedaan bij de personeelsleden van de Federale Overheidsdienst Budget en Beheerscontrole:

2009:

- Vrouwen: 3

- Mannen: 0

2010:

- Vrouwen: 3

- Mannen: 2

2011:

- Vrouwen: 2

- Mannen: 3

2012:

- Vrouwen: 3

- Mannen: 0

2013:

- Vrouwen: 3

- Mannen: 1

2. Er hebben zijn geen arbeidsongevallen voorgedaan binnen de FOD Budget en Beheerscontrole omwille van het niet dragen van aangepaste veiligheidskledij en/of schoenen.

3. Hierna vindt u een overzicht van de weknemers van de FOD Budget en Beheerscontrole die tijdelijk werk onbekwaam geworden zijn door hun arbeidsongeval:

2009:

- Vrouwen: 2

- Mannen: 0

2010:

- Vrouwen: 1

- Mannen: 2

2011:

- Vrouwen: 1

8. le coût que représentent ces accidents du travail pour l'État;

9. les mesures particulières prises dans les services et, le cas échéant, les entreprises publiques en vue d'atteindre l'objectif européen d'une réduction de 25 % du nombre d'accidents du travail à l'horizon 2012;

10. a) si vous avez pris des mesures supplémentaires en vue d'atteindre cet objectif européen;

b) dans l'affirmative, en quoi consistent ces mesures?

Réponse du ministre du Budget, chargé de la Loterie nationale du 23 décembre 2014, à la question n° 2 de monsieur le député Luk Van Biesen du 07 novembre 2014 (N.):

1. Voici les chiffres relatifs aux accidents du travail survenus chaque année parmi les membres du personnel du Service public fédéral Budget et Contrôle de la Gestion:

2009:

- Femmes: 3

- Hommes: 0

2010:

- Femmes: 3

- Hommes: 2

2011:

- Femmes: 2

- Hommes: 3

2012:

- Femmes: 3

- Hommes: 0

2013:

- Femmes: 3

- Hommes: 1

2. Aucun accident du travail attribuable au port de chaussures et/ou vêtements de travail inadaptés en termes de sécurité ne s'est produit au SPF Budget et Contrôle de la Gestion,

3. Voici une liste des travailleurs du SPF Budget et Contrôle de la Gestion en incapacité de travail temporaire suite à un accident du travail:

2009:

- Femmes: 2

- Hommes: 0

2010:

- Femmes: 1

- Hommes: 2

2011:

- Femmes: 1

- Mannen: 1

2012:

- Vrouwen: 2

- Mannen: 0

2013:

- Vrouwen: 1

- Mannen: 1

4. De gemiddelde afwezigheid ten gevolge van een arbeidsongeval bedraagt 5 werkdagen.

5. Er zijn geen werknemers blijvend werk onbekwaam geworden bij de FOD Budget en Beheerscontrole.

6. Er zijn geen werknemers invalide geworden ten gevolge van hun arbeidsongeval bij de FOD Budget en Beheerscontrole.

7. a) Volgende personeelsleden van de FOD Budget en Beheerscontrole hebben het werk onmiddellijk en voltijds hervat, dus deze personeelsleden zijn terug beginnen werken volgens hun werkrooster zoals voor het arbeidsongeval:

2009:

- Vrouwen: 2

- Mannen: 0

2010:

- Vrouwen: 1

- Mannen: 2

2011:

- Vrouwen: 1

- Mannen: 1

2012:

- Vrouwen: 2

- Mannen: 0

2013:

- Vrouwen: 1

- Mannen: 1

b) en c) Geen enkel personeelslid van de FOD Budget en Beheerscontrole heeft het werk hervat op een andere dienst binnen de overheid of elders.

8. Medex betaalt de kosten in het kader van de arbeidsongevallen. De FOD Budget en Beheerscontrole beschikt dus over geen gegevens in verband met kosten verbonden aan de arbeidsongevallen.

9. Er wordt dagelijks aandacht besteed aan de inrichting van de werkplekken zodat deze zo optimaal mogelijk ingericht worden met een zo klein mogelijke kans op arbeidsongevallen (struikelgevaar, elektrocutie, valgevaar en zo meer).

- Hommes: 1

2012:

- Femmes: 2

- Hommes: 0

2013:

- Femmes: 1

- Hommes: 1

4. L'absence moyenne résultant d'un accident du travail est de 5 jours ouvrables.

5. Aucun travailleur du SPF Budget et Contrôle de la Gestion n' a été mis en incapacité de travail permanente.

6. Aucun travailleur du SPF Budget et Contrôle de la Gestion n'est devenu invalide à la suite d'un accident du travail.

7. a) Les travailleurs suivants du SPF Budget et Contrôle de la Gestion ont repris leur travail immédiatement et à temps plein, donc conformément à la grille de travail telle qu'elle était avant leur accident du travail:

2009:

- Femmes: 2

- Hommes: 0

2010:

- Femmes: 1

- Hommes: 2

2011:

- Femmes: 1

- Hommes: 1

2012:

- Femmes: 2

- Hommes: 0

2013:

- Femmes: 1

- Hommes: 1

b) et c) Aucun membre du personnel du SPF Budget et Contrôle de la Gestion n'a repris le travail au sein d'un autre service de l'administration publique ni ailleurs.

8. Medex paie les frais dus aux accidents du travail. Le SPF Budget et Contrôle de la Gestion ne dispose donc d'aucune donnée concernant les frais dus aux accidents du travail.

9. Une attention quotidienne est consacrée à l'aménagement optimal des postes de travail pour réduire au maximum le risque d'accidents du travail (risque de trébucher, d'électrocution, de tomber, etc.).

10. Er werden geen extra maatregelen genomen om het aantal arbeidsongevallen te doen verminderen.

Minister van Justitie

DO 2014201500535

Vraag nr. 25 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sabien Lahaye-Battheu van 24 oktober 2014 (N.) aan de minister van Justitie:

Justitieassistenten. - Burgerrechtelijke opdrachten.

In navolging van antwoorden op eerder gestelde vragen hierover (vraag nr. 370 van 8 maart 2012, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2011-2012, nr. 63, blz. 348; vraag nr. 856 van 28 maart 2013, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2012-2013, nr. 118, blz. 279), beoog ik met deze vraag onder andere recentere cijfers. Opdat de justitieassistenten een kwalitatieve sociale studie in het kader van de burgerrechtelijke opdrachten zouden kunnen uitvoeren, heeft het Directoraat-generaal Justitiehuisen de behandelingstermijn vastgelegd op drie maanden. Deze termijn start met de aanstelling van de justitieassistent en eindigt met het doorsturen van het verslag naar de opdrachtgevende overheid.

1. Hoeveel burgerrechtelijke opdrachten, per justitiehuis, werden ontvangen in 2013?

2. Hoeveel justitieassistenten stonden, per justitiehuis, voor de uitvoering van deze burgerrechtelijke opdrachten in?

3. Wat was in 2013, per justitiehuis, de doorlooptijd, onderverdeeld in drie fases:

a) de tijd tussen de beslissing en de registratie van het mandaat in het justitiehuis;

b) de tijd tussen de registratie van het mandaat in het justitiehuis en de effectieve aanstelling van een justitieassistent;

c) de tijd tussen de aanstelling van een justitieassistent en het einde van het mandaat?

4. Hoeveel dossiers werden in 2013, per justitiehuis, in die drie maanden afgewerkt en hoeveel per bijkomende maand?

5. Wat is vandaag de achterstand in burgerrechtelijkeopdrachtendossiers?

10. Aucune mesure supplémentaire n'a été prise pour diminuer le nombre d'accidents du travail.

Ministre de la Justice

DO 2014201500535

Question n° 25 de madame la députée Sabien Lahaye-Battheu du 24 octobre 2014 (N.) au ministre de la Justice:

Assistants de justice. - Missions de droit civil.

Après la réponse à des questions antérieures sur le sujet (question n° 370 du 8 mars 2012, *Questions et Réponses écrites*, Chambre, 2011-2012, n° 63, p. 348 et question n° 856 du 28 mars 2013, *Questions et Réponses écrites*, Chambre, 2012-2013, n° 118, p. 279), la présente question vise à obtenir des chiffres plus récents. Pour que les assistants de justice puissent réaliser une étude sociale qualitative dans le cadre des missions de droit civil, la direction générale des Maisons de justice a fixé le délai de traitement à trois mois. Ce délai débute lors de la désignation de l'assistant de justice et se termine lors de l'envoi du rapport à l'autorité mandante.

1. Combien de missions de droit civil ont été confiées aux assistants de justice en 2013, par maison de justice?

2. Combien d'assistants de justice se sont chargés, par maison de justice, de l'exécution de ces missions de droit civil?

3. Quel était, en 2013, par maison de justice, le délai de traitement des dossiers, pour les trois phases suivantes:

a) le délai entre la décision et l'enregistrement du mandat à la maison de justice?

b) le délai entre l'enregistrement du mandat à la maison de justice et la désignation effective d'un assistant de justice?

c) le délai entre la désignation d'un assistant de justice et la fin du mandat?

4. Quel était, en 2013, par maison de justice, le nombre de dossiers clôturés dans les trois mois et le nombre de dossiers clôturés par mois supplémentaire?

5. Quel est aujourd'hui l'arriéré dans les dossiers relatifs aux missions de droit civil?

Antwoord van de minister van Justitie van 31 december 2014, op de vraag nr. 25 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sabien Lahaye-Battheu van 24 oktober 2014 (N.):

1. In 2013 ontvingen de justitiehuizen op nationaal niveau 3.077 nieuwe mandaten, die werden ingevoerd in de databank SIPAR. Dit is een daling van ongeveer 1 % ten opzichte van 3.115 nieuwe mandaten die werden geregistreerd in 2012 (voor de gegevens per justitiehuis zie tabel 1 in bijlage).

Réponse du ministre de la Justice du 31 décembre 2014, à la question n° 25 de madame la députée Sabien Lahaye-Battheu du 24 octobre 2014 (N.):

1. En 2013, les maisons de justice ont reçu au niveau national 3.077 nouveaux mandats qui ont été encodés dans la base de donnée SIPAR. Cela représente une baisse d'environ 1 % par rapport aux 3.115 nouveaux mandats enregistrés en 2012 (pour les données par maison de justice voir le tableau 1 ci-joint).

Jaar/Année 2013		
Nieuwe mandaten/Nouveaux mandats		
Regionale directie/ <i>Direction Régionale</i>	Justitiehuis/ <i>Maison de Justice</i>	Burgerrechtelijke opdrachten/ <i>Missions civiles</i>
Noord/ <i>Nord</i>	Antwerpen	127
	Brugge	145
	Brussel	73
	Dendermonde	297
	Gent	198
	Hasselt	131
	Ieper	29
	Kortrijk	113
	Leuven	172
	Mechelen	177
	Oudenaarde	63
	Tongeren	201
	Turnhout	179
	Veurne	51
Zuid/ <i>Sud</i>	Arlon	38
	Bruxelles	138
	Charleroi	119
	Dinant	16
	Eupen	26
	Huy	59
	Liège	201
	Marche-en-Famenne	40
	Mons	86
	Namur	98
	Neufchâteau	45
	Nivelles	40
	Tournai	108
Verviers	107	
Totaal / <i>Total</i>		3.077

2. Op nationaal niveau waren er in 2013 gemiddeld 86,15 voltijds equivalenten verantwoordelijk voor het beheer van de dossiers in de burgerrechtelijke opdrachten (voor de gegevens per justitiehuis zie tabel 2).

2. Au niveau national, en 2013, il y avait en moyenne 86,15 équivalents temps-plein en charge de la gestion de dossiers en missions civiles (pour les données par maison de justice, voir le tableau 2 ci-joint).

Burgerrechtelijke opdrachten/ <i>Missions civiles</i>	
Justitiehuis/ <i>Maison de justice</i>	Effectieve VTE/ <i>ETP effectif</i>
Antwerpen	3,30
Brugge	3,50
Brussel	3,80
Dendermonde	5,70
Gent	6,00(1)
Hasselt	3,60
Ieper	1,20
Kortrijk	2,35
Leuven	4,00
Mechelen	4,10
Oudenaarde	2,80
Tongeren	5,00
Turnhout	3,60
Veurne	1,50
Arlon	1,00
Bruxelles	3,70
Charleroi	5,00
Dinant	0,80
Eupen	0,50
Huy	2,50
Liège	6,60
Marche	1,20
Mons	3,00
Namur	4,70
Neufchâteau	1,50
Nivelles	2,00
Tournai	3,10
Verviers	3,40
Totaal / <i>Total</i>	89,45

(1) + 50 Justitieassistenten die in 2013 elk 2 Burgerrechtelijke opdrachten opgenomen hebben naast hun gewone opdracht om de wachtlijst van 150 opdrachten weg te werken./
(1) + 50 Assistants de justice qui ont effectués en 2013 chacun 2 missions civiles à côté de leur mission normale pour éliminer la liste d'attente de 150 missions

3. a) De tijd tussen de beslissing en de registratie van het mandaat in het justitiehuis bedroeg in 2013 gemiddeld 14,85 dagen over heel België (voor de gegevens per justitiehuis uitgedrukt in dagen zie tabel 3 "ontvangst").

3. a) En 2013, la période entre la décision et l'encodage du mandat en maison de justice était, en moyenne, de 14,85 jours pour toute la Belgique (pour les données par maison de justice exprimées en nombre de jours, voir le tableau 3 ci-joint, colonne "durée moyenne").

Aard duurtijd / Type de durée				
Regionale directie/ <i>Direction Régionale</i>	Justitiehuis/ <i>Maison de Justice</i>	Gemiddelde duur ontvangst/ <i>durée moyenne</i>	Gemiddelde duur in wacht/ <i>durée moyenne attente</i>	Gemiddelde duur actief/ <i>durée moyenne actif</i>
Noord/Nord	Antwerpen	21,69	71,97	86,37
	Brugge	5,24	49,06	91,11
	Brussel	3,84	41,78	84,68
	Dendermonde	14,61	53,33	94,19
	Gent	10,39	37,22	79,46
	Hasselt	9,53	62,66	77,48
	Ieper	22,59	116,90	100,23
	Kortrijk	17,04	67,92	95,58
	Leuven	124,66	47,72	93,53
	Mechelen	11,29	31,78	84,87
	Oudenaarde	10,86	85,26	101,77
	Tongeren	20,91	22,16	91,11
	Turnhout	12,41	21,64	87,15
	Veurne	19,78	87,39	89,85
Zuid/Sud	Arlon	12,58	22,21	85,69
	Bruxelles	29,52	42,50	98,71
	Charleroi	5,29	14,83	91,79
	Dinant	5,19	7,43	122,70
	Eupen	6,38	2,52	75,56
	Huy	9,10	16,62	116,62
	Liège	7,00	25,91	95,89
	Marche-en-Famenne	5,68	25,75	163,09
	Mons	6,13	13,72	101,10
	Namur	7,90	106,23	105,59
	Neufchâteau	2,22	0,00	138,76
	Nivelles	5,55	8,15	125,45
	Tournai	1,11	36,38	96,62
	Verviers	7,32	17,27	119,12
	Totaal/Total		14,85	40,58	99,79

b) De tijd tussen de registratie van het mandaat in het justitiehuis en de effectieve aanstelling van een justitieassistent bedroeg in 2013 gemiddeld 40,58 over heel België (voor de gegevens per justitiehuis zie tabel 3 "gemiddelde duur in wacht"). Dit houdt in dat de gemiddelde wachttijd is verminderd ten opzichte van 2012, toen bedroeg de gemiddelde wachttijd nog 55,98 dagen.

c) De tijd tussen de aanstelling van een justitieassistent en het einde van het mandaat bedroeg in 2013 gemiddeld 99,79 dagen over heel België (voor de gegevens per justitiehuis zie tabel 3 "actieve doorlooptijd"). In 2012 bedroeg de gemiddeld actieve doorlooptijd nog 94,67 dagen. Het betreft echter jaarlijkse schommelingen die veroorzaakt worden door verschillende factoren zoals bijvoorbeeld de complexiteit van bepaalde dossiers, ogenblik van registratie enzovoort.

b) En 2013, la période entre l'encodage et la désignation effective d'un assistant de justice était, en moyenne, de 40,58 jours pour toute la Belgique (pour les données par maison de justice, voir tableau 3 "attente"). Cela montre que la durée moyenne de temps d'attente a diminué par rapport à 2012 puisqu'elle était alors de 55,98 jours.

c) En 2013, la période entre la désignation d'un assistant de justice et la clôture du mandat était, en moyenne, de 99,79 jours pour toute la Belgique (pour les données par maison de justice, voir le tableau 3 "actif"). En 2012, la durée moyenne "actif" était de 94,67 jours. Cela concerne des variations annuelles causées par différents facteurs comme, par exemple, la complexité de certains dossiers, le moment de l'encodage, etc.

4. In 2013 werden er in totaal 3.189 dossiers afgesloten tussen 1 januari en 31 december. Van deze dossiers werden er 1.515 binnen de drie maanden na de aanstelling van een justitieassistent afgesloten, dit is 47,5 %. Aan het einde van de vierde maand kwam dit cijfer uit op 2.682 dossiers en aan het einde van de vijfde maand op 3.014 dossiers.

Deze cijfers tonen aan dat aan het einde van de vierde maand na datum van aanstelling van een justitieassistent 84 % van de dossiers werden afgesloten (voor de gegevens per justitiehuis zie tabel 4).

4. En 2013, il y a eu un total de 3.189 clôturés entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre. De ces dossiers, 1.515 ont été clôturés endéans les trois mois qui suivent la désignation de l'assistant de justice. Cela représente 47,5 %. À la fin du quatrième mois, ce chiffre atteint le 2682 dossiers et à la fin du cinquième mois 3.014 dossiers.

Ces chiffres montrent qu'à la fin du quatrième mois qui suit la date de désignation de l'assistant de justice, 84 % des dossiers sont clôturés (pour les données par maison de justice, voir le tableau 4).

		Looptijd afgesloten mandaten burgerrechtelijke opdrachten 2013/ <i>Temps de parcours mandats cloturés missions civiles 2013</i>											
		Categorie/Catégorie											Tota(a)l
		0-90	91-120	121-150	151-180	181-210	211-240	241-270	271-300	301-330	331-360	>360	
Noord/ Nord	Antwerpen	87	54	12	.	.	.	.	1	.	.	.	154
	Brugge	83	58	15	4	2	.	.	.	.	.	.	162
	Brussel	58	31	3	3	.	.	.	.	.	.	.	95
	Dendermonde	131	94	46	10	.	2	.	.	.	.	1	284
	Gent	181	34	17	2	2	1	1	1	.	.	.	239
	Hasselt	99	33	9	.	.	.	.	.	.	.	1	142
	Ieper	8	17	6	.	.	.	.	.	.	.	.	31
	Kortrijk	51	34	9	2	2	2	1	.	.	.	.	101
	Leuven	67	89	11	1	.	.	.	.	.	.	.	168
	Mechelen	98	69	1	2	.	1	.	.	.	.	.	171
	Oudenaarde	37	17	15	5	1	1	1	.	.	.	.	77
	Tongeren	114	59	22	7	3	1	.	1	.	.	1	208
	Turnhout	99	38	16	5	2	2	.	.	.	.	.	162
	Veurne	32	6	4	4	2	.	.	.	.	.	.	48
	Totaal	1.145	633	186	45	14	10	3	3	.	.	3	2.042
Zuid/ Sud	Arlon	19	13	1	3	.	.	.	.	.	.	.	36
	Bruxelles	40	81	12	4	2	.	.	.	.	.	.	139
	Charleroi	56	53	11	1	.	.	.	.	.	.	.	121
	Dinant	2	8	7	2	1	.	.	.	.	.	.	20
	Eupen	20	2	2	1	.	.	.	.	.	.	.	25
	Huy	18	18	11	7	4	2	1	.	.	.	.	61
	Liège	52	143	14	2	.	.	.	.	.	.	.	211
	Marche- en-Fam.	9	14	13	5	3	.	.	.	.	.	1	45
	Mons	38	40	17	5	.	.	.	.	.	.	.	100
	Namur	34	49	11	6	2	1	1	2	.	.	.	106
	Neufchâteau	5	11	3	7	5	1	1	.	.	.	.	33
	Nivelles	6	13	14	9	1	1	.	.	.	.	.	44
	Tournai	39	50	13	2	1	.	.	.	.	.	.	105
	Verviers	32	39	17	10	1	.	.	.	1	.	1	101
	Totaal	370	534	146	64	20	5	3	2	1	.	2	1.147
Totaal/Total		1.515	1.167	332	109	34	15	6	5	1	.	5	3.189

Bron: Dienst Data Analyse en Kwaliteit 24 februari 2014/

Source : Service Analyse des données et Qualité 24 février 2014

5. Op datum van 15 november 2014 was het aantal dossiers op wachtlijsten, op nationaal niveau 441 (voor de gegevens per justitiehuis zie tabel 5).

5. En date du 15 novembre 2014, au niveau national, il y avait 441 dossiers en attente (pour les données par maison de justice, voir le tableau 5).

Etat du mandat à 15/11/2014/ Toestand op 15/11/2014		
Regionale directie/ <i>Direction régionale</i>	Justitiehuis/ <i>Maison de Justice</i>	Wachtlijst/ <i>En attente</i>
Noord/ <i>Nord</i>	Antwerpen	23
	Brugge	2
	Brussel	43
	Dendermonde	58
	Gent	6
	Hasselt	34
	Ieper	5
	Kortrijk	31
	Leuven	32
	Mechelen	4
	Oudenaarde	7
	Tongeren	25
	Turnhout	28
	Veurne	23
Zuid/ <i>Sud</i>	Arlon	8
	Bruxelles	30
	Eupen	3
	Liège	33
	Mons	15
	Neufchâteau	7
	Tournai	1
	Verviers	23
Totaal/ <i>Total</i>		441

DO 2014201500778

Vraag nr. 57 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karin Temmerman van 17 november 2014 (N.) aan de minister van Justitie:

De databank "Verkeersovertredingen". (MV 26)

Rechters beschikken vandaag nog steeds over onvolledige informatie om verkeersovertreders op een correcte manier te beoordelen. Zo komen veelplegers weg met veel te lichte straffen.

Een van de oorzaken is het ontbreken van een databank "verkeersovertredingen". Nu worden minnelijke schikkingen, boetes en onmiddellijke inningen nergens bijgehouden. Op die manier weten rechters niet of iemand al veel snelheidsboetes heeft gekregen.

DO 2014201500778

Question n° 57 de madame la députée Karin Temmerman du 17 novembre 2014 (N.) au ministre de la Justice:

La banque de données "infractions de roulage". (QO 26)

Les juges ne disposent toujours pas, à l'heure actuelle, d'informations suffisantes pour juger correctement les contrevenants au code de la route. Les multirécidivistes s'en sortent dès lors avec des sanctions bien trop légères.

Cela s'explique notamment par l'absence de banque de données "infractions de roulage". Les transactions, amendes et perceptions immédiates ne sont aujourd'hui répertoriées nulle part. Il s'ensuit que les juges ignorent si un conducteur s'est déjà vu infliger de nombreuses amendes pour excès de vitesse.

Nochtans is justitie al vele jaren in de weer met de oprichting van allerhande databanken.

Zo is er het informaticasysteem 'Mammoth at Central Hosting' (MaCH) voor zover geweten in gebruik sinds 2012. Het systeem laat parketten toe alle verkeersinbreuken die sinds 1996 in heel het land zijn gepleegd op te zoeken. Op die manier worden alle gegevens uit gerechtelijke dossiers inzake verkeer op het niveau van de politierechtbanken gecentraliseerd. In deze databank zouden echter alleen veroordelingen worden bijgehouden. Met andere woorden: onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen, enzovoort komen niet in de databank.

Ook in de Kruispuntbank Rijbewijzen worden onmiddellijke inningen, boetes en minnelijke schikkingen niet geregistreerd.

1. a) Wat is de stand van zaken met betrekking tot MaCH?

b) Is deze databank momenteel operationeel?

2. a) Klopt het dat enkel veroordelingen geregistreerd worden in MaCH?

b) Op welke manier worden minnelijke schikkingen, onmiddellijke inningen en boetes opgelegd door de politie nu bijgehouden?

c) Op welke manier hebben politierechters toegang tot deze informatie?

3. a) Wanneer komt de databank "verkeersovertredingen" er?

b) Zijn daaromtrent reeds afspraken gemaakt met de minister van Binnenlandse Zaken?

4. a) Komt er een koppeling van de databank "verkeersovertredingen" met de Kruispuntbank Rijbewijzen en MaCH?

b) Hoever staat u daarmee?

c) Zullen zowel de politie als justitie deze gekoppelde databank kunnen raadplegen?

Antwoord van de minister van Justitie van 31 december 2014, op de vraag nr. 57 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karin Temmerman van 17 november 2014 (N.):

1. De databank MaCH is operationeel en gecentraliseerd sinds 2012.

Cela fait pourtant de nombreuses années que la Justice oeuvre à l'élaboration de toute une série de banques de données.

D'après mes informations, le système informatique 'Mammoth at Central Hosting' (MaCH) est opérationnel depuis 2012. Il permet aux parquets de rechercher toutes les infractions routières commises depuis 1996 dans l'ensemble du pays. Il centralise ainsi toutes les données des dossiers judiciaires au niveau des tribunaux de police. Seules les condamnations seraient néanmoins répertoriées dans cette banque de données. En d'autres termes, les perceptions immédiates, transactions, etc., n'y figurent pas.

Les perceptions immédiates, amendes et transactions ne sont pas non plus répertoriées dans la banque-carrefour des permis de conduire.

1. a) Quel est l'état d'avancement du système MaCH?

b) Cette banque de données est-elle aujourd'hui opérationnelle?

2. a) Est-il exact que seules les condamnations sont répertoriées dans le système MaCH?

b) De quelle manière les transactions, perceptions immédiates et amendes infligées par la police sont-elles actuellement tenues à jour?

c) Par quel moyen les juges de police ont-ils accès à ces informations?

3. a) Quand disposerons-nous d'une banque de données "infractions de roulage"?

b) Des accords ont-ils déjà été conclus à ce propos avec le ministre de l'Intérieur?

4. a) La banque de données "infractions de roulage" sera-t-elle reliée à la banque-carrefour des permis de conduire et au système MaCH?

b) Où en est ce dossier?

c) La police et la Justice seront-elles habilitées à consulter cette banque de données reliée à la banque-carrefour des permis de conduire?

Réponse du ministre de la Justice du 31 décembre 2014, à la question n° 57 de madame la députée Karin Temmerman du 17 novembre 2014 (N.):

1. La banque de données MaCH est opérationnelle et centralisée depuis 2012.

2. MaCH bevat de gegevens met betrekking tot de gerechtelijke dossiers, die behandeld worden door de parketten en de politierechtbanken. Dit betekent dat elke verandering of evolutie van elk dossier wordt opgeslagen in MaCH. Dit omvat onder meer:

- voorstellen tot minnelijke schikking;
- klasseringen zonder gevolg;
- herinneringen (rappels);
- herinneringen vóór dagvaarding;
- dagvaardingen;
- veroordelingen.

Voor wat betreft de onmiddellijke inningen worden alleen de niet-betaalde en de gecontesteerde inningen geregistreerd in MaCH. De onmiddellijke inningen betaald aan de politie binnen de 60 dagen worden niet geregistreerd in MaCH.

Alle medewerkers van de parketten en politierechtbanken evenals de politierechters hebben toegang tot de informatieopassing MaCH, dat hen informeert in verband met de antecedenten van de overtreeders.

3. Er bestaat momenteel geen project met betrekking tot het opstarten van een database die de gegevens van verkeersovertredingen bevat. Evenwel, zodra in het kader van het project Crossborder alle door een officier van politie vastgestelde en in België begane verkeersovertredingen worden overgemaakt aan Justitie, is MaCH de databank van alle gegevens inzake verkeersovertredingen.

4. Zoals gesteld in punt 3, is er op dit ogenblik geen databank "verkeersovertredingen". Onze databanken, die informatie en gegevens bevatten in verband met verkeersovertredingen kunnen niet op een geautomatiseerde wijze geraadpleegd worden. Bovendien is de inhoud ervan niet altijd volledig, is de kwaliteit van de invoering van de gegevens zeer variabel en is daarenboven ongeveer 70 % van de gevallen in de databank het rijksregisternummer niet geregistreerd bij de gegevens.

Voor wat betreft de kruispuntbank voor rijbewijzen verwijs ik naar het project Mercurius van de FOD Mobiliteit.

2. MaCH contient les données relatives aux dossiers judiciaires traités par les parquets et les tribunaux de police. Cela signifie que chaque changement ou évolution dans chaque dossier est enregistré(e) dans MaCH. Cela englobe notamment:

- les propositions de transaction;
- les classements sans suite;
- les rappels;
- les rappels avant citation;
- les citations;
- les condamnations.

En ce qui concerne les perceptions immédiates, seules les perceptions impayées et les perceptions contestées sont enregistrées dans MaCH. Les perceptions immédiates payées à la police dans les 60 jours ne sont pas enregistrées dans MaCH.

Tous les collaborateurs des parquets et des tribunaux de police ainsi que les juges de police ont accès à l'application informatique MaCH, qui les informe sur les antécédents des contrevenants.

3. Il n'existe actuellement aucun projet concernant le lancement d'une banque de données reprenant les infractions de roulage. Cependant, dès le moment où toutes les infractions de roulage commises en Belgique, constatées par un officier de police, sont communiquées à la Justice dans le cadre du projet Crossborder, MaCH est la banque de données qui contient toutes les données en matière d'infractions de roulage.

4. Comme expliqué au point 3, il n'existe à l'heure actuelle aucune banque de données "infractions de roulage". Nos banques de données, qui contiennent des informations et des données sur les infractions de roulage, ne peuvent être consultées de façon automatisée. De plus, leur contenu n'est pas toujours complet, la qualité de l'encodage des données est très variable et en outre, dans environ 70 % des cas, le numéro de registre national n'est pas enregistré dans la banque de données.

En ce qui concerne la banque-carrefour des permis de conduire, je renvoie au projet Mercurius du SPF Mobilité.

DO 2014201500895

Vraag nr. 80 van de heer volksvertegenwoordiger Raf Terwingen van 27 november 2014 (N.) aan de minister van Justitie:

De Moslimexecutieve. - Vernieuwde samenstelling (MV 369).

De Moslimexecutieve, het orgaan dat de belangen van de islamgemeenschap in België vertegenwoordigt, lag gedurende verschillende jaren onder vuur na een vertrouwensbreuk met zowel de moslimgemeenschap als de overheid. Wegens gebrek aan electorale representativiteit, onder meer door het massaal wegblijven van kiezers bij de verkiezingen, waren er lange tijd problemen met de samenstelling ervan. Ook was er sprake van een onevenwicht tussen de verschillende nationaliteiten binnen het orgaan.

Op vraag van de Belgische overheid heeft het orgaan daarom werk gemaakt van een vernieuwde structuur. In maart 2014 werd de vernieuwde Moslimexecutieve voorgesteld.

1. Kan u wat meer uitleg verschaffen over de vernieuwde samenstelling van de Moslimexecutieve en de precieze draagwijdte van haar adviesbevoegdheid?

2. Zijn de oude problemen van representativiteit en evenwichtige samenstelling opgelost door de nieuwe structuur?

3. Graag zou ik ook vernemen welk koninklijk besluit op dit moment geldt als rechtsbasis van dit orgaan, en welke budgettaire middelen er voor worden uitgetrokken.

Antwoord van de minister van Justitie van 31 december 2014, op de vraag nr. 80 van de heer volksvertegenwoordiger Raf Terwingen van 27 november 2014 (N.):

Het Executief van de Moslims van België dat de continuïteit diende te verzekeren en de hernieuwing diende door te voeren, is via een trapsgewijs proces gekomen tot een vernieuwde samenstelling.

Het hernieuwingsproces werd inderdaad gevoerd onder verantwoordelijkheid van de Islamitische eredienst zelf.

Het proces is reeds meer dan één jaar verlopen via de moskeeën waar een aantal vertegenwoordigers werden aangesteld voor een kiescollege. Zij hebben uiteindelijk de leden van de Algemene vergadering aangesteld uit hun midden en gekoppeld aan een coöptatieprocedure de 17 leden van het Executief van de Moslims van België voorgesteld.

DO 2014201500895

Question n° 80 de monsieur le député Raf Terwingen du 27 novembre 2014 (N.) au ministre de la Justice:

L'Exécutif des Musulmans. - Nouvelle composition (QO 369).

L'Exécutif des Musulmans, l'organe qui représente les intérêts de la communauté musulmane de Belgique, a fait l'objet de vives critiques durant plusieurs années après une rupture de la confiance vis-à-vis tant de la communauté musulmane que des autorités. La composition de l'Exécutif a pendant longtemps constitué un problème en raison d'un manque de représentativité électorale notamment dû au très faible taux de participation aux élections. Un déséquilibre avait également été observé entre les diverses nationalités représentées au sein de l'Exécutif.

L'organe a dès lors renouvelé sa structure à la demande des autorités belges. Le nouvel Exécutif des Musulmans a été présenté en mars 2014.

1. Pouvez-vous fournir davantage d'éclaircissements sur la nouvelle composition de l'Exécutif des Musulmans et sur la portée précise de sa compétence consultative?

2. La nouvelle structure de l'Exécutif a-t-elle permis de résoudre les problèmes liés à sa composition insuffisamment représentative et trop déséquilibrée?

3. Quel arrêté royal offre actuellement une base juridique à l'Exécutif des Musulmans et quels moyens budgétaires lui sont alloués?

Réponse du ministre de la Justice du 31 décembre 2014, à la question n° 80 de monsieur le député Raf Terwingen du 27 novembre 2014 (N.):

L'Exécutif des Musulmans de Belgique qui devait garantir la continuité et procéder au renouvellement est parvenu à une composition renouvelée par le biais d'un processus échelonné.

Le processus de renouvellement a effectivement été mené sous la responsabilité du culte islamique même.

Le processus s'est déroulé il y a plus d'un an déjà via les mosquées où un certain nombre de représentants ont été désignés pour un collège électoral. Ils ont finalement désigné en leur sein les membres de l'Assemblée générale et ont proposé, dans le cadre d'une procédure de cooptation, les 17 membres de l'Exécutif des Musulmans de Belgique.

Gelet op dit proces waarin de Islamitische gemeenschap zelf haar verantwoordelijkheid heeft opgenomen, mag worden aangenomen dat de representativiteit van het Executief verzekerd is.

De juridische basis is enerzijds de wet van 19 juli 1974 houdende erkenning van de Islamitische eredienst in België en anderzijds het koninklijk besluit van 3 mei 1999. Dit laatste koninklijk besluit stelt dat een Executief wordt voorgesteld aan de minister van Justitie, die de leden titularis van een mandaat erkent.

De enige recente wijziging die is doorgevoerd op vraag van Het Executief, was om de band met de Algemene vergadering vast te leggen. Daarom werd middels artikel 2 van het koninklijke besluit van 2 april 2014 bepaald dat de leden van het Executief van de Moslims van België in het kader van het besluitvormingsproces en van het financieel beheer van het Executief van de Moslims van België, samenwerken met het Bureau van de Algemene Vergadering van Moslims van België, samengesteld uit drie leden.

De budgettaire middelen die worden uitgetrokken voor Het Executief van de Moslims van België bedragen op dit ogenblik 339.000 euro.

Minister van Financiën

DO 2014201500777

Vraag nr. 53 van de heer volksvertegenwoordiger Franky Demon van 17 november 2014 (N.) aan de minister van Financiën:

Uitbetaling van de gelden uit de personenbelasting.

Verschillende gemeenten meldden mij hun ongerustheid omtrent de tegenvallende financiën. Uit de eindafrekening van de aanvullende personenbelastingen blijkt immers dat ze véél minder ontvangen dan oorspronkelijk aangekondigd. Dit is voor vele een serieuze hap uit hun begroting. Zij denken eraan om nog meer te moeten besparen op de werkingskosten en op de personeelsuitgaven.

Au vu de ce processus où la communauté islamique a elle-même pris ses responsabilités, on peut supposer que la représentativité de l'Exécutif est garantie.

La base juridique est, d'une part, la loi du 19 juillet 1974 portant reconnaissance des administrations chargées de la gestion du temporel du culte islamique et, d'autre part, l'arrêté royal du 3 mai 1999 portant reconnaissance de l'Exécutif des Musulmans de Belgique. Ce dernier arrêté royal prévoit qu'un Exécutif est proposé au ministre de la Justice, qui reconnaît les membres titulaires d'un mandat.

La seule modification récente qui a été apportée à la demande de l'Exécutif était d'établir le lien avec l'Assemblée générale. C'est la raison pour laquelle il a été prévu au moyen de l'article 2 de l'arrêté royal du 2 avril 2014 que les membres de l'Exécutif des Musulmans de Belgique collaborent, dans le cadre du processus décisionnel et de la gestion financière de l'Exécutif des Musulmans de Belgique, avec le Bureau de l'Assemblée générale des musulmans de Belgique, composé de trois membres.

Les moyens budgétaires alloués à l'Exécutif des Musulmans de Belgique s'élèvent actuellement à 339.000 euros.

Ministre des Finances

DO 2014201500777

Question n° 53 de monsieur le député Franky Demon du 17 novembre 2014 (N.) au ministre des Finances:

Versement des sommes provenant de l'impôt des personnes physiques.

Plusieurs communes m'ont fait part de leur inquiétude concernant les mauvaises surprises auxquelles elles doivent faire face sur le plan de leur financement. Le décompte final des additionnels à l'impôt des personnes physiques affiche en effet des recettes nettement inférieures au niveau annoncé précédemment. Pour de nombreuses communes, cette déconvenue implique un grignotage non négligeable de leurs ressources budgétaires qui les obligera, croient-elles, à réaliser des économies encore plus importantes que prévu sur les frais de fonctionnement et les dépenses de personnel.

Volgens de FOD Financiën hoeven de gemeentebesturen zich geen zorgen te maken: de rest van het bedrag zou later volgen. Er zou enkel meer tijd nodig zijn om alle gegevens te verwerken. Maar velen staan echter terecht sceptisch tegenover dit verhaal.

Vanuit West-Vlaanderen dacht Oostkamp voor 2014 7,2 miljoen euro te krijgen dat blijkt nu 7 miljoen euro te zijn. In 2013 had ze al 700.000 euro te weinig ontvangen.

Blankenberge ontvangt 3,85 miljoen euro in plaats van 4,08 miljoen euro.

Torhout krijgt geen 5.959.000 euro, maar slechts 5.300.000 euro.

Damme ziet de inkomsten uit de belasting dalen met 412.000 euro.

De overheid belooft een voorschot te bezorgen zodat ze niet met liquiditeitsproblemen komen te zitten. Maar het is duidelijk dat dergelijke verliezen niet aangewezen zijn om de begrotingsbesprekingen voor 2015 aan te vatten.

De uitbetaling van de gelden uit de personenbelasting is dringend nodig.

De FOD Financiën liet reeds weten het verlies te compenseren door een voorschot op de raming van 2015 te zullen betalen.

1. Kunt u duidelijkheid hieromtrent verschaffen?

2. Is het correct dat de FOD Financiën een voorschot op de raming van 2015 zal betalen?

3. Wanneer mogen de West-Vlaamse gemeentes dit voorschot verwachten?

4. Hoeveel bedraagt de eindafrekening van de aanvullende personenbelasting voor West-Vlaanderen?

5. Kunt u het verschil met 2013 hieromtrent meedelen?

Antwoord van de minister van Financiën van 23 december 2014, op de vraag nr. 53 van de heer volksvertegenwoordiger Franky Demon van 17 november 2014 (N.):

1. De bijstelling van de ramingen inzake de aanvullende gemeentebelasting op de personenbelasting spruit voornamelijk voort uit schommelingen op vlak van het inkohieringsproces.

Selon le SPF Finances, les administrations communales ne doivent pas se faire de soucis car le reste du montant qui leur revient leur sera reversé ultérieurement. Si ce reversement se fait attendre plus longtemps, c'est uniquement parce que le traitement de l'ensemble des données prend du temps. De nombreux responsables accueillent cependant cette explication avec un scepticisme compréhensible.

En Flandre occidentale, Oostkamp reçoit 7 millions d'euros sur les 7,2 millions qu'il pensait obtenir pour 2014. En 2013, cette commune avait déjà reçu 700.000 euros trop peu.

Blankenberge est dotée de 3,85 millions d'euros au lieu de 4,08 millions.

Torhout devra se contenter de 5.300.000 euros au lieu de 5.959.000 euros.

Damme voit ses recettes provenant de cet impôt baisser de 412.000 euros.

L'État promet de leur payer des avances pour leur éviter des problèmes de liquidités. Toutefois, il est clair que ces pertes constituent un terrain peu propice à une amorce des discussions budgétaires 2015.

Les montants provenant de l'impôt des personnes physiques doivent être versés d'urgence.

Le SPF Finances a déjà fait savoir qu'il compenserait ces pertes par une avance sur l'estimation des montants à allouer pour 2015.

1. Pouvez-vous donner davantage de précisions à ce sujet?

2. Confirmez-vous que le SPF Finances versera une avance sur l'estimation des montants à allouer pour 2015?

3. Quand est-il prévu de verser ces avances aux communes de Flandre occidentale?

4. Quel est le montant du décompte final des additionnels à l'impôt des personnes physiques pour la Flandre occidentale?

5. À quel montant s'élève la différence avec 2013?

Réponse du ministre des Finances du 23 décembre 2014, à la question n° 53 de monsieur le député Franky Demon du 17 novembre 2014 (N.):

1. La révision des estimations en matière d'additionnels communaux à l'impôt des personnes physiques résulte principalement des fluctuations dans le processus de l'enrôlement.

De inkomensmix van de ingekohierde belastingplichtigen bepaalt finaal wat de omvang is van de afrekeningen zowel naar de federale overheid toe als naar de gemeenten toe. Vermits elk aanslagjaar over een tijdsspanne van twee kalenderjaren wordt ingekohierd, treden er verschuivingen op tussen de inkohieringen tot en met oktober van jaar X en het ingekohierd bedrag tot en met juni van het jaar X+1.

De opdeling tussen de bovenvermelde tijdsspannes is cruciaal met betrekking tot de doorstorting van de aanvullende gemeentebelasting in jaar X of jaar X+1 gezien de effectieve betaling of teruggaaf die voortvloeit uit het aanslagbiljet van de belastingplichtigen hoofdzakelijk twee maand nadien concreet wordt uitgevoerd. Op dat moment verkrijgt immers elke gemeente de verschuldigde gemeentebelasting. Dat is uiteraard ook zo voor de West-Vlaamse gemeenten.

Er dient dus duidelijk aangestipt dat elke gemeente finaal verkrijgt wat haar toekomt, en dit om voor de hand liggende redenen. De bovenvermelde aanpassing van de ramingen heeft dus enkel te maken met een verschuiving van de toegewezen middelen in de tijd.

In dat verband is het van belang te weten dat mijn administratie momenteel werkt aan "structurele" oplossingen om de gemeenten een meer stabiele inkomstenstroom aan ontvangsten te verzekeren. Voor meer details verwijst ik u naar mijn antwoord op de mondelinge vraag nr. 65 gesteld door de heer Peter Van Velthoven betreffende de invoering van een structureel voorschottensysteem bij de verwerking van de personenbelasting. (*Integraal Verslag*, Kamer, 2014/2015, commissie voor de Financiën en de Begroting, 19 november 2014, CRIV 54 COM 21, p. 13)

2 en 3. Het is inderdaad correct dat, om aan de financiële problemen van de gemeenten in kwestie tegemoet te komen, ik beslist heb om voorschotten toe te kennen aan deze gemeenten.

Het globaal voorschot voor alle betrokken gemeenten in België bedraagt 231.391.434,58 euro. Voor alle West-Vlaamse gemeenten samen belooft het voorschot 24.021.505,24 euro.

Wat het tijdstip van de uitbetaling van het voorschot betreft, kan ik u meedelen dat de bedragen op 18 december 2014 op rekening worden gestort van de onderscheiden gemeenten.

4 en 5. Wat de eindafrekening voor de begrotingsjaren 2013 en 2014 aangaat, is het zo dat vorig jaar aan de West-Vlaamse gemeenten 252.760.420,62 euro aan ontvangsten is geaffecteerd. Voor het jaar 2014 is een bedrag voorzien van 262.854.134,37 euro.

La composition des revenus des contribuables enrôlés détermine finalement l'importance des attributions aussi bien au gouvernement fédéral qu'aux communes. Comme chaque exercice d'imposition est enrôlé dans une période à cheval sur deux années civiles, des glissements se produisent entre les enrôlements jusque et y compris le mois d'octobre de l'année X et les montants enrôlés jusque et y compris le mois de juin de l'année X+1.

La répartition entre les périodes susmentionnées est cruciale en ce qui concerne le versement des additionnels communaux pendant l'année X ou X+1 étant donné que le paiement ou le remboursement effectif découlant de l'avertissement-extrait de rôle des contribuables est effectué concrètement deux mois plus tard. À ce moment, chaque commune obtient également l'impôt communal dû. Ce sera bien sûr aussi le cas pour les communes de la Flandre occidentale.

Il doit être clairement stipulé que chaque commune obtient finalement ce qui lui revient et ceci pour des raisons évidentes. L'adaptation précitée des estimations se réfère donc seulement à un glissement dans le temps des moyens attribués.

Dans ce contexte, il est important de savoir que mon administration travaille actuellement sur des solutions "structurelles" pour assurer aux communes un flux de revenus plus stable. Pour plus de détails, je vous renvoie à ma réponse à la question orale n° 65 posée par monsieur Peter Van Velthoven relative à l'introduction d'un système structurel d'avances pour le traitement de l'impôt des personnes physiques. (*Compte rendu intégral*, Chambre, 2014/2015, commission des Finances et du Budget, 19 novembre 2014, CRIV 54 COM 21, p. 13)

2 et 3. Il est correct en effet, qu'en tenant compte des problèmes financiers des communes en question, j'ai décidé d'accorder des avances à ces communes.

L'avance globale pour toutes les communes concernées en Belgique s'élève à 231.391.434,58 euros. Pour la totalité des communes de la Flandre occidentale, l'avance est de 24.021.505,24 euros.

Quant au moment du paiement de l'avance, je peux vous dire que les montants seront versés sur le compte des différentes communes le 18 décembre 2014.

4 et 5. En ce qui concerne le décompte final pour les années budgétaires 2013 et 2014, un montant de 252.760.420,62 euros a ainsi été affecté aux communes de la Flandre occidentale l'année passée. Pour l'année 2014, un montant de 262.854.134,37 euros est prévu.

DO 2014201500835

Vraag nr. 59 van de heer volksvertegenwoordiger Luk Van Biesen van 20 november 2014 (N.) aan de minister van Financiën:

Inkomstenbelastingen. - Verleende abnormale of goedgunstige voordelen (MV 350).

Artikel 26, eerste lid van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (hierna "WIB" 1992) luidt als volgt:

"Wanneer een in België gevestigde onderneming abnormale of goedgunstige voordelen verleent, worden die voordelen, onverminderd de toepassing van artikel 49 en onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 54, bij haar eigen winst gevoegd, tenzij die voordelen in aanmerking komen voor het bepalen van de belastbare inkomsten van de verkrijger."

De zinsnede "... tenzij die voordelen in aanmerking komen voor het bepalen van de belastbare inkomsten van de verkrijger." heeft als gevolg dat, indien de genietter van het voordeel een vennootschap is met (fiscale) woonplaats in België en dus onderworpen aan de vennootschapsbelasting, artikel 26 WIB 1992 niet wordt toegepast.

Echter, artikel 26, tweede lid, 1° WIB 1992 stelt verder dat de abnormale of goedgunstige voordelen toch bij de eigen winst gevoegd worden, zelfs indien ze in aanmerking komen voor het bepalen van de belastbare inkomsten van de verkrijger, " ... wanneer die voordelen worden verleend aan: een in artikel 227 vermelde belastingplichtige ten aanzien waarvan de in België gevestigde onderneming zich rechtstreeks of onrechtstreeks in enigerlei band van wederzijdse afhankelijkheid bevindt".

1. Hoe dient dit wetsartikel te worden toegepast indien de genietter van de abnormale of goedgunstige voordelen een Belgische inrichting is (onderworpen aan de Belgische belasting der niet-inwoners) die door een buitenlandse verbonden vennootschap wordt aangehouden?

2. Vermits de voordelen in aanmerking komen voor het bepalen van de belastbare inkomsten van de verkrijger in de Belgische belasting der niet-inwoners, lijkt het alsnog toevoegen van de voordelen bij de winst van de verstrekker van het voordeel strijdig te zijn met het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel. Immers, de abnormale of goedgunstige voordelen toch bij de winst van de verstrekker voegen wanneer de genietter de Belgische inrichting van een niet-inwoner is, maar deze toevoeging niet toepassen als de genietter een Belgische vennootschap is, leidt tot een ongeoorloofd onderscheid vermits de genietters beiden aan de inkomstenbelastingen onderworpen zijn, respectievelijk aan de vennootschapsbelasting en de belasting der niet-inwoners.

DO 2014201500835

Question n° 59 de monsieur le député Luk Van Biesen du 20 novembre 2014 (N.) au ministre des Finances:

Impôts sur les revenus. - Octroi d'avantages anormaux ou bénévoles (QO 350).

L'article 26, alinéa premier du Code des impôts sur les revenus 1992 (dénommé ci-après "CIR" 1992) stipule que:

"Sans préjudice de l'application de l'article 49 et sous réserve des dispositions de l'article 54, lorsqu'une entreprise établie en Belgique accorde des avantages anormaux ou bénévoles, ceux-ci sont ajoutés à ses bénéfices propres, sauf si les avantages interviennent pour déterminer les revenus imposables des bénéficiaires."

Le membre de phrase "...sauf si les avantages interviennent pour déterminer les revenus imposables des bénéficiaires." a pour conséquence que si le bénéficiaire de l'avantage est une société ayant son domicile (fiscal) en Belgique et est donc soumis à l'impôt des sociétés, l'article 26 du CIR 1992 ne s'applique pas.

Toutefois, l'article 26, alinéa deux du CIR 1992, 1° dispose également que les avantages anormaux ou bénévoles sont quand même ajoutés aux bénéfices propres, même s'ils interviennent pour déterminer les revenus imposables des bénéficiaires, "...lorsque ces avantages sont accordés à : un contribuable visé à l'article 227 à l'égard duquel l'entreprise établie en Belgique se trouve directement ou indirectement dans des liens quelconques d'interdépendance".

1. Comment y a-t-il lieu d'appliquer cet article si le bénéficiaire des avantages anormaux ou bénévoles est un établissement belge (soumis à l'impôt belge des non-résidents) détenu par une entreprise étrangère qui y est liée?

2. Etant donné que les avantages interviennent pour déterminer les revenus imposables du bénéficiaire dans le cadre de l'impôt belge des non-résidents, ajouter quand même les avantages aux bénéfices de celui qui les a procurés semble contraire au principe d'égalité prévu dans la Constitution. En effet, en ajoutant quand même aux bénéfices de celui qui les a procurés les avantages anormaux ou bénévoles lorsque le bénéficiaire est l'établissement belge d'un non-résident mais en n'appliquant pas cette règle si le bénéficiaire est une société belge, on crée une distinction illicite étant donné que les bénéficiaires sont tous deux soumis à l'impôt sur les revenus, l'un à celui des sociétés et l'autre à celui des non-résidents.

Kan u bevestigen dat op basis van het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel de abnormale of goedgunstige voordelen niet bij de winst van de verstrekker dienen gevoegd te worden wanneer de genietter de Belgische inrichting van een niet-inwoner is?

3. Voorts kan een verschillende behandeling in geval de genietter een Belgische vennootschap dan wel een Belgische inrichting van een intra-Europese vennootschap is, strijdig zijn met de vrijheden van de Europese Unie, onder meer wat de vrijheid van vestiging en het vrij verkeer van kapitaal betreft.

Kan u bevestigen dat op basis van de Europese vrijheid van vestiging en van het vrij verkeer van kapitaal de abnormale of goedgunstige voordelen niet bij de winst van de verstrekker dienen gevoegd te worden wanneer de genietter de Belgische inrichting van een intra-Europese vennootschap is?

Antwoord van de minister van Financiën van 23 december 2014, op de vraag nr. 59 van de heer volksvertegenwoordiger Luk Van Biesen van 20 november 2014 (N.):

Abnormale of goedgunstige voordelen die door een binnenlandse vennootschap worden verleend aan een Belgische inrichting worden in principe bij haar eigen winst gevoegd wanneer dat voordeel wordt verleend aan een Belgische inrichting van een buitenlandse vennootschap waarmee die binnenlandse vennootschap een rechtstreekse of onrechtstreekse band van wederzijdse afhankelijkheid heeft.

Dit principe werd destijds ingegeven door gelijkaardige bepalingen in talrijke buitenlandse wetgevingen. Het doel ervan is nog steeds de uitschakeling van handelingen die worden uitgevoerd met het oog op internationale belastingontwijking, waarbij twee of meer verwante of onder gemeenschappelijke controle staande ondernemingen zijn betrokken.

Om dubbele belasting te vermijden zal het voormelde principe geen toepassing vinden in de gevallen waarin het bedrag van de abnormale of goedgunstige voordelen ten name van de verkrijger (in dit geval de Belgische inrichting van een buitenlandse vennootschap) in de belasting van niet-inwoners werkelijk wordt belast (Com. IB., nr. 26/30), dit wil zeggen: enkel indien de belastbare winst ervan ten belope van dat voordeel werkelijk wordt verhoogd. Ten name van die laatste zal de zogenaamde aftrekbepaling van toepassing zijn op de verkregen abnormale of goedgunstige voordelen (artikel 207, tweede lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992).

Pouvez-vous confirmer qu'en vertu du principe d'égalité prévu dans la Constitution, il n'y a pas lieu d'ajouter les avantages anormaux ou bénévoles aux bénéfices de celui qui les a procurés lorsque le bénéficiaire est l'établissement belge d'un non-résident?

3. En outre, une différence de traitement dans le cas où le bénéficiaire est une société belge ou bien un établissement belge d'une société intra-européenne peut-elle être considérée comme contraire aux libertés garanties par l'Union européenne, notamment la liberté d'établissement et la libre circulation des capitaux?

Pouvez-vous confirmer que, sur la base de la liberté d'établissement dans l'Union européenne et de la libre circulation des capitaux, il n'y a pas lieu d'ajouter les avantages anormaux ou bénévoles aux bénéfices de celui qui les a procurés lorsque le bénéficiaire est l'établissement belge d'une société intra-européenne?

Réponse du ministre des Finances du 23 décembre 2014, à la question n° 59 de monsieur le député Luk Van Biesen du 20 novembre 2014 (N.):

Les avantages anormaux ou bénévoles accordés par une société résidente à un établissement belge sont, en principe, ajoutés à ses bénéfices propres lorsque cet avantage est accordé à un établissement belge d'une société étrangère avec laquelle cette société résidente se trouve directement ou indirectement dans des liens d'interdépendance.

Ce principe fut à l'époque inspiré de dispositions analogues figurant dans de nombreuses législations étrangères. Il a toujours pour but de faire échec aux manoeuvres d'évasion fiscale internationale mettant en cause deux ou plusieurs entreprises apparentées ou sous contrôle commun.

Afin d'éviter une double imposition, le principe précité ne s'applique pas dans les cas où le montant des avantages anormaux ou bénévoles est effectivement soumis à l'impôt des non-résidents dans le chef du bénéficiaire (en l'espèce, l'établissement belge d'une société étrangère) (Com. IR, n° 26/30), c'est à dire seulement lorsque le montant de l'avantage est ajouté à ses bénéfices imposables. Dans le chef de ce dernier, la limite de déduction trouvera à s'appliquer sur les avantages anormaux ou bénévoles obtenus (article 207, alinéa 2, du Code des impôts sur les revenus 1992).

**Minister van Defensie, belast met
Ambtenarenzaken**

DO 2014201500819

Vraag nr. 83 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Julie Fernandez Fernandez van 20 november 2014 (Fr.) aan de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken:

Toekomstige stationering van de A400M's in België. (MV 48)

Tijdens de vorige legislatuur wilde minister van Landsverdediging Pieter De Crem een overheidsopdracht van 170 miljoen euro uitschrijven voor de renovatie van de militaire basis van Melsbroek, zodat de nieuwe A400M-transporttoestellen - die de verouderende Hercules C-130's zullen vervangen - er zouden kunnen worden gestationeerd.

Doordat er niet genoeg objectieve argumenten waren voor de keuze voor die thuisbasis was een dergelijke omvangrijke investering in Melsbroek uit een geografisch, logistiek en technisch oogpunt echter niet opportuun, en daarom werd dat dossier in de koelkast gestopt.

1. Wat is het standpunt van de regering met betrekking tot dat dossier en welk tijdpad zal er worden gevolgd?

2. Zullen er nieuwe studies naar de verschillende mogelijke thuisbases (en naar het kostenplaatje van de logistieke impact) worden besteld?

3. In hoeverre zouden de andere bases van de Luchtcomponent van het leger in België behouden blijven, gelet op de omvang van deze eventuele investering?

Antwoord van de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken van 23 december 2014, op de vraag nr. 83 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Julie Fernandez Fernandez van 20 november 2014 (Fr.):

Ik verwijs het geachte lid naar mijn antwoord op de mondelinge vraag nr. 507 van de heer Sébastien Pirlot gegeven in de commissie van Landsverdediging (*Integraal Verslag*, Kamer, 2014/2015, commissie voor de Landsverdediging, 19 november 2014, CRIV 54 COM 22, p. 23)

**Ministre de la Défense, chargé de la Fonction
publique**

DO 2014201500819

Question n° 83 de madame la députée Julie Fernandez Fernandez du 20 novembre 2014 (Fr.) au ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique:

La future implantation des A400M en Belgique. (QO 48)

Sous la législature passée, le ministre de la Défense, Pieter De Crem, ambitionnait de lancer un marché public de 170 millions d'euros pour rénover la base militaire de Melsbroek afin de lui permettre d'accueillir les nouveaux avions de transport A400M, qui doivent remplacer les Hercules C-130 vieillissants.

Ce projet avait alors été bloqué notamment au regard de l'opportunité géographique, logistique et technique du choix de Melsbroek pour ces investissements colossaux en l'absence d'arguments objectifs suffisants sur le choix de cette implantation.

1. Quelle est la position du gouvernement dans ce dossier et selon quel calendrier?

2. De nouvelles études sur les différentes implantations possibles (et leur impact logistique en termes de coûts) vont-elles être demandées?

3. Vu l'ampleur de cet investissement potentiel, qu'en serait-il du maintien des autres bases aériennes sur notre territoire?

Réponse du ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique du 23 décembre 2014, à la question n° 83 de madame la députée Julie Fernandez Fernandez du 20 novembre 2014 (Fr.):

Je prie l'honorable membre de se référer à ma réponse à la question orale n° 507 de monsieur Sébastien Pirlot donnée lors de la commission de la Défense (*Compte Rendu Intégral*, Chambre, 2014/2015, commission de la Défense nationale, 19 novembre 2014, CRIV 54 COM 22, p. 23)

DO 2014201500821

Vraag nr. 85 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Julie Fernandez Fernandez van 20 november 2014 (Fr.) aan de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken:

Toekomst van het personeel van het KLM. (MV 59)

Tijdens de vorige zittingsperiode was er al heel wat te doen over de Historische Pool van Defensie, waarin het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis (KLM) een essentiële rol speelt.

We vernamen van de legervakbond ACOD Defensie dat Defensie van plan zou zijn niet langer militair personeel tewerk te stellen in het KLM. Wellicht moet dus worden gevreesd dat het departement zich uit dat museum terugtrekt en het toezicht overdraagt aan BELSPO.

In die gespannen sociale context eisten de vakbonden een spoedvergadering van het basisoverlegcomité (BOC), die onlangs plaatsvond.

1. a) Hoe staat het met de sociale aspecten en met het welzijn op het werk bij het KLM?

b) Hoe luiden de conclusies van de spoedvergadering van het BOC die onlangs plaatsvond?

2. Welke dringende initiatieven zult u nemen (de door de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg - WASO - in dat verband opgelegde deadline was eind december 2013) om ervoor te zorgen dat het KLM zich conformeert aan de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk en aan het koninklijk besluit van 17 mei 2007 betreffende de voorkoming van psychosociale belasting veroorzaakt door het werk, waaronder geweld, pesterijen en ongewenst seksueel gedrag op het werk?

3. a) Is het de bedoeling niet langer militair personeel tewerk te stellen in het KLM?

b) Zo ja, waarom?

c) Wat is de wettelijke grondslag voor zo een 'demilitarisering' en op welke manier zou er met de sociale partners worden overlegd?

Antwoord van de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken van 23 december 2014, op de vraag nr. 85 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Julie Fernandez Fernandez van 20 november 2014 (Fr.):

Ik verwijs het geachte lid naar mijn antwoord op de mondelinge vraag nr. 528 van de heer Sébastien Pirlot gegeven in de commissie van Landsverdediging (*Integraal Verslag*, Kamer, 2014/2015, commissie voor de Landsverdediging, 19 november 2014, CRIV 54 COM 22, p. 25).

DO 2014201500821

Question n° 85 de madame la députée Julie Fernandez Fernandez du 20 novembre 2014 (Fr.) au ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique:

L'avenir du personnel du MRA. (QO 59)

Sous la précédente législature, d'importants débats autour du pôle historique de la Défense nationale, au sein duquel le Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire (MRA) joue un rôle essentiel, ont eu lieu.

Selon des informations relayées par la CGSP Défense, la volonté de la Défense serait de se séparer du personnel militaire au sein de celui-ci faisant craindre une volonté pour le département de se désengager de ce musée et de transférer sa tutelle vers Belspo.

C'est dans ce contexte social tendu qu'un CCB (comité de concertation de base) d'urgence a été exigé par les syndicats et s'est tenu récemment.

1. a) Quel est l'état de la situation sur le plan social et du bien-être au travail au sein du MRA?

b) Quelles ont été les conclusions du CCB d'urgence qui s'est tenu récemment?

2. Qu'envisagez-vous de prendre en urgence (la date butoir avait été fixée pour la fin décembre 2013 par le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale (SPF ETCS)) comme initiatives afin que le MRA se mette en conformité avec la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail et l'arrêté royal du 17 mai 2007 relatif à la prévention de la charge psychosociale occasionnée par le travail dont la violence, le harcèlement moral ou sexuel au travail?

3. a) Y a-t-il une volonté de se séparer du personnel militaire au sein du MRA?

b) Si oui, pourquoi?

c) Sur quelle base légale cette "démilitarisation" serait-elle organisée et avec quelle concertation des partenaires sociaux?

Réponse du ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique du 23 décembre 2014, à la question n° 85 de madame la députée Julie Fernandez Fernandez du 20 novembre 2014 (Fr.):

Je prie l'honorable membre de se référer à ma réponse à la question orale n° 528 de monsieur Sébastien Pirlot donnée lors de la commission de la Défense (*Compte Rendu Intégral*, Chambre, 2014/2015, commission de la Défense nationale, 19 novembre 2014, CRIV 54 COM 22, p. 25).

DO 2014201500822

Vraag nr. 86 van de heer volksvertegenwoordiger Dirk Van der Maelen van 20 november 2014 (N.) aan de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken:

Federaal regeerakkoord. - Inhoudelijke invulling van het concept "risk sharing" (MV 141).

In het federaal regeerakkoord wordt gewag gemaakt van "gemeenschappelijke militaire en humanitaire operaties, op basis van een billijke lasten- en risicodeling (burden and risk sharing)".

1. Wat houdt het concept "risk sharing", zoals gehanteerd in het federaal regeerakkoord, exact in?

2. Betekent deze "risicodeling" een breuk met de huidige visie van "structureel pacifisme"?

3. Zal het risico op militaire slachtoffers, ten gevolge van een beleid gebaseerd op "risk sharing", toenemen?

4. Bent u van mening over een voldoende maatschappelijk draagvlak te beschikken voor meer risicovolle militaire operaties?

5. Gelet op het feit dat u wenst na te denken over een Benelux-leger (gestoeld op het idee van "risk sharing"), houdt u dan ook de optie open om, op eventuele vraag van Nederland, Belgische troepen te sturen naar gebieden met hoger risico zoals Uruzgan (Afghanistan) of Mali?

Antwoord van de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken van 23 december 2014, op de vraag nr. 86 van de heer volksvertegenwoordiger Dirk Van der Maelen van 20 november 2014 (N.):

1. *Risk sharing* wordt algemeen gedefinieerd als een methode om blootstelling aan risico's te beheersen of te verminderen door de lasten ervan te spreiden over de verschillende onderdelen die aan dit risico zouden kunnen worden blootgesteld. Meer specifiek in dit verband betreft het een billijke bijdrage volgens draagkracht en vermogen van elke lidstaat in de lasten van de samenwerkingsstructuur en de bereidheid om een evenredige bijdrage te leveren aan de risico's die gemeenschappelijk optreden hetzij in NAVO-, hetzij in EU-verband, met zich meebrengt. Het hogervermelde principe ligt aan de basis van elke vorm van multilaterale samenwerking.

Als betrouwbare bondgenoot, steunt België het algemeen beleid van de allianties waar het deel van uitmaakt en hecht het veel belang aan de solidariteit met zijn bondgenoten. *Risk sharing* maakt deel uit van deze gedeelde solidariteit.

DO 2014201500822

Question n° 86 de monsieur le député Dirk Van der Maelen du 20 novembre 2014 (N.) au ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique:

Accord de gouvernement fédéral. - Contenu donné à la notion de "partage des risques". (QO 141)

Dans l'accord de gouvernement, il est question "d'opérations communes tant militaires qu'humanitaires, sur la base d'un partage équitable des charges et des risques (burden and risk sharing)".

1. Que faut-il entendre exactement par "partage des risques", notion qui figure dans l'accord de gouvernement fédéral?

2. Ce "partage des risques" constitue-t-il une rupture avec la vision actuelle de "pacifisme structurel"?

3. Une politique fondée sur le "partage des risques" ne risque-t-elle pas d'aggraver les pertes militaires?

4. Pensez-vous que la population soit suffisamment favorable à des opérations militaires à haut risque?

5. Compte tenu du fait que vous souhaitez réfléchir à une armée commune pour le Benelux (basée sur la notion de "partage des risques"), envisagez-vous la possibilité de déployer, à la demande éventuelle des Pays-Bas, des troupes belges dans des zones à risque plus élevé, comme l'Uruzgan (Afghanistan) ou le Mali?

Réponse du ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique du 23 décembre 2014, à la question n° 86 de monsieur le député Dirk Van der Maelen du 20 novembre 2014 (N.):

1. Le *Risk Sharing* est défini de manière générale comme une méthode pour gérer ou diminuer l'exposition à des risques en partageant les charges de ces risques entre ceux qui y seraient exposés. De manière plus spécifique dans ce contexte, il s'agit d'une contribution équitable aux charges de la structure de coopération, en fonction de la portée et des capacités de chaque État membre ainsi que la volonté de livrer une contribution proportionnelle aux risques inhérents à une action commune, que ce soit dans le cadre de l'OTAN ou de l'UE. Le principe mentionné ci-dessus est à la base de toute forme de coopération multilatérale.

En tant que partenaire fiable, la Belgique soutient la politique générale des alliances dont elle est membre et attache une importance particulière à la solidarité avec ses alliés. Le *Risk Sharing* fait partie intégrante de cette solidarité partagée.

2. *Risk sharing* maakt sinds jaren deel uit van het Belgische defensiebeleid. Het Strategisch Plan Defensie 2000-2015 (opgesteld door de toenmalige minister A. Flahaut) vermeldt expliciet: "Onze operationele capaciteit zou [...] een geloofwaardige bijdrage moeten zijn aan de bondgenootschappen, waartoe we behoren en er compatibel mee zijn. Dit betekent dat we bereid moeten zijn een billijk deel te nemen in de risico's en de lasten." Er is dus uit hoofde van dit concept als dusdanig geen breuk met een bestaande visie.

3. Vermits Defensie dit principe reeds toepast bij de planning voor inzet in operaties, zal het risico op militaire slachtoffers niet anders zijn dan nu het geval is.

4. Defensie zal bijdragen aan die operaties waarvoor zij de opdracht krijgt van de federale overheid.

5. De Benelux-samenwerking, geregeld door de verklaring van 18 april 2012, vermeldt expliciet dat het centrale uitgangspunt het behoud van de autonomie voor de verwezenlijking van het nationale ambitieniveau is. Het objectief voor de samenwerking is het verhogen van de militaire doeltreffendheid door de strijdkrachten waar mogelijk dichter bij elkaar te brengen, kosten waar mogelijk te delen en de output te verhogen ten gunste van de operationele capaciteiten.

Zelfs in die domeinen waar er een diepgaande Benelux-samenwerking bestaat, zoals het geval is voor onze marines, behoudt België de volledige nationale autonomie wat de inzet van Belgische capaciteiten betreft.

DO 2014201500824

Vraag nr. 87 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Dallemagne van 20 november 2014 (Fr.) aan de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken:

Zending van Belgische troepen naar Afghanistan in 2015. (MV 124)

De Belgische militairen trekken zich zoals gepland gefaseerd uit Afghanistan terug. Eerst werd de luchthaven van Kabul verlaten, vervolgens werd de ondersteuningsoperatie in Noord-Afghanistan grotendeels stopgezet. Thans loopt de luchtsteunmissie van de F-16's af.

De NAVO-troepen trekken zich terug, terwijl de politieke situatie in Afghanistan nog verre van gestabiliseerd is. De verkiezing van de nieuwe president Ashraf Ghani is woelig verlopen. De taliban blijven aanslagen plegen. President Ghani wil een politieke dialoog met de taliban aangaan.

2. Le *Risk Sharing* fait depuis plusieurs années partie de la politique belge de défense. Le Plan Stratégique de la Défense 2000-2015 (établi par le ministre de l'époque A. Flahaut) cite explicitement: "notre capacité opérationnelle doit être [...] une contribution crédible aux alliances dont nous faisons partie et leur être compatible. Ceci signifie que nous devons être prêts à prendre sur nous une partie équitable des risques et des charges." Il n'y a donc, en vertu de ce concept, pas de rupture avec la vision existante.

3. Comme la Défense applique déjà ce principe lors de la planification des engagements en opération, le risque d'avoir des victimes militaires ne sera pas différent de maintenant.

4. La Défense contribuera aux opérations pour laquelle elle recevra la mission de la part de l'autorité fédérale.

5. La coopération Benelux, en vertu de la déclaration du 18 avril 2012, mentionne explicitement que la finalité centrale est le maintien de l'autonomie pour l'exécution du niveau d'ambition national. L'objectif de la coopération est l'augmentation de l'efficacité militaire, en rapprochant les Forces Armées et en partageant les coûts là où c'est possible et en augmentant l'output en faveur des capacités opérationnelles.

Même dans ces domaines où il existe une étroite collaboration Benelux, comme cela est le cas pour nos marines, la Belgique garde toute son autonomie nationale en ce qui concerne l'engagement des capacités belges.

DO 2014201500824

Question n° 87 de monsieur le député Georges Dallemagne du 20 novembre 2014 (Fr.) au ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique:

L'envoi de troupes belges en Afghanistan en 2015 (QO 124).

Comme prévu, les troupes belges se retirent d'Afghanistan. Après l'aéroport de Kaboul et le gros du soutien apporté dans le nord, c'est à présent les F-16 qui ont terminé leur mission d'appui aérien.

Les troupes de l'OTAN se retirent, mais la situation politique en Afghanistan est loin d'être stabilisée. Le nouveau président Ashraf Ghani a été élu dans la contestation. Les talibans continuent à perpétrer des attentats. Ghani souhaite mettre en place un dialogue politique avec les talibans.

Afghanistan heeft een akkoord gesloten met de Verenigde Staten en met de NAVO. In beide overeenkomsten worden de modaliteiten vastgelegd waaronder een resterende troepenmacht van 10.000 à 12.000 buitenlandse militairen na afloop van de gevechtmissie op 31 december met een adviserende opdracht aanwezig zal blijven. In het kader van dat nieuwe partnerschap met de VS en met de NAVO zal de Afghaanse overheid jaarlijks 5 miljard dollar ontvangen ter financiering van haar veiligheidsuitgaven.

België heeft beloofd 135 militairen te sturen die als opleider van de Afghaanse veiligheidstroepen zullen werken. Ze zullen deel uitmaken van 'Resolute support', een missie van 12.500 militairen die de Afghaanse veiligheidstroepen zullen trainen, adviseren en assisteren.

1. Hoe luidt uw analyse van de politieke situatie in Afghanistan?

2. Hoe luidt uw analyse van de overeenkomst tussen de NAVO en de Afghaanse regering?

3. Welke grenzen mogen er in het kader van de NAVO-steun aan de regering-Ghani, met name op het stuk van corruptie en overeenkomsten met de taliban, niet worden overschreden?

4. Hoe lang zal die nieuwe missie duren en hoe zal ze geëvalueerd worden?

5. De missie is bedoeld om de Afghaanse veiligheidstroepen te trainen, te adviseren en te assisteren.

Zal er ook bijstand geleverd worden aan het Afghaanse leger in gevechten tegen de taliban?

Antwoord van de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken van 23 december 2014, op de vraag nr. 87 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Dallemagne van 20 november 2014 (Fr.):

1. De investituur van de nieuwe president Ashraf Ghani vond plaats op 29 september 2014. De heer Abdullah Abdullah heeft de functie van Chief Executive Officer opgenomen. De president heeft een reformistische visie en blijkt aan een snel ritme te willen handelen. Hij legt vooral de nadruk op de economie en de veiligheid. Het is echter te vroeg om de nieuwe politieke toestand te evalueren.

2. Het Status of Forces Agreement, tussen de NAVO en Afghanistan, was een noodzakelijke voorwaarde om de nieuwe NAVO-opdracht, Resolute Support Mission, te starten in 2015. Dit document is gebaseerd op het bilateraal veiligheidsakkoord tussen de Verenigde Staten en Afghanistan. Beide documenten werden op 30 november 2014 ondertekend door president Ghani en vormen het wettelijk kader van deze operatie.

Un accord a été signé par l'Afghanistan avec d'une part les États-Unis et d'autre part avec l'OTAN. Ces deux documents fixent les modalités de la présence résiduelle de 10.000 à 12.000 soldats étrangers dans le cadre d'une mission de conseil qui prendra le relais de la mission de combat expirant le 31 décembre. Ce nouveau partenariat avec les États-Unis et l'OTAN permettra à l'État afghan de toucher 5 milliards de dollars par an pour financer ses dépenses de sécurité.

La Belgique s'est engagée à envoyer 135 personnes chargées de participer à la formation des forces de sécurité afghane. Elles feront partie de la mission "Resolute support" de 12.500 hommes pour entraîner, conseiller et assister les forces de sécurité afghane.

1. Quelle est votre analyse de la situation politique en Afghanistan?

2. Quelle est votre analyse de l'accord entre l'OTAN et le gouvernement afghan?

3. Quels sont les lignes rouges du soutien de l'OTAN au gouvernement de monsieur Ghani, notamment en matière de corruption ou d'accords avec les talibans?

4. Quelle est la durée et le mode d'évaluation de cette nouvelle mission?

5. La mission prévoit d'entraîner, conseiller et assister les forces de sécurité afghanes.

Est-ce que cette assistance se fera aussi dans le cadre des combats que l'armée afghane mènera contre les talibans?

Réponse du ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique du 23 décembre 2014, à la question n° 87 de monsieur le député Georges Dallemagne du 20 novembre 2014 (Fr.):

1. L'investiture du nouveau président Ashraf Ghani a eu lieu le 29 septembre 2014. Monsieur Abdullah Abdullah a pris la fonction de Chief Executive Officer. Le président a une vision réformiste et semble avoir un rythme d'implémentation rapide. Il met surtout l'accent sur l'économie et la sécurité. Il est cependant encore trop tôt pour évaluer la nouvelle situation politique.

2. Le Status of Forces Agreement, signé entre l'OTAN et l'Afghanistan, était une condition nécessaire pour entamer la nouvelle opération de l'OTAN, Resolute Support Mission, en 2015. Ce document est basé sur l'accord de sécurité bilatéral entre les États-Unis et l'Afghanistan. Les deux documents ont été signés le 30 novembre 2014 par le président Ghani et forment le cadre légal de cette opération.

3. Tijdens deze nieuwe opdracht in Afghanistan zal het multinationalaal contingent van de NAVO de Afghaanse veiligheidstroepen trainen, raadgeven en bijstaan op nationaal niveau (niveau Legerkorps en hoger) en op institutioneel niveau.

Het Regeerakkoord voorziet een Belgische deelname aan deze opdracht. De definitieve omvang van de Belgische bijdrage is nog niet bepaald. De Belgische regering zal er ook over waken, via gecoördineerde acties met de geallieerden, dat de langdurige en kostelijke inspanningen van de internationale gemeenschap in Afghanistan hun vruchten kunnen blijven afwerpen, zelfs na het vertrek van de International Security and Assistance Force.

Dat betekent onder meer dat de regering zijn formele verbintenissen zal nakomen die tijdens de NAVO-top van Chicago in mei 2012 zijn genomen, om ter hoogte van 15 miljoen dollar bij te dragen tot het veiligheidsfonds in Afghanistan. De bijdrage zal zich baseren op een verantwoordelijke houding (Mensenrechten, rechten van de vrouw, anti-corruptie, rechtsstaat, en zo meer) van de Afghaanse regering. Het gebruik van dit fonds zal transparant moeten gebeuren.

4. De duur van de NAVO-opdracht wordt geraamd op twee jaar. De internationale gemeenschap zal blijven steun leveren gedurende een transformatiedecennium (2014-2024) onder voorbehoud van een verantwoordelijk Afghaans bestuur.

5. De NAVO-opdracht is verdeeld in drie fases en is gebaseerd op een regionale aanwezigheid. De opdracht zal zich voornamelijk focussen op Kabul en 4 regionale centra. Vooraleer tot een volgende fase over te gaan, zal de toestand geëvalueerd worden om na te gaan of alle voorwaarden vervuld zijn.

DO 2014201500825

Vraag nr. 88 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Dallemagne van 20 november 2014 (Fr.) aan de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken:

Afwezigheid van de minister van Landsverdediging op de herdenkingsplechtigheden in Ieper (MV 420).

Op 28 oktober 2014 vonden er in Nieuwpoort en Ieper plechtigheden plaats ter herdenking van de honderdste verjaardag van de slag aan de IJzer en van de eerste slag bij Ieper. Die herdenkingen werden bijgewoond door het koningspaar, verschillende regeringsleden en tal van vertegenwoordigers van buitenlandse regeringen, zoals de Duitse Bondskanselier Angela Merkel.

3. Au cours de cette nouvelle mission en Afghanistan, le contingent multinational de l'OTAN entrainera, conseillera et assistera les forces de sécurité afghanes au niveau national (niveau Corps d'Armée et au-dessus) et institutionnel.

L'Accord gouvernemental prévoit une participation belge dans cette nouvelle mission. La taille définitive de la participation belge n'a pas encore été déterminée. Le gouvernement belge veillera également par des actions coordonnées avec celles des Alliés à ce que les efforts longs et coûteux de la communauté internationale en Afghanistan puissent continuer à porter leurs fruits, même après le départ de la mission Force Internationale d'Assistance à la Sécurité.

Ceci signifie, entre autres, que le gouvernement respectera ses engagements formels, pris lors du sommet de l'OTAN de Chicago en mai 2012, de contribuer à hauteur de 15 millions de dollars au fonds pour la sécurité en Afghanistan. La contribution sera basée sur une attitude responsable (droits de l'Homme, droit des femmes, anti-corrruption, état de droit, etc.) du gouvernement afghan. L'utilisation de ces fonds devra être transparente.

4. La mission de l'OTAN a une durée estimée de deux ans. La communauté internationale maintiendra son soutien pendant une décennie de transformation (2014-2024) sous réserve d'une gouvernance responsable de l'Afghanistan.

5. La mission de l'OTAN est divisée en trois phases et est basée sur une présence régionale. La mission se concentrera initialement sur Kaboul et 4 centres régionaux. Avant de passer à la phase suivante, la situation sera évaluée afin de voir si toutes les conditions sont remplies.

DO 2014201500825

Question n° 88 de monsieur le député Georges Dallemagne du 20 novembre 2014 (Fr.) au ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique:

Absence du ministre de la Défense aux commémorations à Ypres (QO 420).

Le 28 octobre 2014 étaient organisées à Nieuport et Ypres des commémorations marquant le centenaire de la bataille de l'Yser et de la première bataille d'Ypres. Cette célébration s'est faite en présence du Roi et de la Reine, de plusieurs membres du gouvernement, de très nombreux représentants de gouvernement étrangers dont la Chancelière allemande Angela Merkel.

U was niet aanwezig op deze herdenking ter ere van de Belgische soldaten die aan het IJzerfront hebben gevochten. Uw woordvoerder had het over een agendaprobleem.

1. Waar was u dan wel?
2. Waarom was u op deze herdenkingplechtigheid niet aanwezig?
3. Wat was dat agendaprobleem?
4. Hoe bepaalt u welke plechtigheden ter herdenking van de Eerste Wereldoorlog u al dan niet bijwoont?

Antwoord van de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken van 23 december 2014, op de vraag nr. 88 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Dallemagne van 20 november 2014 (Fr.):

1 tot 3. Ik zie niet in op basis van welk recht de heer Dallemagne deze vragen durft te stellen.

4. Een antwoord op deze vraag werd gegeven tijdens mijn beleidsverklaring voor de commissie voor de Landsverdediging van 17 november 2014. (*Parl. St.*, Kamer, 2014/2015, DOC 54 K 0020/041)

DO 2014201500828

Vraag nr. 89 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Dallemagne van 20 november 2014 (Fr.) aan de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken:

Ontploffbare oorlogsresten in Afghanistan (MV 121).

België neemt sinds 2002 deel aan de International Security Assistance Force (ISAF) in Afghanistan. Overeenkomstig het NAVO-plan heeft België zijn troepen geleidelijk aan teruggetrokken uit Kaboel, waar ze belast waren met de bewaking van de luchthaven, Mazar-i-Sharif en Kandahar. Ook de F-16's zijn sinds kort terug in het land.

Nu de NAVO-strijdmacht zich terugtrekt, maakt de Afghaanse bevolking zich grote zorgen over de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten (ERW of explosive remnants of war). Vaak gaat het daarbij over landmijnen en niet-ontploffte munitie, die tal van slachtoffers kunnen maken. Volgens organisaties zoals Handicap International, UNAMA en Mine Action Coordination Centre of Afghanistan werden er de jongste vier jaar door ERW meer dan 115 burgers gewond, verminkt of gedood op voormalige ISAF-basissen of in zones waar er geschoten werd of luchtbombardementen hebben plaatsgevonden.

Vous étiez absent de cette commémoration rendant hommages aux soldats belges qui se sont battus sur le front de l'Yser. Votre porte-parole a parlé d'un problème d'agenda.

1. Où étiez-vous?
2. Pourquoi n'étiez-vous pas présent à cette commémoration?
3. Quel est le problème d'agenda rencontré?
4. Quelle est votre politique concernant votre présence à des commémorations de la guerre 14-18?

Réponse du ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique du 23 décembre 2014, à la question n° 88 de monsieur le député Georges Dallemagne du 20 novembre 2014 (Fr.):

1 à 3. Je me pose la question de savoir sur quel droit monsieur Dallemagne se base pour poser ces questions.

4. Une réponse à cette question a été fournie lors de mon exposé d'orientation politique durant la commission de la Défense nationale du 17 novembre 2014. (*Doc. parl.*, Chambre, 2014/2015, DOC 54 K 0020/041)

DO 2014201500828

Question n° 89 de monsieur le député Georges Dallemagne du 20 novembre 2014 (Fr.) au ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique:

Les restes explosifs de guerre en Afghanistan (QO 121).

La Belgique a participé à la Force Internationale d'assistance à la sécurité (ISAF) en Afghanistan depuis 2002. Conformément au plan prévu par l'OTAN, la Belgique a progressivement retiré ses troupes, de l'aéroport de Kaboul dont elle assurait la sécurité, de Mazar El Sharif, de Kandahar. Les F-16 viennent de rentrer en Belgique.

Dans le cadre de ce processus de retrait des forces de l'OTAN, une préoccupation majeure pour la population afghane est la présence de restes explosifs de guerre (ERW-explosive remnants of war), souvent des mines terrestres et des munitions non explosées, qui causent de nombreuses victimes. Des organisations telles que Handicap international, l'UNAMA et les Mine action centres of Afghanistan ont montré que plus de 115 civils ont été blessés, mutilés ou tués ces quatre dernières années sur d'anciennes bases militaires de l'ISAF, des zones de tirs et des zones où des bombardements aériens ont lieu.

Er werden al bepaalde initiatieven genomen om een aantal van deze zones te ruimen. Omdat de internationale strijdkrachten echter nog geen precieze informatie hebben verstrekt over bijvoorbeeld de ligging van de vervuilde zones en het statuut van de geruimde zones is het echter lastig om een duidelijk idee te krijgen van de kosten voor het opruimen en de te ruimen oppervlakte.

Momenteel is de VS het enige land van de internationale coalitie dat de ruimingsoperaties financiert, terwijl ons land ook veel ervaring heeft op het stuk van ontminningen.

1. a) Is België van plan deel te nemen aan het ruimen van de bedoelde ERW-zones of deze ruimingsoperaties te financieren?

b) Zo ja, hoe?

c) Zo niet, waarom niet?

2. a) Is België van plan de ERW-slachtoffers financieel te steunen?

b) Zo ja, hoe en onder welke vorm?

c) Zo niet, waarom niet?

3. Wat is uw oordeel over de manier waarop België de bepalingen naleeft van de Conventie over bepaalde conventionele wapens (1980) en met name protocol V, dat handelt over het opruimen van ERW in de desbetreffende gebieden en het bijstaan van ERW-slachtoffers?

Antwoord van de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken van 23 december 2014, op de vraag nr. 89 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Dallemagne van 20 november 2014 (Fr.):

1. Het ruimen van Explosive Remnants of War (ERW) op het Afghaanse grondgebied valt onder de verantwoordelijkheid van het Mine Action Programme of Afghanistan (MAPA) dat bestaat uit 52 humanitaire en commerciële organisaties.

In 2002 werd de nationale verantwoordelijkheid voor de ontminning tijdelijk overgedragen aan de United Nations Mine Action Service (UNMAS) en aan zijn coördinatiegang het Mine Action Coordination Centre of Afghanistan (MACCA).

In januari 2008 werd het Department of Mine Clearance (DMC), dat behoort tot de Afghan National Disaster Management Authority, aangewezen om in nauwe samenwerking met MACCA en UNMAS het probleem van de landmijnen en ERW op te lossen en de regering bij te staan in het nakomen van haar verplichtingen overeenkomstig het verdrag inzake het verbod op antipersoonsmijnen.

Des initiatives ont déjà été prises pour nettoyer certaines zones. Mais il manque encore des données précises de la part des forces armées internationales (localisation des zones touchées, statut des zones nettoyées, etc.), ce qui empêche d'avoir une idée précise du coût du nettoyage à effectuer et de la surface concernée.

Actuellement, il n'y a que les États-Unis parmi les États participants à la Coalition internationale qui financent les opérations de nettoyage. Or la Belgique a également une très grande expérience en matière de déminage.

1. a) La Belgique envisage-t-elle de financer ou de participer au nettoyage de zones concernées par les ERW?

b) Si oui, de quelle manière?

c) Si non, pourquoi?

2. a) Un soutien financier de la Belgique est-il envisager pour aider les victimes d'ERW?

b) Si oui, lequel et via quel canal?

c) Si non, pourquoi?

3. Comment évaluez-vous la mise en oeuvre par la Belgique de ses obligations au titre de la Convention sur certaines armes conventionnelles (1980), et en particulier le protocole V, qui prévoit le nettoyage des zones et le soutien aux victimes?

Réponse du ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique du 23 décembre 2014, à la question n° 89 de monsieur le député Georges Dallemagne du 20 novembre 2014 (Fr.):

1. Le nettoyage des Explosive Remnants of War (ERW) sur le territoire afghan est une responsabilité du Mine Action Programme of Afghanistan (MAPA), composé de 52 organisations humanitaires et commerciales.

En 2002, la responsabilité nationale pour le déminage a été temporairement transmise au United Nations Mine Action Service (UNMAS) et à son organe de coordination le Mine Action Coordination Centre of Afghanistan (MACCA).

En janvier 2008, le Département of Mine Clearance, dépendant du Afghan National Disaster Management Authority, a été désigné pour travailler en étroite collaboration avec MACCA et UNMAS, avec pour but de résoudre le problème des mines terrestres et des ERW et d'aider le gouvernement à faire face à ses obligations envers le Traité d'interdiction des mines antipersonnel.

De Belgische deelname aan de ontminningsopdrachten maakt deel uit van de NAVO-operatie ISAF. Er werd steun verleend aan de ontwikkeling van de ontminningscapaciteit van de Afghan National Security Forces in het noorden van Afghanistan. De Belgische steun aan deze opdracht werd midden 2014 beëindigd.

Op dit moment is er nog een DOVO-team aanwezig om de bescherming van de NAVO-troepen tegen "Improvised Explosive Devices" te verzekeren.

2. Financiering van projecten is een bevoegdheid van de FOD Buitenlandse Zaken. In 2013 werd een project van HALO Trust (humanitaire ontminning) gefinancierd voor een bedrag van 250.000 euro.

3. Het Protocol inzake de explosieve oorlogsresten (Protocol V bij het Verdrag inzake het verbod of de beperking van het gebruik van bepaalde conventionele wapens die geacht kunnen worden buitensporig leed te veroorzaken of een niet-onderscheidende werking te hebben), voorziet in artikel 1 dat het toepassing gebied zich beperkt tot ontplofbare oorlogsresten te land, met inbegrip van de binnenwateren van de Hoge Verdragsluitende Partijen.

Afghanistan is geen Hoge Verdragsluitende Partij waardoor dit Protocol niet van toepassing is in Afghanistan.

DO 2014201500829

Vraag nr. 90 van de heer volksvertegenwoordiger Dirk Van der Maelen van 20 november 2014 (N.) aan de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken:

Kostprijs van het openbaar vervoer voor oorlogsinvaliden en oud-strijders '40-'45.

Als gevolg van de besparingsplannen binnen het openbaar vervoer slaan de ticketprijzen bij De Lijn en de NMBS op. De minister van Mobiliteit kondigde daarenboven aan dat er flink gesnoeid zal worden in de voordeeltaarieven.

Tot nog toe konden oorlogsinvaliden en overlevende militairen van de Tweede Wereldoorlog gratis met trein, tram en bus rijden. Zij hebben namelijk recht op een "kaart om vaderlandslievende redenen". Met deze kaart kunnen zij gratis met de trein reizen in eerste en tweede klasse, evenals met de voertuigen van De Lijn, de TEC en de MIVB.

1. Blijft het openbaar vervoer gratis voor reizigers met een "kaart om vaderlandslievende redenen"?

2. a) Blijft de "kaart om vaderlandslievende redenen" behouden?

La participation belge dans les missions de déminage s'intègre dans la mission ISAF de l'OTAN. Une aide a été fournie pour développer la capacité en déminage de l'Afghan National Security Forces, au nord de l'Afghanistan. L'aide belge à cette mission a pris fin mi-2014.

En ce moment, une équipe du SEDEE est encore présente pour assurer la protection des troupes de l'OTAN contre les engins explosifs improvisés.

2. Le financement de projets est une compétence du SPF Affaires étrangères. En 2013, un projet de HALO Trust (déminage humanitaire) a été financé pour un montant de 250.000 euros.

3. Le Protocole relatif aux restes explosifs de guerre (Protocole V à la Convention sur l'interdiction ou la limitation de l'emploi de certaines armes classiques qui peuvent être considérées comme produisant des effets traumatiques excessifs ou comme frappant sans discrimination) prévoit, dans son article 1er, que le champ d'application se limite aux restes explosifs sur le sol des Hautes Parties contractantes, y compris leurs eaux intérieures.

L'Afghanistan n'est pas une Haute Partie contractante raison pour laquelle ce Protocole n'est pas d'application en Afghanistan.

DO 2014201500829

Question n° 90 de monsieur le député Dirk Van der Maelen du 20 novembre 2014 (N.) au ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique:

Coût des transports publics pour les invalides de guerre et les anciens combattants de la Guerre 1940-1945.

À la suite des mesures d'économie envisagées auprès de la SNCB, les prix des billets de De Lijn et de la SNCB vont augmenter. De plus, la ministre de la Mobilité a annoncé une coupe sombre dans les tarifs préférentiels.

Jusqu'ici, les invalides de guerre et les anciens combattants de la Deuxième Guerre mondiale voyageaient gratuitement en train, en tram et en bus. Ils ont droit, en effet, à une "carte pour raison patriotique". Cette carte leur permet de voyager gratuitement dans les trains en première et en deuxième classes ainsi que dans les véhicules de De Lijn, du TEC et de la STIB.

1. Les transports publics resteront-ils gratuits pour les usagers munis d'une "carte pour raison patriotique"?

2. a) La "carte pour raison patriotique" sera-t-elle maintenue?

b) Zo neen, komt er een ander voordeeltarief in de plaats?

3. a) Blijft het openbaar vervoer gratis voor oorlogsinvaliden?

b) Zo neen, wat wordt het toekomstige tarief voor trein, tram en bus?

4. a) Blijft het openbaar vervoer gratis voor oud-strijders 1940-1945?

b) Zo neen, wat wordt het toekomstige tarief voor trein, tram en bus?

Antwoord van de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken van 23 december 2014, op de vraag nr. 90 van de heer volksvertegenwoordiger Dirk Van der Maelen van 20 november 2014 (N.):

Het gratis openbaar vervoer dat de NMBS actueel toekent aan bepaalde categorieën van rechthebbenden wordt toegekend in uitvoering van de beheersovereenkomst tussen de NMBS en de Federale Staat.

Voor de Federale Staat is het de minister van Mobiliteit die de beheersovereenkomst onderhandelt. De vraag valt bijgevolg onder de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit waarnaar moet verwezen worden (Vraag nr. 120 van 29 december 2014).

DO 2014201500873

Vraag nr. 91 van de heer volksvertegenwoordiger Raoul Hedebouw van 25 november 2014 (Fr.) aan de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken:

Deelname van Belgische militairen aan de oefening "Steadfast Noon - Strikeval".

In oktober 2014 namen gevechtspiloten van Nederland, Duitsland, Turkije, Italië samen met Amerikaanse militairen deel aan de oefening "Steadfast Noon - Strikeval", in Ghedi, Italië. Ook Belgische militairen namen aan de oefening deel. Tijdens deze jaarlijks terugkerende oefening trainen piloten op het vervoer van kernwapens, het laden aan de vliegtuigen en houden ze oefenvluchten.

Het gebruik van kernwapens en de voorbereiding daarop is in strijd met het internationaal humanitair recht. Het Internationaal Gerechtshof heeft in zijn uitspraak van 8 juli 1996 de fundamentele regels van het oorlogsrecht aangegeven die van toepassing zijn op kernwapens.

b) Dans la négative, sera-t-elle remplacée par un autre tarif préférentiel?

3. a) Les transports en commun resteront-ils gratuits pour les invalides de guerre?

b) Dans la négative, quels seront pour eux les tarifs des billets de train, de tram et de bus?

4. a) Les transports en commun resteront-ils gratuits pour les anciens combattants de la Guerre 1940-1945?

b) Dans la négative, quels seront pour eux les tarifs des billets de train, de tram et de bus?

Réponse du ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique du 23 décembre 2014, à la question n° 90 de monsieur le député Dirk Van der Maelen du 20 novembre 2014 (N.):

La gratuité du transport en commun que la SNCB accorde actuellement à certaines catégories de bénéficiaires est octroyée en application du contrat de gestion conclu entre la SNCB et l'État Fédéral.

Pour l'État fédéral c'est le ministre de la Mobilité qui négocie le contrat de gestion et la question est, dès lors, de la compétence du ministre de la Mobilité auquel il convient de renvoyer (Question n° 120 du 29 décembre 2014).

DO 2014201500873

Question n° 91 de monsieur le député Raoul Hedebouw du 25 novembre 2014 (Fr.) au ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique:

Participation de militaires belges à l'exercice "Steadfast Noon - Strikeval".

En octobre 2014, des pilotes d'avions de chasse néerlandais, allemands, turcs et italiens ainsi que des militaires américains ont participé à Ghedi en Italie, à l'exercice "Steadfast Noon - Strikeval". Des militaires belges étaient également de la partie. Ces exercices annuels sont pour les pilotes l'occasion de s'entraîner au transport et au chargement d'armes nucléaires et de prendre part à des vols d'entraînement.

L'utilisation d'armes nucléaires et la préparation que celle-ci requiert sont contraires au droit international humanitaire. Dans un jugement du 8 juillet 1996, la Cour internationale de justice a précisé les règles élémentaires du droit de la guerre s'appliquant aux armes nucléaires.

Ten eerste moet onderscheid gemaakt worden tussen oorlogvoerenden en burgers. Bijgevolg mag nooit gebruik gemaakt worden van wapens die niet in staat zijn dat onderscheid te maken.

Ten tweede is het verboden onnodig lijden toe te brengen aan oorlogvoerenden. Wapens die dergelijk onnodig lijden toebrengen mogen dus niet gebruikt worden. De gevolgen van het inzetten van kernwapens kunnen niet beperkt worden in ruimte en tijd.

De kernwapens op Kleine Brogel, waarvan de aanwezigheid zelf internationaal juridisch betwist kan worden, kunnen nooit ingezet worden zonder deze elementaire regels van het oorlogsrecht te schenden en oorlogsmisdaden te begaan.

Ook de Belgische strafwet stelt trouwens voorbereidingsdaden strafbaar, zoals in artikel 136*sexies* van het Strafwetboek: "het onder zich houden van een voorwerp bestemd voor een dergelijk misdrijf of dat het plegen ervan vergemakkelijkt."

De deelname aan deze oefening vormt een actieve voorbereiding op het gebruik van kernwapens en dus op oorlogsmisdaden. Het maakt ook duidelijk dat de opslag van kernwapens op Kleine Brogel deel uitmaakt van zo'n actieve voorbereiding. Artikel 2 van het VN-verdrag inzake nucleaire non-prolifерatie, waarbij België partij is, stelt daarenboven dat men als niet-kernwapenstaat noch rechtstreeks noch onrechtstreeks controle over of overdracht van kernwapens mag beogen. De deelname aan deze oefening kan geïnterpreteerd worden als een voorbereiding op het verkrijgen van dergelijke overdracht of controle door België in bijvoorbeeld oorlogssituaties.

1. Kan u bevestigen dat ook Belgische piloten aan de oefening op de luchtmachtbasis van Ghedi deelnamen?

2. Op welke scenario's wordt tijdens deze oefening getraind en welke specifieke rol speelt onze luchtmacht daarin?

3. Welke specifieke vaardigheden verkrijgt onze luchtmacht door de deelname aan deze oefeningen?

4. Welke andere landen namen aan de oefening deel?

5. Bent u bereid te onderzoeken of de deelname aan deze oefeningen een schending vormt van het internationaal recht en het VN-verdrag inzake nucleaire non-prolifерatie, met bijzondere aandacht voor artikel 2 van dat verdrag?

Il convient tout d'abord de faire la distinction entre belligérants et populations civiles et il est dès lors interdit de recourir à des armes incapables de faire cette distinction.

Il est deuxièmement interdit d'infliger des souffrances inutiles aux belligérants et les armes qui les occasionnent doivent donc être prohibées. Les conséquences du déploiement des armes nucléaires sont impossibles à limiter ni dans le temps ni dans l'espace.

Les armes nucléaires entreposées à Kleine Brogel, dont la présence est même juridiquement contestable à l'échelon international, ne peuvent jamais être déployées en violation de ces règles élémentaires du droit de la guerre et aux fins de commettre des crimes de guerre.

Les opérations de préparation sont du reste également sanctionnées par le droit pénal belge en vertu de l'article 136*sexies* du Code pénal: "ceux qui détiennent un objet quelconque sachant que celui-ci est destiné à commettre une infraction ou à en faciliter la perpétration."

Or la participation à cet exercice constitue une préparation active à l'utilisation d'armes nucléaires et par voie de conséquence à la perpétration de crimes de guerre. Le stockage d'armes nucléaires à Kleine Brogel s'inscrit clairement dans le cadre d'une telle préparation. L'article 2 du Traité des Nations Unies sur la non-prolifération des armes nucléaires auquel notre pays a adhéré stipule en outre qu'en tant qu'État non doté d'armes nucléaires, nous ne pouvons ni directement ni indirectement participer au contrôle ou au transfert d'armes nucléaires. La participation à l'exercice précité peut être considérée comme une préparation au transfert ou au contrôle par la Belgique de ces armes en temps de guerre par exemple.

1. Pouvez-vous confirmer la participation de pilotes belges à l'exercice organisé sur la base aérienne de Ghedi?

2. Quels sont les scénarios testés lors de ces exercices et quel est le rôle particulier dévolu à notre force aérienne?

3. Quelles sont les compétences spéciales acquises par les pilotes lors de la participation à ces exercices?

4. Quels sont les autres pays qui ont participé à l'exercice?

5. Etes-vous disposé à examiner si la participation à ces exercices viole le droit international et le Traité des Nations Unies sur la non-prolifération des armes nucléaires et plus particulièrement son article 2?

6. Deelt u de mening dat deze deelname de passage van het regeerakkoord waarin "ontwapening en non-prolifera-tie" een "centrale bekommernis" worden genoemd en waarin het Non-prolifera-tieverdrag (dat nucleaire machten verplicht tot ontwapening) als leidraad wordt vermeld, te niet doet?

7. Deelt u de mening dat dergelijke oefeningen een ver-keerd signaal betekenen en ingaan tegen inspanningen om het aantal kernwapens in de wereld af te bouwen tot nul?

8. a) Bent u bereid om deelname van België aan deze oefeningen te staken?

b) Zo neen, waarom niet?

Antwoord van de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken van 23 december 2014, op de vraag nr. 91 van de heer volksvertegenwoordiger Raoul Hedebouw van 25 november 2014 (Fr.):

1. Binnen de NAVO worden frequent internationale oefeningen georganiseerd die tot doel hebben de standaardisatie van vliegprocedures en de interoperabiliteit tussen luchtmachteenheden te versterken en te optimaliseren.

De oefening Steadfast Noon - Strikeval, was gebaseerd op een fictief scenario en is niet gelinkt aan actuele gebeurtenissen. Tijdens deze oefening worden zendingen van het type '*combined composite air operations*' gevlogen. Dat zijn multinationale formaties van verschillende types vliegtuigen die gemeenschappelijke luchtoperaties uitvoeren. Belgische F-16's hebben aan deze oefening deelgenomen. Als lid van de NAVO oefent België immers alle scenario's van de Alliantie. Op vraag van de lidstaten wordt geen informatie vrijgegeven betreffende de deelname van andere landen.

2. Nucleaire samenwerkingsverdragen binnen de NAVO waren reeds van kracht toen het Non-prolifera-tieverdrag werd onderhandeld en in werking trad. Deze specifieke situatie werd aanvaard door de landen die dit verdrag ondertekenden.

6. Partagez-vous l'opinion selon laquelle, le passage de l'accord de gouvernement qui qualifie de "préoccupation centrale" le "désarmement et la non-prolifération" et qui cite comme fil conducteur de son action le Traité des Nations Unies sur la non-prolifération des armes nucléaires (qui oblige les puissances nucléaires à désarmer) est ainsi mis à néant?

7. Pensez-vous comme moi que des exercices de ce type envoient un mauvais signal et contrecarrent les efforts déployés pour procéder à un zéro tage de l'arsenal nucléaire mondial?

8. a) Etes-vous disposé à suspendre la participation de la Belgique à ces exercices?

b) Dans la négative, pour quelles raisons refusez-vous de le faire?

Réponse du ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique du 23 décembre 2014, à la question n° 91 de monsieur le député Raoul Hedebouw du 25 novembre 2014 (Fr.):

1. Au sein de l'OTAN, des exercices internationaux, visant à renforcer et à optimiser la standardisation des procédures de vol et l'interopérabilité entre les unités aériennes sont fréquemment organisés.

L'exercice Steadfast Noon - Strikeval était basé sur un scénario fictif et n'est aucunement lié à des événements actuels. Lors de cet exercice des missions du type '*combined composite air operations*' sont effectuées. Ce sont des formations multinationales de différents modèles d'avions effectuant des opérations aériennes en commun. Des F-16 belges ont participé à cet exercice. En effet, en tant que membre de l'OTAN, notre pays s'exerce à appliquer tous les scénarios de l'Alliance. À la demande des pays membres, aucune information à propos de la participation d'autres pays ne sera fournie.

2. Des accords de coopération nucléaire au sein de l'OTAN étaient déjà d'application lors de la négociation et l'entrée en vigueur du Traité de Non-prolifération. Cette situation particulière a été acceptée par les états signataires.

3. België deelt met een groot aantal landen de visie van een wereld zonder nucleaire wapens. In dit kader neemt ons land, in het kader van de non-proliferatie en in overleg met de NAVO-partners, actief deel om initiatieven uit te werken die de juiste omstandigheden creëren voor verdere reducties van nucleaire wapens. Dit is conform het regeerakkoord dat stelt dat nucleaire ontwapening en non-proliferatie op een realistische en pragmatische wijze dienen te gebeuren met het strategische concept van de NAVO en het Non-proliferatieverdrag als voornaamste leidraden.

4. Ons land beschouwt universele ontwapeningsovereenkomsten, alsook elke maatregel die, in nauw overleg met de andere NAVO-partners, het vertrouwen en de transparantie vergroten, als een bron van stabiliteit en ziet deze initiatieven als een mogelijke stap in de richting van een verdere wereldwijde vermindering van het aantal nucleaire wapens.

Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen

DO 2014201500408

Vraag nr. 7 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 22 oktober 2014 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

De "gratis" Go Pass voor 16-jarigen.

De krant *De Standaard* meldde op 16 oktober 2014 dat de "gratis" Go Pass voor 16-jarigen wordt geschrapt. Uiteraard is deze Go Pass niet echt gratis. De kostprijs ervan bedraagt 1,98 miljoen euro, aldus *De Standaard*. Daarnaast heeft de maatregel een pervers effect. Na de invoering van de maatregel werden er al snel Go Passes te koop aangeboden op het internet onder de prijs.

1. Hoeveel 16-jarigen hadden recht op een Go Pass in de jaren 2010 tot en met 2013?
2. Hoeveel 16-jarigen hebben daadwerkelijk hun Go Pass opgevraagd in de jaren 2010 tot en met 2013?
3. Heeft deze maatregel jongeren er effectief toe aangezet om meer (betalend) met de trein te reizen?

3. La Belgique partage avec un grand nombre de pays la vision d'un monde sans armes nucléaires. Dans ce cadre de la non-prolifération et en concertation avec les partenaires de l'OTAN, notre pays participe de manière active à développer des initiatives qui créent des conditions pour de nouvelles réductions d'armes nucléaires. Ceci est conforme à l'accord de gouvernement qui établit que le désarmement nucléaire et la non-prolifération doivent se faire de manière réaliste et pragmatique, avec, comme principaux fils conducteurs, le concept stratégique de l'OTAN et le Traité de non-prolifération.

4. Notre pays considère que les accords de désarmement universels ainsi que toutes les mesures qui, en concertation étroite avec les partenaires de l'OTAN, agrandissent la confiance et la transparence sont des sources de stabilité et voit ces initiatives comme un possible pas en avant dans la direction de nouvelles réductions globales du nombre d'armes nucléaires.

Ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges

DO 2014201500408

Question n° 7 de madame la députée Inez De Coninck du 22 octobre 2014 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Go Pass "gratuits" pour les jeunes âgés de 16 ans.

Dans son édition du 16 octobre 2014, le quotidien *De Standaard* annonçait la suppression par la SNCB du Go Pass "gratuit" pour les jeunes âgés de 16 ans. Ce Go Pass n'a en réalité rien de gratuit puisque, toujours selon *De Standaard*, son coût s'élève à 1,98 million d'euros, sans parler des effets pervers de la mesure. Peu après leur instauration, des Go Pass ont en effet été très rapidement proposés au rabais sur l'internet.

1. De 2010 à 2013 inclus, combien de jeunes de 16 ans ont eu droit à un Go Pass?
2. Au cours de la même période, combien d'entre eux ont effectivement demandé ce Go Pass?
3. Cette mesure a-t-elle réellement incité les jeunes à voyager davantage en train (en payant)?

4. Wat zijn de verhoudingen van de verschillende kostenposten van deze maatregel (administratieve kostprijs / omzetwaarde van de uitgereikte GO Passes / ...)?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 7 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 22 oktober 2014 (N.):

1 en 2. Het aantal 16-jarigen dat recht had op een Go-Pass in de jaren 2010 tot en met 2013 en die daadwerkelijk hun Go Pass hebben opgevraagd, is als volgt:

	2010		2011		2012		2013	
	Aantal/ Nombre	%	Aantal/ Nombre	%	Aantal/ Nombre	%	Aantal/ Nombre	%
Aantal verzonden bonnen voor Birthday Go Passes/ <i>Nombre de bons envoyés pour des Birthday Go Passes</i>	122.838	100%	122.622	100%	124.482	100%	124.807	100%
Aantal afgehaalde Birthday Go Passes/ <i>Nombre de Birthday Go Passes retirés</i>	66.018	54%	68.071	56%	65.983	53%	68.603	55%
Aantal niet afgehaalde Birthday Go Passes/ <i>Nombre de Birthday Go Passes non retirés</i>	56.820	46%	54.551	44%	58.499	47%	56.204	45%

3. In april 2012 werd er een marktonderzoek uitgevoerd bij 957 jongeren die dat jaar een brief hadden ontvangen van NMBS, waarin ze werden uitgenodigd om hun Birthday Go Pass af te halen in een station naar keuze.

In dit marktonderzoek werd er onder andere gepeild naar de impact van de actie.

Hieruit blijkt dat:

- 23 % van de jongeren zegt dat de actie hen stimuleert om met de trein te reizen;
- 42 % van de 16-jarigen die hun Birthday Go Pass hebben opgehaald beweren in de toekomst zeker meer de trein te zullen nemen. 52 % zegt dit waarschijnlijk te zullen doen;
- 75 % van de jongeren die daarvoor nog nooit een Go Pass 10 hadden gebruikt, hebben nu minstens 3 reizen gemaakt met hun gratis Pass.

Niettegenstaande de kennelijk gunstige uitslag van het marktonderzoek, ontbreekt het thans aan gegevens omtrent het daadwerkelijk gebruik van de Go Pass door de beoogde jongeren, laat staan aan gegevens die aantonen of de jongeren in werkelijkheid voor de trein hebben gekozen en niet voor de auto of een ander vervoermiddel.

De huidige budgettaire context maakt het niet mogelijk dit "gratis" product te blijven aanbieden zonder grondige voorafgaande evaluatie.

4. De werkingskosten voor de actie op jaarbasis (2013) zijn als volgt onderverdeeld:

4. Comment se répartissent les différents postes de coût de cette mesure (frais administratifs/valeur d'échange des Go Pass délivrés/...)?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 7 de madame la députée Inez De Coninck du 22 octobre 2014 (N.):

1 et 2. Le nombre de jeunes âgés de 16 ans qui avaient droit à un Go Pass entre 2010 et 2013 inclus et qui ont réellement demandé leur Go Pass, est le suivant:

3. En avril 2012, une étude de marché a été réalisée auprès de 957 jeunes qui avaient reçu cette année-là une lettre de la SNCB les invitant à retirer leur Birthday Go Pass dans la gare de leur choix.

Dans le cadre de cette étude de marché, l'impact de l'action a notamment été examinée.

Il en ressort que:

- 23 % des jeunes ont déclaré que l'action les stimulait pour voyager en train;
- 42 % des jeunes de 16 ans qui avaient retiré leur Birthday Go Pass ont déclaré qu'ils prendraient certainement davantage le train à l'avenir. 52 % ont déclaré qu'ils le feraient probablement;
- 75 % des jeunes qui, auparavant, n'avaient jamais utilisé un Go Pass 10, ont désormais effectué 3 voyages au moins avec leur Pass gratuit.

En dépit du résultat manifestement favorable de l'étude de marché, on ne dispose pas de données relatives à l'utilisation réelle du Go Pass par les jeunes visés, voir de données dont il ressort que les jeunes ont finalement opté pour le train et non pas pour la voiture ou un autre moyen de transport.

Le contexte budgétaire actuel ne permet pas de continuer à offrir ce produit "gratuit" sans évaluation approfondie préalable.

4. Les coûts de fonctionnement de l'action sur une base annuelle (2013) se répartissent de la façon suivante:

i. De totale interne kosten van de actie in 2013 bedragen 103.000 euro. (Deze drukwerken en handling worden bijna uitsluitend intern bij NMBS uitgevoerd. Slechts af en toe dienen er bepaalde handlings extern te worden uitgevoerd.)

ii. De totale externe kosten van de actie in 2013 bedragen 64.100 euro, onderverdeeld als volgt:

- kost voor gebruik adressen FOD Binnenlandse Zaken 13.800 euro;
- drukwerk en handling 2.300 euro;
- verzendingskosten (bpost) 48.000 euro;

iii. Het algemeen totaal (per jaar) bedraagt 167.100 euro. De omzetwaarde van de uitgegeven Birthday Go Passes (2013) bedraagt 3.285.802 euro (exclusief btw).

DO 2014201500491

Vraag nr. 10 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 23 oktober 2014 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Station Antwerpen Berchem. - Afschaffing begeleiding voor personen met een beperking.

Sedert 1 oktober 2014 kan er in Antwerpen Berchem station geen begeleiding meer aangevraagd worden voor assistentie van personen met een beperking. Er zullen nog slechts 114 stations deze dienstverlening aanbieden en Berchem station behoort niet tot deze 114.

Blijkbaar waren er ook geen plannen om dit op voorhand met de reizigers te communiceren. Kortom, wie op 30 september 2014 een aanvraag voor assistentie deed voor hulp in Berchem station, kreeg de mededeling dat dit niet meer mogelijk was en dat deze dienstverlening in Berchem afgeschaft werd.

1. a) Waarom werd deze begeleiding voor personen met een beperking afgeschaft in het station Antwerpen Berchem?

b) Hoeveel aanvragen zijn er op jaarbasis voor assistentie van personen met een beperking in het station Antwerpen Berchem?

c) Bent u het met mij eens dat de beperking of afschaffing van dit aanbod voor heel wat personen met een beperking een inperking van hun bewegingsvrijheid betekent?

2. a) In welke stations wordt de assistentie voor personen met een beperking nog afgeschaft of beperkter aangeboden?

i. Le total des coûts internes de l'action en 2013 s'élève à 103.000 euros. (Ces travaux d'impression et de manutention sont pratiquement exclusivement réalisés en interne à la SNCB. Ce n'est que de temps à autre qu'une manutention doit être réalisée en externe.)

ii. Le total des coûts externes de l'action en 2013 s'élève à 64.100 euros, répartis comme suit:

- coût d'utilisation des adresses FOD Intérieur : 13.800 euros;
- impression et manutention: 2.300 euros;
- frais d'expédition (bpost): 48.000 euros.

iii. Le total général (par année) s'élève à 167.100 euros. En termes de chiffre d'affaires, la valeur des Birthday Go Passes s'élève à 3.285.802 euros (HTVA).

DO 2014201500491

Question n° 10 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 23 octobre 2014 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Gare d'Anvers Berchem. - Suppression de l'accompagnement des personnes handicapées.

Depuis le 1er octobre 2014, il n'est plus possible de demander une assistance pour les personnes handicapées à la gare d'Anvers Berchem. Seules 114 gares offriront encore ce service, et Berchem ne figure pas sur la liste.

Aucune communication préalable n'était manifestement prévue à l'intention des voyageurs. En d'autres termes, les voyageurs qui ont introduit le 30 septembre 2014 une demande d'assistance portant sur un embarquement ou débarquement à la gare de Berchem ont été informés que ce service n'était plus disponible à Berchem.

1. a) Pourquoi l'accompagnement des personnes handicapées a-t-il été supprimé à la gare d'Anvers Berchem?

b) Combien de demandes sont introduites annuellement pour l'assistance de personnes handicapées à la gare d'Anvers Berchem?

c) Partagez-vous mon analyse selon laquelle la limitation ou la suppression de cette offre a pour effet de restreindre la liberté de mouvement d'un grand nombre de personnes handicapées?

2. a) Dans quelles gares l'assistance aux personnes handicapées sera-t-elle également supprimée ou restreinte?

b) Kan u een overzicht geven van het aantal aanvragen op jaarbasis per station?

3. Welke initiatieven overweegt u te nemen op het vlak van communicatie zodat iedereen toch weet wat er is veranderd?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 10 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 23 oktober 2014 (N.):

1. Door zijn configuratie staat het station Antwerpen-Berchem niet in de lijst van de stations waar personen met een rolstoel kunnen in- of uitstappen. In het station Antwerpen-Berchem wordt de begeleiding van gehandicapte personen dus niet georganiseerd.

De begeleiding van personen met een beperkte mobiliteit zonder rolstoel wordt daarentegen gegarandeerd wanneer hiertoe minstens 24 uur vooraf een aanvraag wordt ingediend. Niettemin probeert NMBS altijd om die personen met beperkte mobiliteit in de mate van het mogelijke te helpen, ook als die de reserveringsprocedure niet gevolgd hebben.

Via het callcenter worden voor Antwerpen-Berchem op jaarbasis ongeveer 2.000 reserveringen geregistreerd.

2. In 2013 zijn via het Contact Center 36.365 (nationale en internationale) dossiers geregistreerd, en 20.146 via de stations. Dit vertegenwoordigt voor 2013 een totaal van 56.511 geregistreerde dossiers.

Deze dossiers waren goed voor 95.568 geregistreerde assistentietussenkomsten in de stations. Een dossier kan immers één of meer assistentietussenkomsten vereisen, afhankelijk van het traject van de reiziger met beperkte mobiliteit (bijvoorbeeld: assistentie in het station van vertrek, assistentie in het overstapstation en assistentie in het bestemmingsstation, dus 3 assistentietussenkomsten in het totaal voor eenzelfde dossier).

Wanneer een reiziger met beperkte mobiliteit zich in het station aanbiedt zonder zijn assistentie gereserveerd te hebben, zal het personeel van NMBS in de mate van het mogelijke assistentie verlenen, afhankelijk van de beschikbaarheid van het personeel en van het materieel.

3. Voor zover er geen wijziging opgetreden is (zie punt 1), moet dus geen initiatief genomen worden op het vlak van de communicatie, behalve dan het herinneren aan de voorwaarden volgens dewelke de dienst verleend kan worden.

b) Combien de demandes sont introduites annuellement dans chaque gare?

3. Quelles initiatives envisagez-vous de prendre sur le plan de la communication de sorte que chacun puisse prendre connaissance des changements intervenus?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 10 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 23 octobre 2014 (N.):

1. En raison de sa configuration, la gare d'Anvers-Berchem ne figure pas dans la liste des gares où il est possible d'embarquer ou de débarquer des personnes se déplaçant en chaise roulante. L'accompagnement des personnes handicapées n'est donc pas organisé à la gare d'Anvers-Berchem.

En revanche, l'accompagnement des personnes à mobilité réduite sans chaise roulante est garanti moyennant l'introduction d'une demande préalable au moins 24 heures à l'avance. Cependant, la SNCB cherche toujours, dans la mesure de ses possibilités, à prendre en charge ces personnes à mobilité réduite, même si elles n'ont pas tenu compte de la procédure de réservation.

Environ 2.000 réservations sont enregistrées, sur une base annuelle, via le call center pour la gare d'Anvers-Berchem.

2. En 2013, 36.365 dossiers (nationaux et internationaux) ont été enregistrés via le Contact Center et 20.146 dossiers ont été enregistrés dans les gares. Ce qui représente un total de 56.511 dossiers enregistrés en 2013.

Ces dossiers ont généré 95.568 interventions d'assistance enregistrées dans les gares, sachant qu'un dossier peut contenir une ou plusieurs interventions d'assistance selon le trajet parcouru par le voyageur à mobilité réduite (par exemple: une assistance en gare de départ, une assistance en gare de correspondance et une assistance en gare de destination, soit 3 interventions d'assistance au total dans un même dossier).

Lorsqu'un voyageur à mobilité réduite se présente en gare sans avoir réservé son assistance, le personnel SNCB va, dans la mesure du possible, l'assister selon la disponibilité du personnel et du matériel.

3. Dans la mesure où aucun changement n'est intervenu (voir point 1), il n'y a donc aucune initiative à prendre sur le plan de la communication, hormis celle de rappeler les conditions dans lesquelles le service peut être rendu.

Momenteel wordt alle informatie over de assistenties vermeld:

- op de NMBS-website;
 - in de brochure die beschikbaar is in het station en die van de website kan worden gedownload;
 - er bestaat ook een versie in braille en een audioversie.
- Hiervoor moet een aanvraag gestuurd worden naar het adres *assistentie@nmbs.be*.

Bovendien overlegt NMBS voortdurend met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap, de officiële instantie waarmee ze communiceert wanneer er belangrijke informatie is over de assistentiedienst van NMBS.

DO 2014201500496

Vraag nr. 12 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 23 oktober 2014 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Inzet van het materieel bij de invoering van het nieuwe vervoersplan.

Bij de invoering van het nieuwe vervoersplan zullen er ook grote wijzigingen gebeuren op vlak van gebruikt materieel, hebben we vanuit verschillende bronnen vernomen. Zo zal op de lijn Turnhout-Binche ouder materieel worden ingezet. Drukke treinen E3427, 3428, 3416 en 3417 worden nu met 8 M6-rijtuigen uitgevoerd. Vanaf december 2014 worden dat 10 M4-voertuigen. Bovendien zullen de machinisten ook met oudere locomotieven moeten rijden.

Naast een beperktere capaciteit, zullen de reizigers dus ook te maken krijgen met een verhoogd risico op vertragingen, door het oude materieel.

1. Het huidige "nieuwere" materieel zal vermoedelijk worden ingezet op drukkeren lijnen, om daar technische problemen te voorkomen.

a) Klopt dit?

b) Zo ja, acht u het niet noodzakelijk dat er voldoende bijkomende investeringen gebeuren opdat we niet in scenario's belanden waarbij problemen worden verplaatst?

c) Zo niet, waarom wordt dit nieuwer materieel dan niet langer op deze lijn ingezet?

Actuellement, toutes les informations concernant le service d'assistance sont reprises:

- sur le site web de la SNCB;
- dans la brochure disponible en gare et téléchargeable sur le site;
- une version en Braille et une version audio sont également disponibles sur demande à l'adresse *assistance@sncb.be*.

De plus, la SNCB est en concertation permanente avec le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées, instance officielle avec laquelle elle communique lorsqu'il y a des informations importantes concernant le service d'assistance SNCB.

DO 2014201500496

Question n° 12 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 23 octobre 2014 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Utilisation du matériel dans le cadre du nouveau plan de transport.

Il nous est revenu que dans le cadre de l'instauration du nouveau plan de transport, des modifications importantes interviendront en ce qui concerne le matériel utilisé. Sur la ligne Turnhout-Binche, du matériel plus ancien sera ainsi remis en service. Les trains à taux d'occupation élevé E 3427, 3428, 3416 et 3417 sont actuellement composés de huit voitures M6. A partir du mois de décembre 2014, il s'agira de dix voitures M4. Par ailleurs, les conducteurs devront également rouler sur des locomotives plus anciennes.

Outre une capacité plus limitée, les voyageurs seront donc également confrontés à un risque accru de retards dus à la vétusté du matériel.

1. Le matériel actuel plus récent sera probablement utilisé sur les lignes connaissant la plus grosse fréquentation, de manière à éviter les problèmes techniques sur ces lignes.

a) Cette information est-elle exacte?

b) Dans l'affirmative, ne pensez-vous pas qu'il est indispensable de réaliser des investissements supplémentaires afin de ne pas aboutir à des scénarios où les problèmes seraient simplement déplacés?

c) Dans la négative, pourquoi ce matériel plus récent n'est-il plus mis en service sur cette ligne?

2. Heeft de NMBS een specifiek beleid bij het inzetten van materieel op bepaalde lijnen en zo ja, wat zijn hiervan de parameters?

3. Kan u een overzicht per type rijtuig en locomotief geven:

- a) van de vertragingen;
- b) van de dagen dat de verschillende types niet gebruikt kunnen worden door schade of slijtage?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 12 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 23 oktober 2014 (N.):

1. Het klopt helemaal niet dat het huidige "nieuwere materiaal" zal ingezet worden op drukkeren lijnen om daar technische problemen te voorkomen.

Inherent aan een nieuw vervoersplan is dat er heel wat nieuwe verbindingen worden gedefinieerd om de reizigersfluxen beter te kunnen opvangen en een betere regelmaat te kunnen garanderen. Deze nieuwe relaties vragen globaal veel meer dubbeldekmaterieel M6 dan het huidige vervoersplan. In die zin moeten er rationele keuzes gemaakt worden, gebaseerd op te verwachten bezettingscijfers, de typologie van de trein, onderhoudsmogelijkheden voor het materieel en technische beperkingen van de infrastructuur.

Voor wat de verbinding Binche-Turnhout betreft, worden enkele drukbezette treinen voorzien met M6-rijtuigen en locomotieven type 18 (meest recente locomotieven). De rest van de verbinding wordt voornamelijk verzekerd met M4-rijtuigen, gesleept door locomotieven type 27. Op deze manier kan deze verbinding op een kwalitatieve manier verzekerd worden, met de juiste evenwichten en zonder de mogelijkheden van de treindienst elders te ondermijnen. Enkele treinen zijn samengesteld uit vierledige motorstellen. Om de capaciteitsproblematiek ten gronde aan te pakken, heeft de NMBS de intentie om nieuw dubbeldekmaterieel M7 aan te kopen.

2. De verschillende parameters waarmee rekening gehouden wordt, zijn:

- De afstemming van het type materieel op de bediening (aantal stopplaatsen, aantal reizigers enzovoort);
- Kenmerken/ beperkingen van de infrastructuur (de gebruikte spanning van de lijn, de maximale snelheid, de configuratie van het station (bijvoorbeeld al dan niet kopstation), signalisatiesystemen van de lijn, de infrastructuur van het buitenland die bijzondere homologaties van het materieel vergt (geval grensverkeer), en zo meer;

2. La SNCB adopte-t-elle une politique spécifique en ce qui concerne l'utilisation de matériel sur telle ou telle ligne et, dans l'affirmative, quels sont les paramètres utilisés?

3. Pour chaque type de voiture et de locomotive, pouvez-vous communiquer un aperçu:

- a) des retards;
- b) du nombre de jours où les différents types de matériel ne peuvent pas être utilisés en raison de pannes ou d'usure?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 12 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 23 octobre 2014 (N.):

1. Il est totalement faux que le "matériel actuellement plus récent" sera utilisé sur des lignes plus fréquentées pour y éviter des problèmes techniques.

Intrinsèquement au nouveau plan de transport, bon nombre de nouvelles relations sont définies afin de pouvoir mieux compenser les flux de voyageurs et de garantir une meilleure régularité. Ces nouvelles relations requièrent globalement beaucoup plus de matériel à deux niveaux de type M6 que l'actuel plan de transport. En ce sens, des choix rationnels doivent être opérés sur la base des chiffres d'occupation à escompter, de la typologie du train, des possibilités d'entretien pour le matériel et des limites techniques de l'infrastructure.

En ce qui concerne la relation Binche-Turnhout, quelques trains (avec une forte occupation) sont prévus avec des voitures M6 et des locomotives de type 18 (locomotives les plus récentes). Le reste de la relation est principalement assuré au moyen de voitures M4 remorquées par des locomotives de type 27. Ainsi, cette relation peut être assurée avec la qualité requise, avec de justes équilibres et sans affecter, ailleurs, les possibilités offertes par le service des trains. Quelques trains sont composés d'automotrices quadruples. Afin de s'attaquer sur le fond à la problématique de la capacité, la SNCB a l'intention d'acheter du nouveau matériel à deux niveaux de type M7.

2. Les différents paramètres pris en compte sont:

- L'adéquation entre le type de matériel et la desserte (nombre d'arrêts, nombre de voyageurs, etc.);
- Les caractéristiques/ limites de l'infrastructure (la tension utilisée sur la ligne, la vitesse maximale, la configuration de la gare (gare de tête de ligne ou non), les systèmes de signalisation de la ligne, l'infrastructure à l'étranger qui requiert des homologations particulières du matériel (cas du trafic transfrontalier), etc.;

- De locatie van de werkplaatsen (elke materieelreeks is toegewezen aan een bepaalde werkplaats);

- Een evenwichtig materieelaanbod tussen de verschillende grote lijnen, in het bijzonder wat betreft het modernere materieel (AM96, I11, Desiro's, M6, T18).

3. Het overzicht per type rijtuig en locomotief met respectievelijk hun procentueel aandeel in de vertragingen en het deel van de tijd dat deze voertuigen gemiddeld in de lijnwerkplaatsen geïmmobiliseerd staan voor preventief onderhoud en herstellingen:

- L'emplacement des ateliers (chaque série de matériel étant affectée à un atelier en particulier);

- Un équilibre concernant l'offre en matériel entre les différentes grandes lignes, particulièrement concernant le matériel le plus moderne (AM96, I11, Desiro, M6, T18).

3. Ci-après l'aperçu par type de voiture et de locomotive avec, respectivement, leur part dans les retards, exprimée en pourcentage, et la part de temps durant lequel ces véhicules sont en moyenne immobilisés dans les ateliers de ligne pour un entretien préventif et des réparations:

	aandeel in vertragingen door defecten/ <i>part dans les retards dus à des défaillances</i>	% immobilisatie/ <i>% immobilisation</i>
HLE18-19 (locomoti(ve)ef)	11%	15%
HLE21-27(locomoti(ve)ef)	13%	14%
HV I11 (rijtuig/voiture)	2%	5%
HV M4M (rijtuig/voiture)	3%	6%
HV M5M (rijtuig/voiture)	2%	10%
HV M6 (rijtuig/voiture)	3%	12%

DO 2014201500500

Vraag nr. 14 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sabien Lahaye-Battheu van 23 oktober 2014 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Westhoek. - Moeilijkheden inzake treinverbindingen.

Zowel in het zuiden als het noorden van de Westhoek bestaan er moeilijkheden inzake treinverbindingen. Wie af en toe het openbaar vervoer neemt van en naar de Westhoek zal dit beamen. Niet enkel de gebrekkige verbindingen vormen een probleem, ook de overvolle treinen die op vrijdag- en zondagavond de studenten van en naar de studentensteden brengen, zijn een probleem. Het probleem is u niet onbekend.

Welnu, ik werd onlangs gecontacteerd door "Trekhaak 73", een werkgroep die al jaren pleit voor beter openbaar vervoer in de Westhoek, en in concreto ook voor de heropening van de spoorlijn 73. Spoorlijn 73 is een Belgische spoorlijn die Deinze met De Panne en het Franse Duinkerke verbindt. Het spoor tussen De Panne en Duinkerke is jaren geleden buiten dienst gesteld. Zij vinden dat het weer mogelijk maken van reizigersverkeer op die lijn een goeie zaak kan zijn voor de Westhoek.

DO 2014201500500

Question n° 14 de madame la députée Sabien Lahaye-Battheu du 23 octobre 2014 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Westhoek. - Problèmes avec les liaisons ferroviaires.

Des problèmes se posent au niveau des liaisons ferroviaires dans le sud comme dans le nord du Westhoek, ainsi que pourront le confirmer les personnes qui empruntent parfois les transports en commun en direction ou à partir du Westhoek. Tant les liaisons défaillantes que les trains bondés qui véhiculent les étudiants le vendredi et le dimanche soir depuis et vers les villes estudiantines posent problème. Vous êtes au fait de la situation.

À cet égard, j'ai récemment été contactée par "Trekhaak 73", un groupe de travail qui plaide depuis plusieurs années déjà pour une amélioration des transports publics dans le Westhoek, et en particulier pour la réouverture de la ligne ferroviaire 73, une ligne belge qui relie Deinze à La Panne et à Dunkerque, en France. Cela fait plusieurs années que la ligne reliant La Panne à Dunkerque a été mise hors service. Pour l'association Trekhaak 73, le rétablissement d'un trafic de voyageurs sur cette ligne pourrait être profitable au Westhoek.

1. a) Wat is uw standpunt met betrekking tot het voorstel om het spoorverkeer voor reizigers tussen Adinkerke (De Panne) en Duinkerke in Frankrijk te heropenen?

b) Hoe staat de NMBS tegenover dit voorstel?

2. Wat was de reden voor de stopzetting van de verbinding zoveel jaar geleden?

3. Is er de voorbije jaren nog onderzoek verricht naar het reizigerspotentieel op deze verbinding?

4. Heeft Infrabel al vragen ontvangen van de NMBS of andere operatoren tot heringebruikname van het Belgisch gedeelte van deze verbinding?

5. a) Is hierover al grensoverschrijdend contact geweest met uw Franse collega's?

b) Zo ja, wat is het resultaat van deze besprekingen geweest?

c) Zo neen, bent u bereid om hiertoe stappen te zetten?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 14 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sabien Lahaye-Battheu van 23 oktober 2014 (N.):

- De NMBS stelt enerzijds vast, dat diverse beleidsdocumenten aan beide kanten van de grens de heropening van de spoorlijn Adinkerke - Duinkerke opnemen in hun langetermijntoekomstplannen:

i. aan Franse kant, in het document "Schéma Régional des Transports et des Mobilités" - 2013, van de Regio Nord Pas-de-Calais;

ii. aan Vlaamse kant, in het document "Streekpact Westhoek 2013-2018" - van RESOC (Regionaal Sociaal-Economisch Overlegcomité) Westhoek.

- Anderzijds heeft de NMBS ook vastgesteld, dat de Vlaamse Overheid een dergelijk infrastructuurproject niet heeft opgenomen in de investeringsprioriteiten van het nieuwe langetermijninvesteringsplan van de NMBS-groep (MIP voor de periode 2013-2025).

Actuele vraag en aanbod

- Wat de regionale grensoverschrijdende verplaatsingsstromen betreft, vormen de treinverbindingen Kortrijk - Rijsel en Doornik - Rijsel de spoorverbindingen die de regio Westhoek binnen de Eurometropool Kortrijk - Rijsel internationaal aansluiten op het Franse spoornet van binnenlandse lokaal/regionale verbindingen (TER) en het HST-net naar/van Parijs en naar/van Zuid-Frankrijk.

1. a) Que pensez-vous de la proposition de réouverture du trafic ferroviaire entre Adinkerke (La Panne) et Dunkerque en France?

b) Que pense la SNCB de cette proposition?

2. Pourquoi cette liaison avait-elle été abandonnée il y a de nombreuses années déjà?

3. Des études ont-elles encore été menées ces dernières années pour évaluer le potentiel de voyageurs sur cette ligne?

4. Infrabel s'est-il déjà vu adresser des demandes de la SNCB ou d'autres opérateurs en vue de la remise en service du tronçon belge de cette liaison?

5. a) Avez-vous déjà eu des contacts à ce sujet avec vos collègues français?

b) Dans l'affirmative, quel a été le résultat de ces discussions?

c) Dans la négative, êtes-vous disposée à prendre des initiatives à cet effet?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 14 de madame la députée Sabien Lahaye-Battheu du 23 octobre 2014 (N.):

- D'une part, la SNCB constate que, des deux côtés de la frontière, divers documents d'orientation inscrivent dans leurs plans d'avenir à long terme la réouverture de la ligne de chemin de fer Adinkerke - Dunkerque:

i. du côté français, dans le document "Schéma Régional des Transports et des Mobilités" - 2013, de la Région Nord Pas-de-Calais;

ii. du côté flamand, dans le document "Streekpact Westhoek 2013-2018" - du RESOC (*Regionaal Sociaal-Economisch Overlegcomité*) Westhoek.

- D'autre part, la SNCB a également constaté que les autorités flamandes n'ont pas repris un tel projet d'infrastructure dans les priorités en termes d'investissement du nouveau plan d'investissement à long terme du Groupe SNCB (PPI pour la période 2013-2025).

Demande et offre actuelles

- En ce qui concerne les flux de déplacement régionaux transfrontaliers, les relations ferroviaires Courtrai - Lille et Tournai - Lille constituent, dans le cadre de l'Eurometropole Courtrai - Lille, le lien ferroviaire international entre la région du Westhoek et le réseau ferré français de liaisons locales/ régionales en service intérieur (TER) et le réseau TGV de/vers Paris et le sud de la France.

- Wat de lokale grensoverschrijdende verplaatsingsstromen betreft, vormt het grensoverschrijdende busaanbod van DKBus in het station Adinkerke - De Panne de aansluitende openbaar vervoerschakel op de treinverbinding Brussel - Gent - De Panne en vice versa. Zoals de trein biedt de DKbus met buslijn 2 (Adinkerke station - Duinkerke) hier in beide richtingen een aansluitende busverbinding op basis van een uurfrequentie (elk uur 1 trein in beide richtingen, in aansluiting met de buslijn 2).

- Dit openbaar vervoer aanbod beantwoordt aan de behoeften van de lokale marktvraag.

Toekomstige vraag en aanbod middellange/ lange termijn

- In functie van de geografische scope en de volumes van de lokaal/ regionale verplaatsingsmarkt moet er steeds gezocht worden naar de economisch meest geschikte oplossing wat het in te zetten vervoermiddel betreft. *Heavy rail* is een duur en niet flexibel transportmiddel en heeft als doel het vervoeren van grote reizigersstromen over langere afstanden. Mogelijke pistes moeten dus door de diverse openbaar vervoeraanbieders samen onderzocht worden, binnen het kader van co-modaliteit.

- Wat de middellange termijn (2015-2025) betreft, moet er in eerste instantie gekeken worden naar de evolutie van de marktvraag en naar de diverse mogelijkheden die zich op het vlak van co-modaliteit kunnen aanbieden.

- Wijzigingen in de lokaal/ regionale binnenlandse en grensoverschrijdende mobiliteitsbehoeften voor de lange termijn (dit is dan eerder tegen de horizon na 2025 - 2030 en later) dienen onderzocht te worden in het ruimer kader van de planologische en urbanistische ontwikkelingen, alsook binnen de lange termijn socio-demografische en economische context en planning.

DO 2014201500575

Vraag nr. 25 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 28 oktober 2014 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Infrabel. - Seinvoorbijrijdingen.

De jongste jaren zijn veel inspanningen gebeurd om het aantal seinvoorbijrijdingen op de spoorwegen terug te dringen. De maatregelen werden gebundeld in het Actieplan Preventie Seinvoorbijrijdingen van Infrabel.

- Pour ce qui est des flux de déplacement locaux transfrontaliers, l'offre de bus transfrontaliers de DKBus à la gare d'Adinkerke - La Panne constitue le chaînon de transport en commun sur la liaison ferroviaire Bruxelles - Gand - La Panne et vice versa. Tout comme le train, le DKBus offre ici avec sa ligne 2 (Adinkerke gare - Dunkerque) une relation de bus en correspondance dans les deux sens sur la base d'une cadence horaire (toutes les heures, 1 train dans chaque sens, en correspondance avec la ligne de bus 2).

- Cette offre de transport en commun répond aux besoins de la demande du marché local.

Demande et offre futures à moyen/ long terme

- En fonction de la portée géographique et des volumes du marché local/régional en termes de déplacements, il convient de toujours rechercher, pour la mise en oeuvre du moyen de transport, la solution la plus adaptée sur le plan économique. Le *Heavy Rail* est un moyen de transport onéreux et non flexible, et a pour but le transport de flux importants de voyageurs sur de plus longues distances. Des pistes possibles doivent dès lors être recherchées de concert par les divers acteurs offrant des services de transport en commun, dans le cadre de la co-modalité.

- En ce qui concerne le moyen terme (2015-2025), il convient d'examiner en première instance l'évolution de la demande du marché ainsi que les diverses opportunités qui se présenteront sur le plan de la co-modalité.

- À long terme (c'est-à-dire plutôt à l'horizon 2025-2030 et au-delà), les changements au niveau des besoins de mobilité sur le plan local/ régional en trafic intérieur et transfrontalier doivent être examinés dans le cadre plus large des développements planologiques et urbanistiques, mais aussi dans un contexte et un planning socio-démographiques et économiques à long terme.

DO 2014201500575

Question n° 25 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 28 octobre 2014 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCF. - Infrabel. - Les dépassements de signaux.

Ces dernières années, de nombreux efforts ont été fournis en vue de réduire le nombre de dépassements irréguliers de signaux sur le réseau ferroviaire. Ces mesures ont été regroupées dans le Plan d'action d'Infrabel en vue de prévenir les dépassements de signaux.

Het actieplan leek de voorbije jaren zijn vruchten afgeworpen te hebben. In 2011 waren er nog 91 seinvoorbijrijdingen, in 2012 waren dat er 75.

De volledige uitrol van TBL1+ is gepland voor 2015. In 2025 is het de bedoeling om enkel nog treinen uitgerust met ETCS toe te laten op het net.

1. Hoeveel seinvoorbijrijdingen waren er in 2013 en 2014?

2. Hoeveel daarvan bereikten er het gevaarlijk punt?

3. a) Op hoeveel plaatsen werd in 24 maanden twee of meer keer een sein voorbijgereden?

b) Wat is de analyse van deze punten door de spoorwegondernemingen, Infrabel en de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS)?

4. a) Welke stappen hebben NMBS en Infrabel het laatste jaar nog ondernomen om het aantal seinvoorbijrijdingen terug te dringen?

b) Werpen deze acties vruchten af?

5. a) Bij hoeveel van de seinvoorbijrijdingen ging het om treinbestuurders met weinig ervaring?

b) Welke stappen worden ondernomen om het extra op te volgen?

6. Hoe evalueert Infrabel het Actieplan Preventie Seinvoorbijrijdingen?

7. Wat zijn de verwachtingen voor de toekomst?

8. a) Wat is de stand van zaken van de volledige uitrol van TBL1+?

b) Zal de timing om rond te zijn in 2015 gehaald worden?

9. a) Welke stappen worden ondernomen om alle treinen tegen 2025 uit te rusten met ETCS?

b) Zitten we daarbij op schema?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 25 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 28 oktober 2014 (N.):

1 en 2. Onderstaande tabel geeft het overzicht van 2013 tot vandaag.

Ce plan d'action semble avoir porté ses fruits au cours des dernières années puisque le nombre de franchissements de signaux fermés est passé de 91 en 2011 à 75 en 2012.

Le déploiement de TBL1+ est prévu pour 2015. L'objectif consiste à ne plus autoriser, à partir de 2025, que des trains équipés de l'ETCS sur le réseau.

1. Combien de dépassements de signaux a-t-on recensés en 2013 et en 2014?

2. Parmi ces dépassements, combien ont atteint un point dangereux?

3. a) En combien d'endroits un signal a-t-il été franchi irrégulièrement à une ou deux reprises en 24 mois?

b) Quelles sont les conclusions de l'analyse de ces points par les entreprises ferroviaires, par Infrabel et par le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF)?

4. a) Quelles mesures la SNCB et Infrabel ont-ils prises au cours de la dernière année en vue de réduire le nombre de dépassements irréguliers de signaux?

b) Ces actions portent-elles leurs fruits?

5. a) Dans combien de cas des signaux ont-ils été franchis irrégulièrement par des conducteurs peu expérimentés?

b) Quelles mesures ont été prises pour renforcer le suivi de ce problème?

6. Comment Infrabel évalue-t-il le Plan d'action en vue de prévenir les dépassements de signaux?

7. Quelles sont les prévisions pour les années à venir?

8. a) Où en est le déploiement de TBL1+ sur le réseau?

b) Le calendrier qui prévoit l'achèvement de ce déploiement en 2015 sera-t-il respecté?

9. a) Quelles mesures seront prises pour équiper la totalité des trains de l'ETCS d'ici 2025?

b) Ce calendrier sera-t-il respecté?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 25 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 28 octobre 2014 (N.):

1 et 2. Le tableau ci-dessous donne un aperçu de 2013 jusqu'à aujourd'hui.

Jaar/ <i>Année</i>	Aantal/ <i>Nombre</i>	Gevaarlijk punt bereikt/ <i>Point critique atteint</i>
2013	56 (volledig jaar)/ 56 (<i>année entière</i>)	29 (volledig jaar)/ 29 (<i>année entière</i>)
2014 (t.e.m. 10/2014)/ 2014 (<i>jusque 10/2014</i>)	57 (tot eind 10/2014)/ 57 (<i>jusque fin 10/2014</i>)	33 (tot eind 10/2014)/ 33 (<i>jusque fin 10/2014</i>)

3. In 2014 waren er 10 seinvoorbijrijdingen (SV) van seinen die in de voorafgaande periode van 24 maanden al eens waren voorbijgereden.

Al deze gevallen worden geanalyseerd en opgevolgd door een werkgroep met vertegenwoordigers van de spoorwegondernemingen, DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen) en de betrokken diensten van de Infrastructuurbeheerder.

Het is belangrijk om te duiden dat wanneer de werkgroep een analyse uitvoert en eventueel een aanbeveling formuleert, dit gebeurt in naam van de volledige sector en niet enkel in naam van de infrastructuurbeheerder, een specifieke spoorwegonderneming of de nationale veiligheidsinstantie.

4. Momenteel zijn er verschillende acties lopende binnen Infrabel om het aantal SPAD (*Signal passed at danger*) te verminderen en de risico's te beperken. De tendens is een vermindering van het aantal seinvoorbijrijdingen, zelfs indien men een lichte verhoging inschat voor 2014.

Binnen de NMBS lopen volgende acties:

- sensibiliseringscampagnes, begeleidingen, opleidingen van treinbesturingspersoneel;

- verdere indienststellingen van materieel uitgerust met ETCS (European Train Control System) (Desiro's).

Volgend op het onderzoek naar de omstandigheden waarin zich seinvoorbijrijding voordeden, heeft de NMBS 2 belangrijke verbeteringen aangebracht aan het bestaande TBL1+-systeem, te weten:

- de invoering van een snelheidsverificatie in geval van opeenvolgende seinen met dubbelgeel als seinbeeld;

- de invoering van een snelheidsverificatie ná een dubbelgeel seinbeeld zodra de snelheid van het konvooi minder dan 40 km/h bedraagt, dus zonder te wachten tot het konvooi op 300 m opwaarts van het gesloten sein (rood seinbeeld) is genaderd.

Deze twee verbeteringen worden momenteel ingebouwd in het rollend materieel en zullen in al het betrokken materieel aanwezig zijn in het voorjaar van 2015. Laat ons opmerken dat deze 2 verbeteringen geen enkele invloed hebben op de grondtrustingen.

3. En 2014, il y a eu 10 dépassements de signaux qui avaient déjà été dépassés durant la période de 24 mois précédente.

Tous ces cas ont été analysés et suivis par un groupe de travail comprenant des participants des entreprises ferroviaires, du SSICF (Service de Sécurité et Interopérabilité des Chemins Fers) et des services concernés du Gestionnaire de l'infrastructure.

Il est important d'indiquer que lorsque le groupe effectue une analyse et, le cas échéant, formule une recommandation, cela se fait au nom de tout le secteur, et pas seulement au nom du gestionnaire de l'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire spécifique ou de l'instance nationale de sécurité.

4. Actuellement, plusieurs actions sont en cours au sein d'Infrabel pour réduire le nombre de SPAD (*Signal passed at danger*) et minimiser les risques. La tendance est à la diminution du nombre de dépassements de signaux, même si on prévoit une légère augmentation pour 2014.

Au sein de la SNCB, les actions suivantes sont en cours:

- des campagnes de sensibilisation, des accompagnements, des formations pour le personnel de conduite des trains;

- nouvelles mises en service de matériel équipé d'ETCS (European Train Control System) (Desiro).

Suite à l'examen des circonstances d'occurrence des dépassements de signaux, la SNCB a apporté 2 importantes améliorations au système TBL1+ existant à savoir:

- l'introduction du contrôle de vitesse en cas de succession de signaux présentant l'aspect 2 Jaunes;

- l'introduction du contrôle de vitesse après un signal présentant l'aspect 2 jaunes dès que la vitesse du convoi est inférieure à 40 km/h c'est-à-dire sans attendre d'être à 300 m en aval d'un signal rouge.

Ces deux améliorations sont en cours de déploiement sur le matériel roulant et seront appliquées sur l'ensemble du matériel concerné au printemps 2015. Remarquons que ces deux améliorations n'ont aucune conséquence sur les équipements sol.

Globaal is het aantal SV in hoofdspoor de laatste vier jaar bij de NMBS gedaald met ongeveer 40 %. De gevallen waarbij het gevaarlijk punt nog bereikt werd daalde echter maar met 20 %. Ten opzichte van 2013 stellen we eerder een status quo vast.

5. a) Uit de cijfers voor 2011-2013 verzameld door Infrabel bij de spoorwegondernemingen in de eerste helft van 2014 blijkt dat bij 66 tot 70 % van de seinvoorbijrijdingen een bestuurder met minder dan tien jaar ervaring is betrokken.

Bij de NMBS stellen we in 2014 vast dat 40 % van de SV gebeuren met treinbestuurders met een anciënniteit van minder dan twee jaar.

b) Volgende acties worden genomen na een seinvoorbijrijding:

- medisch onderzoek;
- psycho technische proeven;
- opleiding;
- theoretische hercertificatie;
- praktische hercertificatie.

Binnen het effectief van treinbestuurders bij de NMBS heeft ongeveer 15 % een anciënniteit van minder dan twee jaar. De begeleidingen op lijn worden dan ook toegespitst op deze categorie. Bovendien is het aantal ritanalyses gevoelig opgevoerd voor deze categorie van treinbestuurders met minder ervaring.

6. De evaluatie baseert zich op de evolutie van het aantal seinvoorbijrijdingen via een veiligheidsindicator.

7. Sinds de opstelling van een "Globaal actieplan SPAD" in 2012 werden talrijke inspanningen geleverd om deze problematiek te beheren. Infrabel wenst vandaag haar actierrein uit te breiden door denkplaatjes voor te stellen die niet enkel gericht zijn op de treinbestuurder en de seinen maar op het geheel van actoren en parameters betrokken bij onregelmatige seinvoorbijrijdingen. In dit kader wordt het actieplan herzien.

De verdere uitrol van TBL1+-bakens door Infrabel moet het aantal seinvoorbijrijdingen tegen eind 2015 verder doen dalen. TBL1++ op het materieel en de implementatie van ETCS op lijn en op het materieel zullen daadwerkelijk de seinvoorbijrijdingen inperken.

8. a) Op 10 november 2014 is de uitrol als volgt:

- de efficiëntiedekking van het netwerk: 94,4 %
- het aantal seinen uitgerust met TBL1+: 5.595.

Globalement, le nombre de dépassements de signaux en voie principale par la SNCB a diminué d'environ 40 %. Ces quatre dernières années. Cependant, les cas pour lesquels le point critique a encore été atteint ont diminué de 20 %. Par rapport à 2013, nous constatons plutôt un statu quo.

5. a) Les chiffres pour 2011-2013 recueillis par Infrabel auprès des entreprises ferroviaires au cours de la première moitié de l'année 2014 montrent que dans 66 à 70 % des dépassements de signaux, un conducteur ayant moins de dix ans d'expérience est impliqué.

Pour la SNCB, nous constatons en 2014 que 40 % des dépassements de signaux se produisent avec des conducteurs de train avec une ancienneté de moins de deux ans.

b) Les actions suivantes sont prises après un dépassement de signal:

- visite médicale;
- tests psychotechniques;
- formation;
- recertification théorique;
- recertification pratique.

Parmi l'effectif des conducteurs de train à la SNCB, environ 15 % ont une ancienneté de moins de deux ans. Les accompagnements en ligne sont donc concentrés sur cette catégorie. En outre, le nombre d'analyses de parcours a été augmenté sensiblement pour cette catégorie de conducteurs de train ayant moins d'expérience.

6. L'évaluation est basée sur l'évolution, par un indicateur de sécurité, du nombre de dépassements de signaux.

7. Depuis la mise en place d'un "Plan d'action global SPAD" en 2012, de nombreux efforts ont été faits pour gérer cette problématique. Infrabel souhaite maintenant élargir son champ d'action en proposant des pistes de réflexion qui ne visent pas seulement les conducteurs de train et les signaux, mais l'ensemble des acteurs et des paramètres intervenant dans les dépassements de signaux irréguliers. Dans ce contexte, le plan d'action est révisé.

La poursuite du déploiement de balises TBL1+ par Infrabel doit permettre de continuer à réduire le nombre de dépassements de signaux d'ici la fin de 2015. Le TBL1++ sur le matériel et la mise en oeuvre de l'ETCS sur ligne et sur matériel limiteront réellement les dépassements de signaux.

8. a) Au 10 novembre 2014, le déploiement est le suivant:

- la couverture du réseau en termes d'efficience: 94,4 %
- le nombre de signaux équipés en TBL1+: 5.595.

Bij de NMBS zijn alle voertuigen gebruikt voor de openbare dienst uitgerust van voor 31 december 2013.

b) Infrabel zal haar engagement betreffende de uitrol van TBL1+ tegen eind van het jaar 2015 respecteren.

9. a) Voor wat betreft het rollende materieel dat gebruikt wordt voor de openbare dienstverlening van de NMBS werd het migratieplan via de goedkeuring van het meerjareninvesteringsplan 2014-2025 op 19 juli 2013 en 19 december 2013 goedgekeurd. Hierin is de migratie van deze volledige vloot voorzien tegen 2023.

De NMBS heeft recent de opdracht voor de uitrusting van 442 ETCS-eenheden op de types motorrijtuigen MS Break, MS Sprinter, MS 96, MS Vierledig en motorwagen MW 41 toegewezen aan de firma Alstom. Het eerste prototype zal in dienst zijn in 2016.

Daarenboven werd door het koninklijk besluit van 1 juli 2014 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden, de verplichting opgelegd om de memor-krokodillen buiten dienst te stellen op lijnen uitgerust met ETCS niveau 1 versie 2.3.0D (tevens blijft TBL1+ actief). Hierdoor zijn de operatoren ook verplicht te rijden met materieel dat ook is uitgerust met ETCS vanaf 1 januari 2016, behoudens een aantal uitzonderingsgevallen waarin TBL1+ als voldoende wordt beschouwd.

b) De NMBS voorziet dat haar volledige vloot met ETCS uitgerust zal zijn tegen 31 december 2023.

DO 2014201500582

Vraag nr. 28 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 28 oktober 2014 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Aankoopmogelijkheden van internationale treintickets.

In ons land is er een rijk aanbod aan (hogesnelheids-)treinen naar de omliggende buurlanden. De aankoopmogelijkheden ervan zijn echter beperkt. Treinreizen met de hogesnelheidstreinen worden ook sterk gepromoot.

À la SNCB, tous les véhicules utilisés pour le service public sont équipés depuis le 31 décembre 2013.

b) Infrabel honorera son engagement concernant le déploiement du TBL1 + d'ici la fin de 2015.

9. a) En ce qui concerne le matériel roulant utilisé pour le service public de la SNCB, le plan de migration a été approuvé les 19 juillet 2013 et 19 décembre 2013 via l'approbation du plan d'investissement pluriannuel 2014-2025. La migration de l'ensemble de cette flotte y est prévue pour 2023.

La SNCB a récemment attribué à la firme Alstom la commande pour l'équipement de 442 unités ETCS sur les automotrices de type AM Break, AM Sprinter, AM 96, AM quadruple et autorail AM 41. Le premier prototype sera mis en service en 2016.

En outre, l'arrêté royal du 1^{er} juillet 2014 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons a imposé l'obligation de mettre hors service les Memor-crocodile sur les lignes équipées en ETCS niveau 1 version 2.3.0D (le TBL1+ reste actif). De ce fait, les opérateurs sont également tenus de rouler avec du matériel aussi équipé de l'ETCS à partir du 1^{er} janvier 2016, sous réserve d'un certain nombre d'exceptions où le TBL1+ est considérée comme suffisant.

b) La SNCB prévoit que toute sa flotte sera équipée de l'ETCS au 31 décembre 2023.

DO 2014201500582

Question n° 28 de madame la députée Inez De Coninck du 28 octobre 2014 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Possibilités d'acquisition de billets internationaux.

En Belgique, les chemins de fer proposent une large offre de trains (à grande vitesse) vers les pays voisins. Or les possibilités d'acquisition de billets internationaux sont limitées quoique les déplacements en train à grande vitesse fassent l'objet d'une large publicité.

Een internationaal treinticket kan je kopen via de website(s) en in daartoe speciaal ingerichte treinloketten in de grote stations. Aan de gewone loketten of aan de ticketautomaten is dat niet mogelijk. Hier ligt potentieel om de omzet te verhogen en de operationele kosten te verlagen. In Nederland bijvoorbeeld kan men aan elke ticketautomaat een internationaal treinticket kopen, weliswaar niet aan elk loket (zie website NS International).

1. Zijn er praktische belemmeringen om internationale treintickets te verkopen via de reguliere loketten of ticketautomaten?
2. Kan de NMBS besparingen realiseren door het schrappen van het onderscheid tussen internationale en nationale loketten?
3. Neemt de NMBS initiatieven om de internationale treintickets ook aan te bieden via de ticketautomaten?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 28 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 28 oktober 2014 (N.):

1. Internationale treintickets worden (sinds 1 december 2014) verkocht in 28 geografisch verspreide verkooppunten.

Om internationale treintickets te verkopen via een meer uitgebreid netwerk van reguliere loketten zijn er inderdaad een aantal praktische belemmeringen. Het internationale aanbod is dermate uitgebreid en verschillend van het nationale aanbod dat beide producten onmogelijk op eenzelfde manier benaderd kunnen worden.

Praktische belemmeringen zijn er zowel op operationeel vlak (afleverwijzen, ticketformaat, hardware, ondersteunend materiaal, en zo meer) als op organisatorisch vlak (kostenplaatje van de bemande verkoop in het algemeen, talrijke productaanpassingen met impact op de opleiding en het takenpakket van het verkooppersoneel, enzovoort).

Voor wat betreft de praktische belemmeringen om internationale treintickets te verkopen via ticketautomaten, verwijzen we naar vraag 3.

On peut se procurer un billet international sur le(s) site(s) internet et aux guichets dédiés dans les grandes gares. En revanche, il n'est pas possible d'acheter un billet international aux guichets ordinaires ou aux distributeurs automatiques de billets. Il y a donc là un potentiel qui permettrait d'augmenter le chiffre d'affaires et de réduire les coûts opérationnels. Aux Pays-Bas, par exemple, on peut se procurer un billet international à chaque distributeur automatique, mais pas à chaque guichet (voir le site internet de NS International).

1. Des obstacles d'ordre pratique s'opposent-ils à la vente de billets internationaux aux guichets ordinaires ou aux distributeurs automatiques?
2. La SNCB pourrait-elle réaliser des économies en supprimant la distinction entre guichets internationaux et guichets nationaux?
3. La SNCB prend-elle des initiatives afin de permettre la vente des billets internationaux aux distributeurs automatiques?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 28 de madame la députée Inez De Coninck du 28 octobre 2014 (N.):

1. Les billets de trains internationaux seront vendus (à partir du 1^{er} décembre 2014) dans 28 points de vente répartis sur une base géographique.

La vente de billets de trains internationaux via un réseau plus étendu de guichets réguliers rencontre en effet un certain nombre d'obstacles d'ordre pratique. L'offre internationale est à ce point large et différente de l'offre nationale, qu'il est impossible d'avoir la même approche pour les deux produits.

Des obstacles pratiques se présentent tant sur le plan opérationnel (modes de délivrance, format du billet, hardware, matériel de support, etc.) que sur le plan organisationnel (assiette globale de coûts des ventes via du personnel, adaptations multiples des produits ayant un impact sur la formation et le paquet de tâches du personnel de vente, etc.).

Pour ce qui est des obstacles pratiques au niveau de la vente de billets de trains internationaux, nous renvoyons à la question 3.

2. NMBS heeft de afgelopen maanden al een aantal initiatieven genomen tot de verdere rentabilisering van de distributie via de loketten. Vanaf 1 januari 2015 worden eveneens concrete stappen genomen om de directies NMBS Europe (die momenteel instaat voor de internationale verkoop) en NMBS Marketing Sales (die momenteel instaat voor de nationale verkoop) opnieuw dichterbij elkaar te brengen en synergiën tussen beide in kaart te brengen. De distributie via de loketten maakt daar deel van uit. Er zal dus in de loop van 2015 nagegaan worden of er besparingen kunnen gerealiseerd worden door het verder samenvoegen van de nationale en internationale loketten.

3. NMBS Europe heeft tot eind 2013 gebruik gemaakt van ticketautomaten waarbij internationale treintickets - die gereserveerd en betaald werden via *www.nmbs-europe.com*, via het Call Center van NMBS Europe of via de reisagentschappen - in het station konden afgehaald worden. Door het toenemend gebruik van de nieuwe afleverwijzen (bijvoorbeeld Digital Homeprint) daalde het gebruik van de automaten drastisch. Een verdere investering in nieuwe afhaalautomaten was dan ook niet langer aangewezen. Internationale tickets kunnen vandaag nog steeds gratis afgehaald worden in 81 stations, maar dan wel aan de reguliere loketten.

De verkoop van internationale treintickets via ticketautomaten is een andere zaak. De complexiteit van het internationale aanbod - waarbij elke vervoerder (bijvoorbeeld Thalys, Eurostar, TGV, ICE, enzovoort) zijn eigen regels bepaalt - zorgt ervoor dat de kosten voor het ontwikkelen en onderhouden van een applicatie voor de verkoop via ticketautomaten die het volledige gamma zouden aanbieden, bijzonder hoog zou oplopen. Bovendien zet NMBS Europe sinds een aantal jaren volop in op de online-piste waarbij de beschikbare fondsen bij voorkeur ingezet worden bij de ontwikkeling van nieuwe online-afleverwijzen, zoals Digital Homeprint, Ticketless en Mobile fulfillment.

2. Ces derniers mois, la SNCB a déjà pris un certain nombre d'initiatives visant à poursuivre la rentabilisation de la distribution via les guichets. À partir du 1^{er} janvier 2015, des mesures concrètes seront également prises pour rapprocher les directions SNCB Europe (actuellement responsable des ventes internationales) et SNCB Marketing Sales (actuellement responsable des ventes nationales), et établir des synergies entre elles. La distribution via les guichets en fait partie. Dans le courant de 2015, il sera examiné si des économies sont possibles en poursuivant la fusion des guichets nationaux et internationaux.

3. Jusqu'à fin 2013, SNCB Europe a utilisé des distributeurs automatiques permettant de retirer en gare des billets internationaux réservés et payés via *www.sncb-europe.com*, via le Call Center de SNCB Europe ou via les agences de voyages. Du fait de l'utilisation croissante des nouveaux modes de délivrance (par exemple Digital Homeprint), l'utilisation des distributeurs automatiques a enregistré une chute sensible. Il n'était dès lors plus indiqué d'investir davantage dans de nouveaux distributeurs automatiques. Les billets internationaux peuvent aujourd'hui encore être retirés gratuitement dans 81 gares, aux guichets réguliers.

La vente de billets de trains internationaux via des distributeurs automatiques de billets est tout autre chose. La complexité de l'offre internationale - où chaque transporteur (par exemple Thalys, Eurostar, TGV, ICE, etc.) fixe ses propres règles - est telle que les coûts de développement et d'entretien d'une application pour la vente via des distributeurs automatiques, offrant l'ensemble de la gamme des billets, seraient particulièrement élevés. En outre, SNCB Europe s'engage depuis un certain nombre d'années sur la piste du "online", avec des fonds disponibles investis de préférence dans le développement de nouveaux modes de distribution online comme Digital Homeprint, Ticketless et Mobile Fulfillment.

Met de hernieuwde komst van een rechtstreekse verbinding via de klassieke lijn tussen Brussel en Amsterdam (vanaf 14 december 2014), worden er analyses opgestart om een beperkt deel van de internationale treinverkoop waarop geen reservatieplicht van toepassing is (wat relatief eenvoudiger te automatiseren is) beschikbaar te stellen via ticketautomaten in de stations. In Nederland is dit inderdaad beschikbaar via de ticketautomaten, doch ook daar enkel voor tickets zonder reservatieplicht en voor een beperkt aantal tarieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met mogelijke synergiën tussen de verschillende afdelingen van NMBS (nationaal - internationaal). De nadruk zal echter blijven liggen op het aanbieden van online alternatieven voor onze klanten.

NB. De trend in de samenleving gaat naar meer en meer digitaal. NMBS Europe verkoopt vandaag meer dan 40 % online. Voor Thalys gaat het zelfs boven de 50 %. Ons doel is om die maatschappelijke evolutie op te volgen. De schatting voor 2020 gaat tot 70 % digitaal. Niet te vergeten is dat internationale tickets ook via de door NMBS erkende reisbureaus en via het Contact Center te koop zijn.

DO 2014201500643

Vraag nr. 34 van de heer volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 31 oktober 2014 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - De Desirotreinstellen en het nieuwe vervoersplan.

Op 26 november 2013 stelde u in commissie dat Siemens een actieplan had opgemaakt om de technische problemen met de Desirotreinstellen te verhelpen (Vraag nr. 19756 van de heer Jef Van den Bergh, Vraag nr. 19888 van de heer David Geerts, Vraag nr. 20055 van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu en de Vraag nr. 20152 van de heer Tanguy Veys, *Integraal Verslag*, Kamer, 2013-2014, commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven, 26 november 2013, CRIV53 COM869, blz. 4 en volgende). Moest dit plan onvoldoende verbetering opleveren, zouden er extra maatregelen worden genomen om de betrouwbaarheid te verhogen. NMBS-spoorbaas Jo Cornu stelde deze zomer in *Knack* dat de Desiro's nog steeds om de 8.000 km in panne vallen, oftewel eenmaal per week.

Avec l'arrivée nouvelle d'une liaison directe via la ligne classique entre Bruxelles et Amsterdam (à partir du 14 décembre 2014), des analyses ont été lancées afin de mettre à disposition, via des distributeurs automatiques dans les gares, une partie limitée de la vente de billets pour des trains internationaux sans obligation de réservation (ce qui est relativement simple à automatiser). Aux Pays-Bas, cela est en effet possible via les distributeurs automatiques de billets, mais là aussi uniquement pour des billets sans obligation de réservation et pour un nombre limité de tarifs. À cet égard, des synergies possibles entre les différentes divisions de la SNCB (national - international) sont prises en considération. L'accent continuera néanmoins à être mis sur l'offre d'alternatives online pour nos clients.

N.B. Dans la société en général, la tendance évolue de plus en plus vers le numérique. À l'heure actuelle, plus de 40 % des ventes de SNCB Europe s'effectuent online. Pour Thalys, ce chiffre dépasse même les 50 %. Notre objectif est de suivre cette évolution de la société. L'estimation à l'horizon 2020 annonce jusqu'à 70 % de numérique. Il ne faut pas oublier que les billets internationaux sont également en vente dans les agences de voyages agréées par la SNCB ainsi que via le Contact Center.

DO 2014201500643

Question n° 34 de monsieur le député Roel Deseyn du 31 octobre 2014 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Les rames Desiro et le nouveau plan de transport.

Le 26 novembre 2013, vous avez déclaré en commission que Siemens avait élaboré un plan d'action pour résoudre les problèmes techniques affectant les rames Desiro (Question n° 19756 de M. Jef Van den Bergh, question n° 19888 de M. David Geerts, question n° 20055 de Mme Sabien Lahaye-Battheu et question n° 20152 de M. Tanguy Veys, *Compte Rendu Intégral, Chambre*, 2013-2014, commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques du 26 novembre 2013, CRIV53 COM869, p. 4 et suivantes). Des mesures supplémentaires allaient être prises en vue d'accroître la fiabilité des rames s'il apparaissait que le plan en question n'entraînait pas suffisamment d'améliorations. M. Cornu, dirigeant de la SNCB, a affirmé cet été dans le périodique *Knack* que les Desiro continuaient à présenter des pannes tous les 8 000 km, c'est-à-dire une fois par semaine.

Daarnaast zijn de Desiro's ontworpen om ingezet te worden op de lijnen van het GEN rond Brussel. De treinen zijn niet geschikt om over lange afstand te rijden. Nochtans doen ze ook dienst op IC of IR-lijnen bijvoorbeeld op de lijn Antwerpen-Brussel. In dezelfde commissiezitting van 26 november 2013 erkende de minister het probleem en stelde dat de IC-verbindingen op lange afstand vermeden zouden worden. In het nieuwe vervoersplan zouden er echter nog steeds IC/IR-lijnen zijn waarop de Desiro's zouden ingezet worden onder andere op de lijn Oostende-Kortrijk.

1. Wat is de betrouwbaarheidsgraad van de Desiro-treinstellen vandaag?

2. a) Welke betrouwbaarheidsgraad werd contractueel vastgelegd?

b) En indien de werkelijke betrouwbaarheidsgraad onder de contractuele ligt, welke vergoeding krijgt de Staat hiervoor van Siemens?

3. a) Heeft het actieplan van Siemens gefaald?

b) Werden bijkomende maatregelen getroffen?

4. a) Welke bijkomende maatregelen kunnen in de toekomst genomen worden om de betrouwbaarheid te vergroten?

b) Wat is de verwachte betrouwbaarheidsgraad voor de toekomst?

5. Op welke IR/IC-lijnen rijden de Desiro's vandaag en op welke zullen zij rijden met het in voege gaan van het nieuwe vervoersplan in december 2014?

6. Wanneer zal het inzetten van deze treinen op IC/IR-lijnen niet langer noodzakelijk zijn?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 34 van de heer volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 31 oktober 2014 (N.):

1. In het kader van de follow-up van de garantie van de Desirostellen, werden de defecten die door NMBS vastgesteld zijn, geboekt en geklasseerd volgens de volgende 3 categorieën:

CAT 1 = defect dat leidt tot een trein in nood;

CAT 2 = defect waarvoor het motorrijtuig op het einde van de dienst naar de werkplaats moet;

CAT 3 = defect zonder gevolg voor de dienst.

Voor 95 enkelspanningsmotorrijtuigen zijn bijvoorbeeld 7 gevallen van categorie 1; 72 gevallen van categorie 2 en 44 gevallen van categorie 3 geregistreerd.

Par ailleurs, les Desiro ont été conçus pour desservir les lignes du RER bruxellois et ne conviennent pas pour les longues distances. Or ils sont également affectés à des lignes IC ou IR, par exemple sur la ligne Anvers-Bruxelles. Au cours de cette même réunion de commission du 26 novembre 2013, le ministre a admis que cela posait problème et il a déclaré que ce type de matériel serait évité sur les liaisons IC longues. Pourtant, le nouveau plan de transport prévoit toujours l'utilisation de Desiro sur des lignes IC/IR, notamment sur la liaison Ostende-Courtrai.

1. Quel est le taux de fiabilité actuel des rames Desiro?

2. a) Quel taux de fiabilité avait été fixé contractuellement?

b) Si le taux de fiabilité réel se situe sous le seuil contractuel, quelle indemnité l'État reçoit-il de Siemens?

3. a) Le plan d'action de Siemens est-il un échec?

b) Des mesures supplémentaires ont-elles été prises?

4. a) Quelles mesures supplémentaires pourraient être prises à l'avenir en vue d'accroître le taux de fiabilité de ce matériel?

b) Quel est le taux de fiabilité du matériel prévu pour le futur?

5. À quelles lignes IC/IR les Desiro sont-ils actuellement affectés et sur quelles liaisons circuleront-ils après l'entrée en vigueur du nouveau plan de transport en décembre 2014?

6. Quand l'utilisation de ces trains sur des lignes IC/IR ne sera-t-elle plus nécessaire?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 34 de monsieur le député Roel Deseyn du 31 octobre 2014 (N.):

1. Dans le cadre du suivi de la garantie des rames Desiro, les défaillances constatées par la SNCB ont été comptabilisées et classées selon les 3 catégories suivantes:

CAT 1 = défaillance conduisant à un train en détresse;

CAT 2 = défaillance pour laquelle l'automotrice doit rentrer à l'atelier en fin de service;

CAT 3 = défaillance sans conséquence pour le service.

Par exemple, pour 95 automotrices monotension, sont répertoriés 7 cas de catégorie 1; 72 cas de catégorie 2 et 44 cas de catégorie 3.

Alleen de defecten van categorie 1 hebben een invloed op de stiptheid. De defecten van categorie 2 en 3 veroorzaken dan weer een overbelasting van de werkplaatsen waar deze motorrijtuigen onderhouden worden, samen met een toename van de onderhoudskosten en de stilstand.

2. a) De betrouwbaarheidsgraad die contractueel vastgelegd werd, is de volgende:

Type defect/ <i>Type de défaillances</i>	Doelstelling uitgedrukt in defecten per miljoen kilometer/ <i>Objectif exprimé en défaillances par millions de kilomètres</i>
CAT 1	20
CAT 2	45
CAT 3	150

b) Op basis van de huidige resultaten van de betrouwbaarheidsevaluatie voor post 1 (95 enkelspanningsmotorstellen) bedraagt de boete 21,55 miljoen euro. Voor post 2 (115 tweespanningsmotorstellen) en post 3 (95 enkelspanningsmotorstellen) is de evaluatie nog niet volledig uitgevoerd maar wordt dezelfde grootteorde verwacht. Het gaat telkens om ongeveer 20 miljoen euro.

3. Met het actieplan van Siemens zijn alle geleverde motorrijtuigen op hetzelfde kwaliteitsniveau gebracht. Niettemin moet vastgesteld worden dat het er niet toe geleid heeft dat de contractuele betrouwbaarheidsdoelstellingen behaald zijn. De 80 correctieve maatregelen die momenteel toegepast worden, zullen dus aangevuld moeten worden. NMBS heeft Siemens gevraagd om een plan met bijkomende maatregelen te definiëren en toe te passen.

4. De belangrijkste uitrustingen waarvan de betrouwbaarheid verbeterd moet worden zijn:

- de deuren;
- de klimaatregeling;
- ETCS en GSM-R;
- de automatische koppelingen.

Het bijkomende plan moet dus de adequate technische maatregelen omvatten om de contractuele betrouwbaarheidsdoelstellingen te kunnen halen. NMBS zal uiteraard bijzondere aandacht besteden aan de maatregelen tot verbetering van de betrouwbaarheid van de hierboven vermelde uitrustingen.

5. De lijnen waarop de Desiro momenteel gebruikt wordt, en gebruikt zal worden in het kader van het verkeersplan dat vanaf 14 december 2014 van kracht is, worden vermeld in de tabel in de bijlage.

Seules les défaillances de catégorie 1 ont une influence sur la ponctualité. Pour ce qui concerne les défaillances de catégories 2 et 3, celles-ci entraînent une surcharge au niveau des ateliers où sont entretenues ces automotrices ainsi qu'un accroissement des coûts d'entretien et du taux d'immobilisation de celles-ci.

2. a) Le taux de fiabilité fixé contractuellement est le suivant:

b) Sur la base des résultats actuels de l'évaluation de fiabilité pour le poste 1 (95 automotrices monotension), l'amende s'élève à 21,55 millions d'euros. Pour le poste 2 (115 automotrices bitension) et le poste 3 (95 automotrices monotension), l'évaluation n'est pas encore entièrement terminée, mais on s'attend au même ordre de grandeur, soit chaque fois environ 20 millions d'euros.

3. Le plan d'action de Siemens a permis de mettre toutes les automotrices livrées au même niveau de qualité. Néanmoins force est de constater qu'il ne permet pas de rencontrer les objectifs de fiabilité contractuels. Les 80 mesures correctives actuellement appliquées devront dès lors être complétées. La SNCB a demandé à Siemens de définir et d'appliquer un plan de mesures complémentaires.

4. a) et b) Les principaux équipements dont la fiabilité doit être améliorée sont:

- les portes;
- la climatisation;
- l'ETCS et le GSM-R;
- les attelages automatiques.

Le plan complémentaire devra dès lors comprendre les mesures techniques adéquates permettant de rencontrer les objectifs de fiabilité contractuels. La SNCB apportera bien entendu une attention particulière aux mesures d'amélioration de la fiabilité des équipements repris ci-dessus.

5. Les lignes sur lesquelles les Desiro sont affectés actuellement et dans le cadre du plan de transport qui est d'application à partir du 14 décembre 2014 figurent dans un tableau en annexe.

Huidig vervoersplan/ <i>Plan de transport actuel</i>			
N67 = weekdays/ <i>jours de semaine</i>			
IRo	Bruxelles-Midi	Brussels-Airport	
IRs	Noorderkempen	Antwerpen-Centraal	
IRn	Bruxelles-Midi	Antwerpen-Centraal	gedeeltelijk/ <i>en partie</i>
IRm	Liers	Gouvy	
ICI	Charleroi	Antwerpen-Centraal	gedeeltelijk/ <i>en partie</i>
ICN	Charleroi	Antwerpen-Centraal	gedeeltelijk/ <i>en partie</i>
IRh	Gent	Brussels-Airport	
ICG	Oostende	Antwerpen-Centraal	gedeeltelijk/ <i>en partie</i>
ICP	Gent	Antwerpen-Centraal	gedeeltelijk/ <i>en partie</i>
IRl	Louvain-la-Neuve	Binche	gedeeltelijk/ <i>en partie</i>
R67 = zaterdag en zondag/ <i>samedi et dimanche</i>			
ICI	Charleroi	Antwerpen-Centraal	
IRh	Brugge	Brussels-Airport	
IRj	Saint-Ghislain	Leuven	gedeeltelijk/ <i>en partie</i>
IRn	Antwerpen-Centraal	Brussel-Zuid	
IRo	Brussels-Airport	Bruxelles-Midi	
IRp	Brussels-Airport	Bruxelles-Midi	
IRl	Binche	Bruxelles-Nord	gedeeltelijk/ <i>en partie</i>

Vervoersplan dec. 2014/ <i>Plan de transport déc. 2014</i>			
N67 = weekdays/ <i>jours de semaine</i>			
IC	Antwerpen-Centraal	Leuven	gedeeltelijk/ <i>en partie</i>
IC	Dinant	Schaerbeek	
IC	Liège-Palais	Mons	2 treinen / <i>2 trains</i>
IC	Gent	Leuven	
IC	Antwerpen-Centraal	Gent	
IC	Oostende	Antwerpen	gedeeltelijk/ <i>en partie</i>
IC	Charleroi	Bruxelles-Luxembourg	
IC	Antwerpen-Centraal	Bruxelles-Midi	gedeeltelijk/ <i>en partie</i>
IC	Essen	Bruxelles-Midi	gedeeltelijk/ <i>en partie</i>
IC	Antwerpen-Centraal	Noorderkempen	
R67 = zaterdag en zondag/ <i>samedi et dimanche</i>			
IC	Antwerpen-Centraal	Charleroi	
IC	Dinant	Bruxelles-Midi	
IC	Antwerpen-Centraal	Oostende	gedeeltelijk/ <i>en partie</i>
IC	Noorderkempen	Antwerpen-Centraal	
IC	Lokeren	Gent	
IC	Antwerpen-Centraal	Binche	gedeeltelijk/ <i>en partie</i>

6. De inzet van Desirostellen op lange relaties met weinig stops zal in principe niet meer nodig zijn wanneer er nieuw en geschikt materieel zal aangeschaft zijn (na 2018).

6. L'utilisation de rames Desiro sur de longues liaisons comportant peu d'arrêts ne sera en principe plus nécessaire lorsqu'on aura fait l'acquisition de matériel nouveau et approprié (après 2018).

DO 2014201500644

Vraag nr. 35 van de heer volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 31 oktober 2014 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Het (inter)nationaal goederenvervoer per spoor.

Het marktaandeel van het goederenvervoer via het spoor in Europa zou erop achteruitgaan. Een belangrijke verklaring hiervoor zou het tekort aan investeringen in de spoorinfrastructuur zijn. De CER (Community of European Railway and infrastructure companies) heeft een steekkaart uitgewerkt met de belangrijkste aanbevelingen voor de beleidsmakers om het toekomstig succes van het vrachtvervoer per spoor te stimuleren en te garanderen: voldoende kwalitatieve infrastructuur en ondersteuning en een gelijk speelveld met de andere modi. Een ander belangrijk element is het afstemmen van de inplanting van spoorweglijnen en bedrijventerreinen op elkaar.

1. Wat is de evolutie van het aandeel van het goederenvervoer per spoor over de laatste 10 jaar in België en in Europa?

2. Wat is het aandeel van het verspreid vervoer hierin?

3. Wat is de ambitie van de federale overheid op dit vlak? Hoeveel aandeel moet het spoor innemen in het totale goederenvervoer? Bestaat er een roadmap met tussentijdse doelen?

4. Kan u uw visie geven over de manieren waarop we het goederenvervoer per spoor kunnen bevorderen. Zal gehoor worden gegeven aan de vragen van de CER?

a) Welke investeringen in spoorweginfrastructuur zijn gepland om het goederenvervoer per spoor te stimuleren? Welke bijkomende investeringen zijn nodig?

b) Welke maatregelen zal men nemen om tot een equal playing field te komen met de andere vervoersmodi?

c) Zijn er opportuniteiten tot het activeren/voorzien van spoorlijnen in de buurt van belangrijke bedrijventerreinen? Welke en hoe zullen Infrabel en NMBS Logistics hierop inspelen?

5. Door de focus die de gewesten inzake mobiliteit hoofdzakelijk leggen bij busvervoer en vervoer over het water:

a) Hoe wil de federale overheid ervoor zorgen dat ook vervoer over het spoor een evenwaardige en geïntegreerde plaats krijgt binnen de bestaande beleidsvisies?

DO 2014201500644

Question n° 35 de monsieur le député Roel Deseyn du 31 octobre 2014 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le transport (inter)national de marchandises par rail.

La part de marché du fret ferroviaire en Europe serait en régression. Cette situation serait essentiellement due au manque d'investissements dans l'infrastructure ferroviaire. Le CER (Community of European Railway and infrastructure companies) a élaboré une fiche présentant les principales recommandations à l'intention des décideurs pour stimuler et garantir le succès du fret ferroviaire dans le futur: une infrastructure de qualité, un soutien approprié et la mise sur un pied d'égalité avec les autres moyens de transport. Un autre élément important concerne l'implantation des lignes ferroviaires en fonction de la localisation des zonings industriels.

1. Quelle est l'évolution de la part du transport de marchandises par rail pour les dix dernières années en Belgique et en Europe?

2. Quelle est la part du transport diffus?

3. Quelle est l'ambition du gouvernement fédéral en la matière? Quelle part les chemins de fer doivent-ils représenter par rapport à l'ensemble du transport de marchandises? Existe-t-il une feuille de route présentant des objectifs intermédiaires?

4. Selon vous, comment pourrait-on promouvoir le fret ferroviaire? Les demandes du CER seront-elles prises en considération?

a) Quels investissements dans l'infrastructure ferroviaire sont-ils prévus pour stimuler le fret ferroviaire? Quels investissements supplémentaires seront-ils nécessaires?

b) Quelles mesures seront-elles prises pour parvenir à un 'level playing field' par rapport aux autres modes de transport?

c) Existe-t-il des opportunités d'activation/d'implantation de lignes ferroviaires à proximité de gros zonings industriels? Quel rôle joueront Infrabel et SNCB Logistics en la matière?

5. Étant donné que les Régions mettent essentiellement l'accent sur le transport par bus et le transport fluvial:

a) Comment le gouvernement fédéral veillera-t-il à ce que le transport par rail joue un rôle équivalent et intégré dans le cadre des visions stratégiques actuelles?

b) Is dit opgenomen binnen periodiek overleg met de gewesten of zijn hieromtrent concrete plannen? Wat is de ambitie van de federale regering om hierover gezamenlijk overleg op te starten?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 35 van de heer volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 31 oktober 2014 (N.):

1. Volgens Eurostat evolueerde het modaal aandeel van het goederenvervoer per spoor (in ton-km binnenlands vrachtvervoer) tijdens de laatste tien jaar in België en Europa als volgt:

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
BE	11	12(e)	13,4(e)	14,2(e)	15,3	15,9	12,8	14,5	15,2	17,5(e)
EU 28	(:)	(:)	17,7	18	17,9	17,9	16,6	17,1	18,3	18,2

(:) Niet beschikbaar/*Non disponible*

(e) Schatting/*Estimation*

2. Er bestaan geen geharmoniseerde statistische gegevens over het aandeel van het verspreid vervoer, noch voor de Europese Unie, noch voor België. NMBS Logistics, veruit de grootste spoorvrachtvervoerder in België, schat dat ongeveer 21 % van het aantal geladen wagens dat ze in 2014 vervoerde, voor het verspreid vervoer bestemd was.

3. De federale regering is van oordeel dat: "De stimulering van het goederenvervoer per spoor is essentieel om België als logistieke draaischijf verder te kunnen ontwikkelen en tegelijkertijd de vrachtwagens zo veel als mogelijk van de weg te halen. De toekomst van het goederenvervoer per spoor en van het gecombineerd en verspreid vervoer in het bijzonder is belangrijk."

Om deze ambitie waar te maken, moet er zowel op Europees als op national vlak gehandeld worden.

Ons land draagt al actief bij aan de ontwikkeling van drie Europese spoorcorridors voor competitief goederenvervoer, die onze zee- en binnenhavens alsook de vrachtterminals bedienen.

Op Europees vlak zal ik ook blijven pleiten voor de internalisering van externe vervoerskosten en dit voor alle vervoersmodi. Zonder dit zal het vrachtvervoer per spoor zich niet definitief kunnen positionneren als een competitieve modus.

b) La question est-elle abordée dans le cadre de la concertation périodique avec les Régions ou existe-t-il des projets concrets en ce sens? Le gouvernement fédéral a-t-il pour ambition de lancer une concertation commune à ce sujet?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 35 de monsieur le député Roel Deseyn du 31 octobre 2014 (N.):

1. Selon Eurostat, l'évolution de la part modale du transport de marchandises par rail (en tonnes-km de fret intérieur) pour les dix dernières années en Belgique et en Europe est la suivante:

2. Il n'existe pas de données statistiques harmonisées sur la part du trafic diffus, ni pour l'Union européenne, ni pour la Belgique. La SNCB Logistics, qui reste de loin le plus grand opérateur de fret ferroviaire en Belgique, estime qu'en 2014 environ 21 % du nombre de wagons chargés transportés par elle, était destiné au trafic diffus.

3. Le gouvernement fédéral estime que: "La promotion du transport ferroviaire de fret est essentielle pour continuer à positionner la Belgique comme plaque tournante logistique et, dans le même temps, pour réduire le nombre de camions sur les routes. L'avenir du transport ferroviaire de fret et du transport combiné et diffus est particulièrement important."

Pour réaliser cette ambition, il faut agir aussi bien sur le plan européen que sur le plan national.

Notre pays contribue déjà activement au développement de trois corridors ferroviaires européens pour le transport compétitif de marchandises, qui desservent nos ports maritimes et fluviaux ainsi que les terminaux de fret.

Au niveau européen, je continuerai également à plaider pour l'internalisation des coûts externes du transport, et ce pour tous les modes de transport. Sans quoi le transport ferroviaire de marchandises ne pourra pas se positionner définitivement en mode compétitif.

Inderdaad, zolang er geen *level playing field* is voor alle vervoersmodi kan de rol van het spoor als duurzame modus maar gevrijwaard worden middels een ondersteuning van bepaalde marktsegmenten.

Ik heb mij geëngageerd overleg te plegen met de sector teneinde afspraken te maken voor de komende jaren zodat een meer stabiele omgeving kan worden geschapen, die de spoorwegondernemingen en hun klanten in staat stelt om een langetermijnbeleid uit te stippelen. De FOD Mobiliteit en Vervoer werkt momenteel aan een roadmap hierover.

Wat uw vraag betreft over het gewenste modale aandeel van het goederenvervoer per spoor, citeer ik uit het Witboek van de Europese Commissie van 2011, dat de volgende doelstelling geeft voor de modal shift:

"Tegen 2030 moet 30 % van het goederenvervoer via de weg over afstanden van meer dan 300 km per spoor of over het water gebeuren en tegen 2050 meer dan 50 % dankzij efficiënte en groene goederencorridors."

Het bepalen van nationale doelstellingen voor de modal shift naar het spoor, zal slechts kunnen gebeuren na de aanname van het hoger genoemde langetermijnbeleid.

4. a) De voornaamste investeringsprojecten in infrastructuur bedoeld om het goederenvervoer per spoor te ontwikkelen, opgenomen in het meerjaren investeringsplan van Infrabel, zijn de volgende:

- de capaciteitsverhoging van de toegang tot de Haven van Antwerpen (werken te Oude Landen en aan de vertakking "Krijgsbaan"), in afwachting van de realisatie van de tweede haventoeegang;
- de Liefkenshoektunnel;
- de verhoging van de capaciteit van de lijn Gent - Zeebrugge;
- de modernisering en de uitbreiding van Zeebrugge- Vorming;
- de eerste werken aan de modernisering van de IJzeren Rijn.

De volgende investeringsprojecten zullen eveneens bijdragen aan een beter goederenvervoer per spoor:

- de installatie van ERTMS (European rail traffic management system);
- de afschaffing van overwegen;
- de werken die de toegang van goederentreinen van 740 meter lengte op de goederencorridors toelaten.

b) Zie antwoord op vraag 3.

c) Ja, er bestaan opportuniteiten, en het volgende beheerscontract met Infrabel zal hier de nadruk op leggen.

En effet, tant qu'il n'y aura pas un *level playing field* pour tous les modes de transport, le rôle du rail en tant que mode de transport durable ne pourra être préservé qu'en apportant une aide à certains segments de marché.

Je me suis engagé à me concerter avec le secteur en vue de conclure des accords pour les années à venir afin de créer un environnement plus stable, qui permettra aux entreprises ferroviaires et à leurs clients d'élaborer une stratégie à long terme. Le SPF Mobilité et Transports élabore en ce moment une feuille de route à ce sujet.

Quant à votre question sur la part modale souhaitable du transport ferroviaire de marchandises, je cite du Livre blanc de la Commission européenne de 2011 qui fixe l'objectif suivant en terme de modal shift:

"En ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement."

La fixation d'objectifs nationaux en termes de modal shift vers le rail ne pourra se faire qu'après l'adoption de la stratégie à long terme précitée.

4. a) Les principaux projets d'investissements en infrastructure visant à développer le transport de fret ferroviaire, actuellement inscrits dans le plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel, sont les suivants:

- l'accroissement de la capacité d'accès au Port d'Anvers (travaux à Oude Landen et à la bifurcation "Krijgsbaan"), en attendant la réalisation d'un deuxième accès au port;
- le Liefkenshoektunnel;
- l'augmentation de la capacité de la ligne Gand - Zeebruges;
- la modernisation et l'extension de Zeebruges-Formation;
- les premiers travaux de modernisation du Rhin d'Acier.

Les projets d'investissements suivants contribueront également à un transport ferroviaire de fret plus performant:

- le déploiement de l'ERTMS;
- la suppression de passages à niveau;
- les travaux permettant l'accès aux trains de marchandises de 740 mètres de long, sur les lignes des corridors.

b) Cf. réponse à la question 3.

c) Oui il existe des opportunités, et le futur contrat de service public avec Infrabel mettra l'accent là-dessus.

Het bevorderen van het goederenvervoer per spoor, met als doel de CO₂-uitstoot te verminderen, moet beschouwd worden als een opdracht van openbare dienst. De infrastructuurbeheerder moet dus op actieve manier het gebruik van zijn infrastructuur stimuleren.

NMBS Logistics heeft, als autonoom filiaal van de NMBS, een eigen beleid waarin de federale regering niet tussenkomt.

5. De Gewesten leggen de focus inzake mobiliteit niet hoofdzakelijk bij busvervoer en vervoer over water. Het Vlaams gewest houdt sterk aan de ontwikkeling van het spoor voor het goederenvervoer. Ook het Waalse gewest vindt dit belangrijk, samen met het behoud van de rurale lijnen en de spoedige modernisering van de verbinding Brussel - Luxemburg alsook de afwerking van het GEN, hierin ondersteund door het Brusselse Hoofdstedelijke gewest.

De federale en de gewestelijke overheden plegen al overleg over hun mobiliteitsvisies en ik zal met de gewesten een groot debat rond intermodale mobiliteit opstarten. Om dit debat te voeden, realiseert de FOD Mobiliteit en Vervoer een verkennende studie naar een overlegd en geïntegreerd mobiliteitsplan. Een tweede studie in uitvoering focust zich op de verbetering van de spoordoortocht en de spoorbediening van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest in een multimodale context.

Meer algemeen zal de federale overheid in de komende maanden de gewesten en de havens betrekken in de ontwikkeling van een beleid ter ondersteuning van het goederenvervoer per spoor, dat complementair zal zijn aan het door de gewesten ontwikkelende systeem voor de binnenvaart.

DO 2014201500715

Vraag nr. 47 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 12 november 2014 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS.- Slechtere dienstregeling voor Heist-op-den-Berg

Op donderdag 26 juni 2014 werd er een roadshow aangaande de nieuwe dienstverlening georganiseerd door de NMBS.

Algemeen uitgangspunt was dat de reistijd beperkt werd verlengd, maar dat de aansluitingen gegarandeerd waren. Ook zouden de treinen tussen de provinciehoofdsteden en de hoofdstad zelf een betere spreiding kennen.

La promotion du transport ferroviaire de marchandises, ayant vocation à réduire les émissions de CO₂, doit être entendue comme une mission de service public. Partant, le gestionnaire d'infrastructure doit promouvoir l'utilisation de son infrastructure de manière active.

La SNCB Logistics, filiale autonome de la SNCB, a sa propre stratégie et le gouvernement fédéral n'y intervient pas.

5. Les Régions ne mettent pas essentiellement l'accent sur le transport par bus et le transport fluvial. La région flamande tient fortement à développer le rail pour le transport de marchandises. La région wallonne le considère également important, ainsi que le maintien en état des lignes rurales et, dans les meilleurs délais, la modernisation de la liaison Bruxelles - Luxembourg et l'achèvement du RER, soutenue en cela par la région Bruxelles-Capitale.

Les autorités fédérale et régionales se concertent déjà sur leurs stratégies de mobilité et je lancerai un grand débat avec les régions autour de la mobilité intermodale. Afin d'alimenter ce débat, le SPF Mobilité et Transports réalise une étude préalable à la définition d'un plan de mobilité concerté et intégré. Une deuxième étude en cours de réalisation, se focalise sur l'amélioration de la traversée et de la desserte ferroviaire de la Région Bruxelles-Capitale dans un contexte multimodal.

De façon générale dans les mois à venir, le fédéral associera les régions et les ports au développement d'un nouveau régime d'aide au transport ferroviaire de marchandises, qui devra rester complémentaire au système développé par les régions pour la navigation intérieure.

DO 2014201500715

Question n° 47 de monsieur le député David Geerts du 12 novembre 2014 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Détérioration des horaires en gare de Heist-op-den-Berg.

Le jeudi 26 juin 2014, la SNCB a organisé un "roadshow" pour présenter ses nouveaux horaires.

Globalement, les temps de parcours seront légèrement allongés mais les correspondances seront garanties. Il y aurait également un meilleur étalement des trains entre les chefs-lieux des provinces et Bruxelles.

1. Is de NMBS op de hoogte van de verslechtering van de dienstverlening voor de reizigers van het station Heist-op-den-Berg?

2. Is de NMBS bereid om de dienstregeling bij te sturen en te verbeteren?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 47 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 12 november 2014 (N.):

Wat de behoeften van de reizigers in Heist-op-den-Berg betreft zijn de cijfers als volgt:

- 48 % heeft bestemming Antwerpen
- 21 % heeft bestemming Leuven
- 9 % heeft bestemming Brussel
- 8 % heeft bestemming Lier
- 2 % heeft bestemming Aarschot
- 2 % heeft bestemming Hasselt.

Vandaag vertrekken er treinen in Heist-op-den-Berg 5 minuten na het uur (u05) en 35 minuten na het uur (u35) richting Lier/Antwerpen, om u26 richting Aarschot/Leuven (met 7 minuten overstap in Aarschot richting Hasselt) en om u55 richting Aarschot/Hasselt (met 8 minuten overstap in Aarschot richting Leuven).

In het nieuwe aanbod wordt dat om u02 en u27 richting Lier/Antwerpen en om u32 en u59 richting Aarschot/Leuven (met 8 minuten en 10 minuten overstap in Aarschot richting Hasselt).

Op deze manier wordt voor de 2 topbestemmingen vanuit Heist-op-den-Berg een quasi halfuuraanbod gerealiseerd, daar ook Leuven nu 2 keer per uur rechtstreeks bereikbaar zal zijn. De kleine groep reizigers uit Heist-op-den-Berg voor Hasselt zullen steeds dienen over te stappen.

Richting Antwerpen rijden er bovendien 6 P-treinen in de ochtendpiek (5 vandaag). Vanuit Antwerpen rijden er 5 P-treinen in de avondpiek. Vandaag zijn dat er vier.

De 1e trein richting Leuven rijdt om 5u36 (Leuven 6u03) Vandaag is dat 5u55 met aankomst Leuven 6.55 uur (6.25 uur mits overstap in Aarschot). Laatste trein in die richting vertrekt om 23u32 (vandaag 23.26 uur).

1. La SNCB est-elle au courant de la détérioration des horaires pour les voyageurs qui prennent le train en gare de Heist-op-den-Berg?

2. La SNCB est-elle disposée à apporter des modifications aux horaires dans le but de les améliorer?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 47 de monsieur le député David Geerts du 12 novembre 2014 (N.):

En ce qui concerne les besoins des voyageurs à Heist-op-den-Berg, les chiffres sont les suivants:

- 48 % ont pour destination Anvers
- 21 % ont pour destination Louvain
- 9 % ont pour destination Bruxelles
- 8 % ont pour destination Lierre
- 2 % ont pour destination Aerschot
- 2% ont pour destination Hasselt

Aujourd'hui, à Heist-op-den-Berg, des trains partent à l'heure 5 minutes (h05) et à l'heure 35 minutes (h35) en direction de Lierre/Anvers, à l'heure 26 en direction d'Aerschot/Louvain (avec 7 minutes de correspondance à Aerschot en direction d'Hasselt), ainsi qu'à l'heure 55 en direction d'Aerschot/Hasselt (avec 8 minutes de correspondance à Aerschot en direction de Louvain).

Dans le cadre de la nouvelle offre, le départ se fera à l'heure 02 et à l'heure 27 en direction de Lierre/Anvers, et à l'heure 32 et à l'heure 59 en direction d'Aerschot/Louvain (avec 8 minutes et 10 minutes de correspondance à Aerschot en direction de Hasselt).

De cette manière, une offre est prévue quasiment à la demi-heure pour les 2 principales destinations au départ de Heist-op-den-Berg, étant donné que Louvain sera désormais directement accessible 2 fois par heure. Le petit groupe de voyageurs de Heist-op-den-Berg à destination de Hasselt devra toujours prendre une correspondance.

En direction d'Anvers, 6 trains P circuleront en outre au cours de la pointe matinale (5 aujourd'hui). Au départ d'Anvers, 5 trains P circuleront au cours de la pointe vespérale. Aujourd'hui, il y en a quatre.

Le 1er train en direction de Louvain circulera à 5h36 (Louvain 6h03). Aujourd'hui, il est à 5h55, avec arrivée à Louvain à 6h55 (6h25 moyennant correspondance à Aerschot). Le dernier train qui partira dans cette direction sera à 23h32 (aujourd'hui à 23h26).

Richting Antwerpen rijdt de eerste trein om 4.48 uur (Antwerpen-Centraal 5.20 uur). Vandaag is dat 4.35 uur (Antwerpen 5.09 uur). Op deze trein zitten vandaag minder dan 20 reizigers. De laatste trein richting Antwerpen vertrekt om 23.27 uur (vandaag om 23.05 uur).

De NMBS is dus van mening dat voor het grootste deel van de reizigers uit Heist-op-den-Berg de dienstregeling zal verbeteren.

Richting Brussel zal het aanbod inderdaad iets verminderen, doordat treinen vanuit Heist-op-den-Berg in Aarschot niet meer in aansluiting zullen staan op de P-treinen die via de Leuvenboog naar Brussel rijden. Dit waren ook de snelste verbindingen (52/53 minuten) van Heist-op-den-Berg tot Brussel-Centraal, mits 6 minuten overstap in Aarschot. In het nieuwe aanbod zal het eveneens mogelijk zijn om 53 minuten in Brussel-Centraal te staan, hier evenwel na 11 minuten overstap in Leuven. Deze overstap zal trouwens de hele dag door bestaan, vermits het een aansluiting betreft op de huidige IC-A Eupen-Oostende.

De dienstregelingen die op de website van NMBS geraadpleegd kunnen worden, vormen de definitieve versie van het nieuwe vervoersplan. Het spreekt voor zich dat de invoering van het plan met bijzondere aandacht zal worden gevolgd en dat het eventueel zal worden gecorrigeerd in de mate dat het verantwoorde aanpassingen betreft die binnen het beschikbare financiële en materiële kader kunnen geplaatst worden, en daarbij niet grotere groepen reizigers benadelen.

DO 2014201500728

Vraag nr. 53 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 12 november 2014 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS en Infrabel. - Toegankelijkheid van perrons, stations en treinen. (MV 117)

Het toegankelijk maken van perrons, stations en treinen voor personen met een beperkte mobiliteit is een belangrijke taak voor NMBS en Infrabel. Het openbaar vervoer moet immers voor iedereen, op een zo autonoom mogelijke basis toegankelijk zijn.

Het nog steeds geldende beheerscontract met Infrabel voorziet in een planmatige uitbreiding van de toegankelijkheid van de perrons tot 38 in 2012, 50 in 2018 en 100 in 2028.

En direction d'Anvers, le premier train partira à 4h48 (Anvers-Central 5h20). Aujourd'hui, il part à 4h35 (Anvers 5h09). Dans ce train, on compte aujourd'hui moins de 20 voyageurs. Le dernier train en direction d'Anvers partira à 23h27 (aujourd'hui, il part à 23h05).

La SNCB estime donc que le service sera amélioré pour une grande partie des voyageurs de Heist-op-den-Berg.

En direction de Bruxelles, il est vrai que l'offre va quelque peu diminuer, du fait que des trains au départ de Heist-op-den-Berg ne feront plus correspondance à Aerschot avec les trains P à destination de Bruxelles via la courbe de Louvain. Il s'agissait des relations les plus rapides (52/53 minutes) de Heist-op-den-Berg à Bruxelles-Central, moyennant 6 minutes de correspondance à Aerschot. Dans le cadre de la nouvelle offre, il sera également possible d'être en 53 minutes à Bruxelles-Central, moyennant une correspondance en 11 minutes à Louvain. Cette correspondance sera par ailleurs valable toute la journée, étant donné qu'elle concerne l'actuelle liaison IC-A Eupen-Ostende.

Les horaires consultables sur le site internet de la SNCB constituent la version définitive du nouveau plan de transport. Il est évident que la mise en place du nouveau plan sera suivie avec une attention particulière et que celui-ci sera éventuellement corrigé dans la mesure où les adaptations mineures peuvent s'inscrire dans le cadre financier et matériel disponible, sans léser des groupes plus importants de voyageurs.

DO 2014201500728

Question n° 53 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 12 novembre 2014 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB et Infrabel. - Accessibilité des quais, des gares et des trains. (QO 117)

Assurer aux personnes à mobilité réduite l'accès aux quais, aux gares et aux trains est l'une des missions importantes de la SNCB et d'Infrabel. Chacun doit en effet pouvoir accéder aux transports publics avec la plus grande autonomie possible.

Le contrat de gestion actuel conclu avec Infrabel prévoit l'extension progressive de l'accessibilité des quais avec un objectif fixé à 38 en 2012, 50 en 2018 et 100 en 2028.

Daarnaast wordt er gewerkt aan een netwerk van 100 toegankelijke stations in een straal van maximaal 15 km.

Op andere plaatsen is er assistentie mogelijk mits aanvraag 24 uur op voorhand.

De NMBS verbindt er zich tot slot toe om bij aankoop van nieuw rollend materieel te zorgen voor specifieke uitrustingen voor personen met een beperkte mobiliteit, evenals voor de slechthorenden en de slechtzienden.

1. In hoeverre is het uitgezette pad voor het toegankelijk maken van perrons, stations en treinen gevolgd? Graag ook de reden voor afwijking.

2. In hoeverre overweegt u te pleiten voor het behouden of het verscherpen van de doelstellingen inzake toegankelijkheid in de nieuwe beheerscontracten?

3. a) In welke mate wordt er gebruik gemaakt van het reserveringssysteem voor assistentie en in welke mate zijn de reizigers hier tevreden over?

b) Hoeveel aanvragen voor assistentie zijn er in de loop van 2014 binnengekomen?

c) Hoeveel klachten kwamen er binnen over deze dienstverlening?

d) Waarover gingen deze klachten voornamelijk?

e) Wat is uw visie over het feit dat assistentie 24 uur op voorhand moet worden aangevraagd?

f) Zullen er aanpassingen aan het reserveringssysteem worden aangebracht?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 53 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 12 november 2014 (N.):

1. Wat de realisatie van de in het beheerscontract opgesomde doelstellingen betreft, laat NMBS mij weten dat de doelstellingen inzake de toegankelijkheid van de stations gerealiseerd zijn met een jaar vertraging (52 stations volledig toegankelijk eind 2013 in plaats van eind 2012).

Wat de doelstellingen voor de toegankelijkheid van de perrons betreft, waren er eind 2013 37 stations waar de perrons toegankelijk waren via liften/ oprijhellingen, dit ten opzichte van de 38 initieel geplande stations.

De NMBS heeft al belangrijke inspanningen geleverd om het bestaand rollend materieel toegankelijk te maken voor personen met beperkte mobiliteit zoals bijvoorbeeld het aanbieden van mobiele laadbruggen. Het toekomstige materieel zal bovendien beantwoorden aan de technische normen voor personen met een beperkte mobiliteit.

Un réseau de 100 gares accessibles dans un rayon de 15 kilomètres maximum est parallèlement développé.

Une assistance aux voyageurs est proposée à d'autres endroits, moyennant l'introduction d'une demande 24 heures à l'avance.

Enfin, pour les achats de nouveau matériel roulant, la SNCB s'engage à proposer des équipements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite, ainsi que pour les aveugles et les sourds.

1. Le planning établi pour améliorer l'accessibilité des quais, des gares et des trains est-il respecté? Pouvez-vous également commenter les raisons d'éventuelles dérogations aux projets?

2. Comptez-vous préconiser le maintien ou le renforcement des objectifs en matière d'accessibilité dans les nouveaux contrats de gestion?

3. a) Les voyageurs recourent-ils au système de réservation instauré pour obtenir une assistance? Sont-ils satisfaits de ce service?

b) Combien de demandes d'assistance ont été enregistrées en 2014?

c) Combien de plaintes relatives à ce service ont été recensées?

d) Quel était l'objet principal de ces plaintes?

e) Que pensez-vous de l'obligation de réserver l'assistance 24 heures à l'avance?

f) Le système de réservation sera-t-il adapté?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 53 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 12 novembre 2014 (N.):

1. En ce qui concerne la réalisation des objectifs prévus par le contrat de gestion 2008-2012, la SNCB me communique que les objectifs en matière d'accessibilité des gares ont été réalisés avec une année de retard (52 gares complètement accessibles fin 2013 au lieu de fin 2012).

En ce qui concerne les objectifs d'accessibilité aux quais, fin 2013, dans 37 gares les quais étaient accessibles via des ascenseurs ou des rampes d'accès sur les 38 gares initialement prévus.

La SNCB a fourni de gros efforts pour rendre le matériel roulant existant accessible aux personnes à mobilité réduite, comme par exemple, en mettant à disposition des rampes de chargement mobiles. Elle s'engage à faire en sorte que le futur matériel réponde aux normes techniques applicables aux personnes à mobilité réduite.

2. Ik ben ervan overtuigd dat de inspanningen inzake toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit moeten verder gezet worden. Ik zal erover waken dat dit punt meegenomen wordt tijdens de onderhandelingen van de toekomstige beheerscontracten.

3. Van januari 2014 tot en met september 2014 heeft NMBS 40.690 aanvragen voor assistentie ontvangen. Dat zijn er 2,6 % meer dan in dezelfde periode vorig jaar.

In de eerste zes maanden van 2014 zijn er minder dan 43 klachten binnengekomen. De voornaamste reden voor deze klachten gaat over het feit dat de dienstverlening op het terrein niet volledig overeenkomstig de aanvraag uitgevoerd werd.

De reserveringstermijn van 24 uur die NMBS hanteert, is gevoelig korter dan wat de Europese reglementering voorschrijft. Hierin wordt een maximumtermijn van 48 uur vooropgesteld. De bedoeling van dit reserveringssysteem is niet om een beperkende maatregel te hanteren, maar om een kwaliteitsvolle dienstverlening op maat te kunnen verlenen.

Ik ben van mening dat er inspanningen kunnen geleverd worden om deze termijn te verminderen. Ik zal dit punt op de agenda zetten van de onderhandelingen van de toekomstige beheerscontracten.

DO 2014201500729

Vraag nr. 54 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 12 november 2014 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Het nieuwe vervoersplan. - Brussels Gewest. (MV 133)

In het nieuwe vervoersplan van de NMBS dat op 15 december 2014 in voege treedt, worden een aantal kleinere stations in en rond Brussel minder bedeed. Op lijn 26 bijvoorbeeld worden een aantal treinen geschrapt tussen de stations van Halle en Vilvoorde.

Bovendien wordt hier en op verschillende andere lijnen in de rand rond Brussel de laatste trein geschrapt.

Deze verslechtering van de dienstregeling voor verschillende stations in en rond Brussel staat in schril contrast met het engagement van de nieuwe federale regering om het Gewestelijk ExpresNet (GEN) sneller te realiseren.

1. Welke argumenten zijn er om het treinaanbod op genoemde lijn te reduceren?

2. Je suis convaincue que les efforts en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite doivent continuer. J'y serai attentive lors des négociations sur les futurs contrats de gestion.

3. De janvier 2014 à septembre 2014 inclus, la SNCB a reçu 40.690 demandes d'assistance. Cela représente 2,6 % de plus que l'an dernier pour la même période.

Au cours des six premiers mois de 2014, 43 plaintes ont été enregistrées. La principale raison de ces plaintes porte sur le fait que l'assistance sur le terrain ne s'est pas entièrement déroulée conformément à la demande.

En ce qui concerne la règle des 24 heures, la SNCB rappelle que la norme prescrite au niveau européen est fixée à 48 heures. Elle insiste sur le fait que la réservation a pour but non pas de restreindre l'accès mais bien de pouvoir offrir un service de qualité sur mesure.

Je suis d'avis que des efforts peuvent être faits pour réduire le délai. Je mettrai cette question à l'ordre du jour des négociations du prochain contrat de gestion.

DO 2014201500729

Question n° 54 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 12 novembre 2014 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Desserte de la Région bruxelloise dans le nouveau plan de transport. (QO 133)

Plusieurs petites gares situées à Bruxelles et dans ses environs seront moins bien desservies après l'entrée en vigueur, le 15 décembre prochain, du nouveau plan de transport de la SNCB. Une série de trains sont par exemple supprimés sur la ligne 26 entre les gares de Hal et de Vilvoorde.

Sur cette même ligne ainsi que sur d'autres lignes desservant la périphérie bruxelloise, le dernier train est par ailleurs supprimé.

Cette réduction de l'offre dans plusieurs gares bruxelloises et de la périphérie est en contradiction flagrante avec l'engagement d'accélérer la réalisation du Réseau Express Régional (RER) que le nouvel exécutif fédéral a souscrit.

1. Quels sont les arguments avancés pour justifier la réduction de l'offre sur la ligne précitée?

2. Heeft men cijfers over het gebruik van de geschrapte treinen?

3. Zo ja, wat blijkt hieruit?

4. Op welke manier verzoent men deze verslechtering van het aanbod in de Brusselse rand met het engagement van de regering om het GEN sneller te exploiteren?

5. Welke alternatieven worden geboden voor de treinreizigers van de geschrapte lijnen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 54 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 12 november 2014 (N.):

1. De wekelijkse bediening op de lijn 26 berust momenteel op 3 tot 4 klokvaste uurverbindingen, al naargelang het lijnvak in kwestie.

In het nieuwe vervoersplan wijzigt de amplitude van de bediening van de lijn 26 niet in vergelijking met vandaag. De 4 klokvaste uurverbindingen langs de zuidkant en de 2 klokvaste uurverbindingen langs de noordkant blijven behouden.

2. Existe-t-il des statistiques relatives à la fréquentation des trains supprimés?

3. Dans l'affirmative, qu'indiquent-elles?

4. Comment concilier cette détérioration de l'offre de trains dans la périphérie bruxelloise avec l'engagement souscrit par le gouvernement d'accélérer la mise en exploitation du RER?

5. Quelles sont les solutions de rechange proposées aux voyageurs qui ont coutume de prendre le train sur une des lignes supprimées?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 54 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 12 novembre 2014 (N.):

1. Actuellement, la desserte hebdomadaire de la ligne 26 repose sur 3 à 4 relations cadencées horaires suivant le tronçon de ligne concerné.

Dans le cadre du nouveau plan de transport, la ligne 26 reste desservie avec la même amplitude qu'aujourd'hui, par 4 trains cadencés chaque heure sur sa partie Sud et 2 sur sa partie Nord.

	Huidige bediening/ <i>Desserte actuelle</i>	Bediening 12/2014/ <i>Desserte 12/2014</i>
Lijn 26 Zuid / <i>Ligne 26 Sud</i>	2 treinen → Etterbeek/Europese wijk/ <i>2 trains à Etterbeek/quartier européen</i>	3 treinen → Etterbeek/Europese wijk/ <i>3 trains à Etterbeek/quartier européen</i>
	2 treinen → Merode - Vilvoorde/Mechelen/ <i>2 trains à Mérode - Vilvoorde/Mechelen</i>	1 trein → Merode - Vilvoorde/Mechelen/ <i>1 train à Mérode - Vilvoorde/Mechelen</i>
Lijn 26 Noord / <i>Ligne 26 Nord</i>	1 trein → Etterbeek/Europese wijk/ <i>1 train à Etterbeek/quartier européen</i>	1 trein → Etterbeek/Europese wijk/ <i>1 train à Etterbeek/quartier européen</i>
	2 treinen → Boondaal - Halle/ <i>2 trains à Boondael - Halle</i>	1 trein → Boondaal - Halle/ <i>1 train à Boondael - Halle</i>

Samengevat, het aantal klokvaste uurverbindingen die instaan voor de bediening van de lijn 26 Zuid Halle - Brussel-Luxemburg verandert niet, maar neemt af voor de lijn 26 Noord (2 in plaats van 3).

De bestemmingen van de relaties worden gewijzigd vermits Etterbeek en de Europese wijk bediend zullen worden door 3 relaties die van de lijn 26 Zuid komen. Vandaag zijn dat er slechts twee. Daarnaast bedient 1 relatie de volledige lijn 26 via de stations Delta en Merode, maar wordt het voortaan mogelijk om vanuit Halle naar Brussel-Schuman te reizen.

En conclusion, le nombre de relations horaires cadencées assurant la desserte de la ligne 26 Sud Halle - Bruxelles-Luxembourg ne change pas, mais diminue pour la ligne 26 Nord (2 au lieu de 3).

Les destinations des relations sont modifiées, puisque 3 relations venant de la ligne 26 Sud desservent Etterbeek et le quartier européen au lieu de 2 aujourd'hui. En corollaire, 1 relation dessert l'ensemble de la ligne 26 via les gares de Delta et Mérode, mais il sera dorénavant possible de se rendre à Bruxelles-Schuman depuis Hal.

2 en 3. De noordkant van de lijn 26 zal dus bediend worden door 2 klokvaste uurverbindingen met een spreiding van een half uur in plaats van door drie relaties vandaag.

Tijdens de daluren bedraagt de bezetting van de treinen op de geschrapte relatie immers gemiddeld minder dan 50 reizigers per trein. Tijdens de piek bedraagt de bezetting tussen de 100 en 200 reizigers, al naargelang de trein.

Om ervoor te zorgen dat het aanbod tijdens de piekuren afgestemd is op de vraag, werd het basisaanbod 's morgens aangevuld met P-treinen vanuit Landen en Leuven, zodat er een aanbod van 3 treinen per uur behouden blijft op de lijn 26 Noord. 's Avonds werd de uurverbinding eveneens aangevuld met twee P-treinen met bestemming Leuven en Landen zodat elke stopplaats aan de noordkant van de lijn 26 eveneens 3 keer per uur bediend wordt.

Deze situatie zal slechts een jaar duren. De bediening van de lijn 26 hangt namelijk af van de Schuman-Josaphattunnel die tussen Brussel-Schuman en de noordkant van de lijn Halle-Vilvoorde gebouwd wordt en waarvan de ingebruikname in december 2015 is gepland.

Bij de opmaak van de nieuwe treindienst is er dus al rekening gehouden met het gebruik van Schuman-Josaphattunnel, en de bediening van de luchthaven die hieruit voortvloeit, om aanpassingen aan de dienstregeling in december 2015 te beperken.

Zodra de tunnel in gebruik wordt genomen, kan de lijn 26 Noord opnieuw bediend worden door drie relaties, een keer via Delta en Merode en twee keer via Etterbeek Brussel-Luxemburg en Brussel-Schuman.

4. NMBS informeert mij dat het spoorwegaanbod in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er eigenlijk niet op achteruitgaat. In het kader van haar nieuwe vervoersplan, dat gericht is op een betere stiptheid en dus ook op meer robuustheid, heeft NMBS de nodige aanpassingen aan haar toekomstige aanbod aangebracht.

De wil van NMBS om in de toekomst het spoorwegaanbod in en rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stukje bij beetje en stap per stap te ontwikkelen in de zogenaamde GEN-zone, wordt door deze aanpassingen noch gehypothekerd, noch ter discussie gesteld.

In de komende weken zal ik NMBS uitnodigen om mij de onderzochte mogelijkheden voor te stellen om een realistische versnelling van het GEN mogelijk te maken. Ook Infrabel zal bij het debat worden betrokken gezien de rol dat het speelt in de bouw en de afwerking van de spoorweginfrastructuur.

2 et 3. Comme indiqué au point 1, la desserte du tronçon Nord de la ligne 26 sera assurée par 2 relations cadencées horaires espacées d'une demi-heure au lieu de 3 relations horaires, aujourd'hui.

En effet, en heures creuses, l'occupation des trains de la relation supprimée est en moyenne, inférieure à 50 voyageurs par train. En heures de pointe, elle varie entre 100 et 200 voyageurs suivant le train concerné.

Afin d'assurer une offre cohérente avec la demande en heures de pointe, l'offre de base a été complétée par des trains de pointe venant de Landen et Louvain le matin, de manière à maintenir une offre de 3 trains par heure sur la ligne Nord. Le soir, la desserte horaire a également été complétée par deux trains P à destination de Louvain et Landen offrant également 3 dessertes par heure de chacun des points d'arrêt situés au Nord.

Cette situation ne durera qu'une année. En effet, la desserte de la ligne 26 dépend du tunnel Schuman-Josaphat en construction entre Bruxelles-Schuman dont la mise en service est prévue en décembre 2015.

Le nouveau service de trains a donc été étudié de façon à être compatible avec l'utilisation du tunnel Schuman-Josaphat et la desserte de l'aéroport qui en découlera, afin de limiter les adaptations à apporter en décembre 2015.

Dès l'ouverture du tunnel, trois relations permettront à nouveau de desservir la ligne 26 Nord, une fois par Delta et Mérode et deux autres fois via Etterbeek Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Schuman.

4. La SNCB m'informe qu'il n'y a pas réellement de dégradation de l'offre ferroviaire en Région de Bruxelles Capitale. Dans le cadre de son nouveau plan de transport, axé sur une meilleure ponctualité et donc une plus grande robustesse, la SNCB a procédé aux aménagements nécessaires de sa future offre.

Ces aménagements n'hypothèquent ni ne remettent en cause la volonté de la SNCB de développer dans le futur, pas à pas, étape par étape, l'offre ferroviaire en Région Bruxelles Capitale et autour de la Région de Bruxelles Capitale dans la zone dite RER.

Dans les semaines à venir, j'inviterai la SNCB à me présenter les pistes investiguées pour permettre une accélération réaliste du RER. INFRABEL sera également associée au débat vu son rôle dans la construction et l'achèvement des infrastructures ferroviaires.

5. Er worden tal van alternatieven voorgesteld. Deze verschillen naargelang het vertrekpunt of de bestemming van de reizigers op de lijn 26. Zo kunnen reizigers al naargelang het geval:

- een trein nemen die twee minuten eerder vertrekt dan vandaag voor verplaatsingen binnen de lijn 26 Zuid;
- een ander station gebruiken, zoals dat van Etterbeek, dat een uitstekend alternatief is voor het station van Delta voor de reizigers met als bestemming de VUB/ULB;
- voor verplaatsingen tussen de lijn 26 Zuid - de L.26 Noord, niet enkel gebruikmaken van een rechtstreekse verbinding, maar ook van een trein-treinaansluiting in Etterbeek of van trein-metroaansluitingen in Schuman;
- zoals vermeld in het antwoord op vraag 3 is er voor verplaatsingen binnen de lijn 26 Noord waar nodig ook voorzien in versterkingen tijdens de piekuren.

DO 2014201500739

Vraag nr. 57 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Daphné Dumery van 13 november 2014 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

De toegang tot de gegevens van het repertorium van de voertuigen van de DIV.

Onlangs las ik in de beleidsnota van Vlaams minister van Financiën Annemie Turtelboom (Open VLD) dat zij ANPR-camera's voor nummerplaatherkenning wil gebruiken om meer wanbetalers van verkeersbelasting te vinden.

Heel wat administraties en diverse diensten hebben zo te horen reeds toegang tot de gegevens van het repertorium van de voertuigen van de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV).

Welke concrete beleidsniveaus en instanties hebben op dit moment toegang tot de gegevens van het repertorium van de voertuigen van de DIV?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 57 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Daphné Dumery van 13 november 2014 (N.):

De Directie Inschrijving en Homologatie van Voertuigen (DIV) beheert het kentekenplaatregister van de voertuigen teneinde zo te voldoen aan de doelstellingen van artikel 6 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 met betrekking tot de inschrijving van voertuigen.

5. Selon l'origine et la destination des usagers de la ligne 26, les alternatives proposées sont multiples et reposent par exemple:

- sur l'utilisation d'un train 2 minutes plus tôt qu'actuellement, pour des déplacements internes à la ligne 26 Sud;
- sur l'usage d'une autre gare telle Etterbeek, excellente alternative à la gare de Delta pour les voyageurs à destination de l'ULB/VUB;
- pour les déplacements ligne 26 Sud - ligne 26 Nord, en plus d'une relation directe, l'usage d'une correspondance train-train à Etterbeek ou encore de correspondances train-méto à Schuman;
- pour les déplacements ligne 26 Nord, des renforts de pointe ont également été prévus là où c'est nécessaire, comme mentionnés à la question 3.

DO 2014201500739

Question n° 57 de madame la députée Daphné Dumery du 13 novembre 2014 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Accès aux données du répertoire des véhicules de la DIV.

Dans sa note de politique générale, la ministre des Finances du gouvernement flamand Annemie Turtelboom (Open VLD) annonçait récemment son intention d'utiliser les caméras ANPR pour l'identification des plaques d'immatriculation pour dénicher les automobilistes n'ayant pas payé la taxe de circulation.

Cette déclaration laisse entendre que plusieurs administrations et services ont accès aux données du répertoire des véhicules de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV).

Quels sont actuellement les différents niveaux de pouvoirs et instances habilités à consulter les données du répertoire des véhicules de la DIV?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 57 de madame la députée Daphné Dumery du 13 novembre 2014 (N.):

La Direction Immatriculation et Homologation des Véhicules (DIV) gère le répertoire-matricule des véhicules pour répondre aux finalités reprises à l'article 6 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

In dit verband heeft de DIV met een aantal instellingen overeenkomsten gesloten over de mededeling van technische en persoonlijke gegevens. Deze overeenkomsten, die voorwaardelijke toegang verlenen tot het kentekenplaatregister van de DIV, kunnen worden ingedeeld en geraadpleegd in functie van de missie van deze instellingen.

De instellingen waarmee een overeenkomst werd gesloten zijn:

- brandweerdiensten;
- gemeentelijke overheden in het kader van het parkeerbeleid voor voertuigen;
- parkeerbedrijven in het kader van het parkeerbeleid voor voertuigen;
- instellingen die toegang hebben in het raam van een mandaat van gerechtelijke politie;
- instellingen die een overeenkomst hebben met de Kruispuntbank Voertuigen (koninklijk besluit van 8 juli 2013 ter uitvoering van de wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de Voertuigen);
- instellingen in het kader van de inning van belastingen.

DO 2014201500744

Vraag nr. 60 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 13 november 2014 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Beveiliging van de treinen. (MV 15)

Onlangs werd bekendgemaakt dat Alstom Belgium de Belgische treinen mag uitrusten met het Europese seingevingssysteem ERTMS (European rail traffic management system). De NMBS had drie bedrijven geselecteerd, maar koos voor Alstom omdat dat voorstel het meest degelijke was, en ook omwille van het prijskaartje en de expertise waarover het bedrijf op dat vlak beschikt.

Het ontbreken van een beveiligingssysteem aan boord van de Belgische treinen ligt mee aan de basis van het ongeval dat zich op 15 februari 2010 in Buizingen voerde en aanleiding heeft gegeven tot de oprichting van een bijzondere parlementaire commissie, waarvan ik deel uitmaakte. De invoering van het voornoemde systeem is een nieuwe stap in de richting van meer veiligheid op het spoor en dus een goede zaak voor het openbaar vervoer in ons land.

1. a) Zullen rampen zoals het treinongeval in Buizingen dankzij de invoering van het ERTMS niveau 2-systeem in de toekomst kunnen worden voorkomen?

Elle a conclu des conventions de communication de données techniques et personnelles avec toute une série d'organismes qui ont un accès conditionnel au répertoire de la DIV dans le cadre de leurs missions.

Les organismes avec lesquels la DIV a conclu une convention:

- services d'incendie;
- autorités locales dans le cadre de la gestion du stationnement des véhicules;
- gestionnaires de parking dans le cadre de la gestion du stationnement des véhicules;
- les organismes qui ont un accès dans le cadre d'un mandat de police judiciaire;
- les organismes qui ont un accord avec la banque-carrefour des véhicules (arrêté royal du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules);
- les organismes dans le cadre de la perception de taxes.

DO 2014201500744

Question n° 60 de madame la députée Kattrin Jadin du 13 novembre 2014 (Fr.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - La sécurisation des trains. (QO 15)

La SNCB vient de sélectionner Alstom Belgium pour équiper ses trains du système européen de signalisation ERTMS (European rail traffic management system). Trois entreprises avaient été présélectionnées, et Alstom l'a emporté en raison de la qualité de son offre, du montant de celle-ci et de son expertise en la matière.

L'absence de système de sécurité à bord des trains de la SNCB est l'une des raisons de l'accident de Buizingen du 15 février 2010, qui a donné lieu à une commission parlementaire spéciale à laquelle j'ai pris part. Le franchissement d'une nouvelle étape dans la réponse à ce problème de sécurité ferroviaire est donc une bonne nouvelle pour le fonctionnement de nos transports.

1. a) L'implémentation du système de l'ERTMS niveau 2 permettra-t-elle d'éviter à l'avenir des tragédies du type de celle de Buizingen?

b) Welke andere maatregelen dringen zich op, opdat de reizigers en personeelsleden van de NMBS een maximale bescherming kan worden gegarandeerd?

2. a) Welke zijn tussen nu en 2023 de volgende fasen in het masterplan van de NMBS inzake de beveiliging van de treinen?

b) Staan dezelfde doelstellingen voorop in de volgende fasen van het masterplan van Infrabel?

c) Zo ja, volgens welk tijdpad zullen die worden verwezenlijkt?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 60 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Katrin Jadin van 13 november 2014 (Fr.):

1. a) Het veiligheidssysteem ETCS niveau 2 garandeert dat de trein automatisch stopt wanneer deze een gesloten sein te snel nadert, en garandeert de permanente controle van de treinsnelheid over het hele traject. Het veiligheidssysteem ETCS niveau 2 moet er effectief voor zorgen dat ongevallen zoals in Buizingen in de toekomst vermeden worden.

b) Infrabel beschikt over een veiligheidsbeheersysteem dat goedgekeurd is door de DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen). Dit omvat de acties waarvan Infrabel werk heeft gemaakt om tegemoet te komen aan de aanbevelingen van de Bijzondere Commissie Infrastructuur die opgericht is na het ongeval in Buizingen. Bovendien worden deze veiligheidsacties continu opgevolgd met behulp van het Globaal Veiligheidsactieplan Infrabel.

Voorbeelden van uitdagingen die NMBS moet aangaan, naast deze die verband houden met het eigenlijke ETCS-systeem, zijn onder andere:

- het streven naar de vereiste kwaliteit en efficiëntie bij de technische, organisatorische en operationele interactie op het terrein tussen de infrastructuurbeheerder en de verschillende spoorwegoperatoren;

- het streven naar een robuust vervoersplan en naar een goede globale stiptheid, binnen de limieten van het materieelpark en de capaciteit van de infrastructuur;

- het behoud van het vereiste opleidings- en competentieniveau in verschillende functies die rechtstreeks verbonden zijn met de diverse veiligheidsfuncties van de spoorwegoperator;

- de beschikbaarheid van voldoende financiële budgetten om ETCS te implementeren op het materieelpark dat in dienst blijft en op het nieuwe materieelpark, rekening houdend met de gestelde termijnen.

b) Quels sont les autres défis qu'il sera nécessaire de relever pour garantir une sécurité maximale aux voyageurs et au personnel de la SNCB?

2. a) Quelles seront les prochaines étapes du masterplan de sécurisation des trains de la SNCB d'ici 2023?

b) Celles du masterplan d'Infrabel, poursuivront-elles le même objectif?

c) Selon quel calendrier?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 60 de madame la députée Katrin Jadin du 13 novembre 2014 (Fr.):

1. a) Le système de sécurité ETCS niveau 2 garantit un arrêt automatique en cas d'approche trop rapide d'un signal d'arrêt fermé, ainsi qu'une surveillance permanente de la vitesse du train sur l'ensemble du trajet. Le système de sécurité ETCS niveau 2 doit effectivement permettre à l'avenir d'éviter les accidents du type de celui de Buizingen.

b) Infrabel dispose d'un système de gestion de la sécurité approuvé par le SSICF (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer). Celui-ci reprend les actions engagées par Infrabel pour répondre aux recommandations de la Commission Spéciale Infrastructuur créée après l'accident de Buizingen. En outre, ces actions de sécurité sont suivies de manière continue via le Plan d'action de Sécurité Global Infrabel.

Parmi les exemples de défis à relever par la SNCB, autres que ceux liés au système ETCS proprement dit, l'on trouve notamment:

- la recherche de la qualité et de l'efficacité requises dans l'interaction technique, organisationnelle et opérationnelle sur le terrain entre le gestionnaire de l'infrastructure et les différents opérateurs ferroviaires;

- la recherche d'un plan de transport robuste et d'une très bonne ponctualité globale, et ce dans les limites du parc de matériel et de la capacité d'infrastructure disponibles;

- le maintien du niveau de formation et de compétence requis dans plusieurs fonctions liées directement aux diverses fonctions de sécurité de l'opérateur ferroviaire;

- la disponibilité de budgets financiers suffisants pour l'implémentation de l'ETCS sur le parc de matériel restant en service et sur le nouveau parc de matériel à prévoir, compte tenu des délais impartis.

2. a) Als de volledige vloot uitgerust is met het ETCS-systeem, zal het veiligheidsniveau van het treinverkeer sterk verbeteren, aangezien het om een systeem gaat waarmee de gecombineerde controle van de treinsnelheid mogelijk is. De verschillende fasen van het ETCS-richtplan zijn de volgende:

- alle krachtvoertuigen van NMBS zijn tussen 2011 en 2013 uitgerust met het systeem TBL1+, dat garandeert dat een trein die net voor een gesloten sein sneller rijdt dan 40 km/h, een noodremming uitvoert.

- Alle nieuwe krachtvoertuigen die door NMBS in dienst gesteld zijn, zijn voorzien van ETCS.

- De indienststelling van het ETCS-systeem op de volledige vloot van NMBS, volgt het volgende programma:

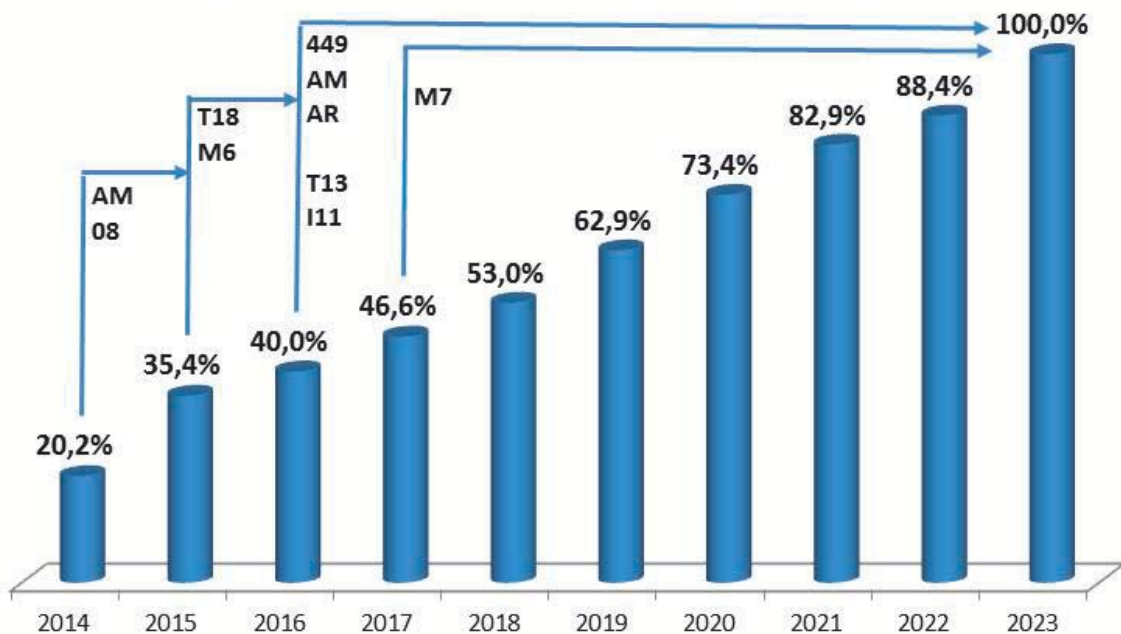
2. a) L'équipement de l'ensemble de la flotte avec le système ETCS permettra d'améliorer de manière considérable le niveau de sécurité des circulations des trains car il s'agit d'un système permettant d'assurer le contrôle combiné de la vitesse du train. Les différentes phases du plan directeur ETCS sont les suivantes:

- Tous les engins SNCB ont été équipés, entre 2011 et 2013, du système TBL1+ qui garantit notamment qu'un train qui dépasse la vitesse de 40 km/h en amont d'un signal fermé effectue un freinage d'urgence.

- Tous les nouveaux engins mis en service par la SNCB sont équipés de l'ETCS.

- La mise en service du système ETCS sur l'ensemble de la flotte de la SNCB suit le programme suivant:

% operationele vloot met ETCS - Huidige stand van zaken 09/2014 van het plan van de directeur/
% flotte opérationnelle avec ETCS - Mise à jour 09/2014 du plan directeur



De uitdagingen zijn het garanderen van de financiering van de investeringen, zowel voor de migratie van de bestaande krachtvoertuigen als voor de vervanging van niet-aanpasbare krachtvoertuigen, het verzekeren van de human resources voor het beheer en de uitvoering van het richtplan, en het onderhouden van een nauwe samenwerking met infrastructuur, zowel voor de technologische keuzes als voor de planning. Het is ook belangrijk dat de leveranciers hun engagementen inlossen en dat de Europese wetgeving stabiliseert.

Les défis à relever sont de garantir le financement des investissements que ce soit pour la migration des engins existants ou le remplacement des engins non adaptables, d'assurer les ressources humaines pour la gestion et la réalisation du plan directeur et entretenir une collaboration étroite avec l'infrastructure que ce soit d'un point de vue choix technologiques que planification. Il est important aussi que les fournisseurs assurent leurs engagements et que la législation européenne se stabilise.

b) en c) Met het ETCS-Masterplan zal Infrabel tegen 2022 over de volledige Belgische spoorweginfrastructuur ETCS geïnstalleerd hebben. De verschillende stappen van het ETCS-Masterplan volgen een 'stapsgewijze migratiestrategie'.

Momenteel werkt Infrabel aan de versnelde installatie van TBL1+ en ETCS niveau 1 voor de lopende projecten.

Tegen eind 2015 zal TBL1+ dan een efficiëntiegraad van 99,9 % hebben.

Tegen eind 2022 zal het volledige net voorzien zijn van ETCS (= combinatie van ETCS niveau 1, 2 en Limited Supervision).

Tegen eind 2025 is het de bedoeling om op het Belgische net alleen nog treinen met ETCS te laten rijden.

Op langere termijn (tegen 2030-2035) is het de bedoeling om geleidelijk over te stappen op ETCS niveau 2 op het volledige Belgische spoorwegnet, maar dat maakt geen deel uit van het huidige ETCS-Masterplan.

DO 2014201500758

Vraag nr. 67 van de heer volksvertegenwoordiger Sébastien Pirlot van 14 november 2014 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Probleem in verband met de laatste trein van de dag tussen Luik en Marloie (MV 254).

Ik ben zo vrij middels deze vraag uw aandacht te vestigen op een mobiliteitskwestie die op het eerste gezicht futiel lijkt, maar die grote gevolgen heeft voor het noorden van de provincie Luxemburg.

Volgens de informatie waarover ik beschik, zou er immers beslist zijn om de laatste trein van de dag tussen Luik en Marloie een twintigtal minuten eerder te laten vertrekken, waardoor heel wat werknemers en avondstudenten uit het noorden van de provincie Luxemburg, in het bijzonder tal van werknemers bij het sorteercentrum van bpost in Awans, in een lastig parket worden gebracht, omdat ze dan niet langer de laatste trein naar huis zouden kunnen halen.

1. Kan u hierover meer informatie verstrekken?
2. Wordt die wijziging aan de dienstregeling bevestigd en, zo ja, welke redenen worden ervoor aangevoerd?
3. Kan er geen oplossing uitgewerkt worden waarbij de huidige dienstregeling behouden wordt?

b) et c) Avec le Masterplan ETCS, Infrabel aura installé l'ETCS sur l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire belge d'ici 2022. Les différentes étapes du Masterplan ETCS suivent une "stratégie de migration progressive".

Actuellement, Infrabel procède au déploiement accéléré de la TBL1+ et de l'ETCS niveau 1 pour les projets en cours.

D'ici fin 2015, la TBL1+ offrira alors un degré d'efficacité de 99,9 %.

D'ici fin 2022, l'ensemble du réseau sera équipé de l'ETCS (= combinaison de l'ETCS niveau 1, 2 et Limited Supervision).

D'ici fin 2025, l'objectif est de ne plus laisser circuler sur le réseau belge que les trains équipés de l'ETCS.

À plus long terme (horizon 2030-2035), le but est de passer progressivement à l'ETCS niveau 2 sur l'ensemble du réseau ferroviaire belge, mais ceci ne fait pas partie de l'actuel Masterplan ECTS.

DO 2014201500758

Question n° 67 de monsieur le député Sébastien Pirlot du 14 novembre 2014 (Fr.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCF. - La problématique du dernier train reliant Liège à Marloie (QO 254).

Je me permets de vous interpeller afin de vous faire part d'une problématique de mobilité apparemment anodine mais aux conséquences importantes sur la région du Nord de la province de Luxembourg.

En effet, selon mes sources, il apparaît que l'horaire de départ du dernier train reliant Liège à Marloie serait avancé d'une vingtaine de minutes, mettant ainsi un grand nombre de travailleurs et d'étudiants en cours du soir originaires du Nord-Luxembourg dans l'embarras, notamment un grand nombre de travailleurs de chez bpost localisés sur le site de tri d'Awans, qui ne pourraient dès lors plus profiter de ce dernier train pour rentrer chez eux.

1. Pouvez-vous m'informer quant à ce sujet?
2. Ce changement d'horaire est-il confirmé et, si oui, par quelles raisons est-il motivé?
3. Ne pourrait-on envisager une solution de maintien de l'horaire actuel?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 67 van de heer volksvertegenwoordiger Sébastian Pirlot van 14 november 2014 (Fr.):

Het nieuwe vervoersplan wijzigt de klokvaste verbinding van de L-treinen op de lijn 43 Luik-Marloie.

Voortaan is er om 14 minuten over het uur een klokvaste verbinding met vertrek in Luik.

Deze aanpassing wordt doorgevoerd om in Luik de aansluitingstijden van en naar Brussel te optimaliseren (13 minuten in plaats van 22 minuten) en om in Marloie een aansluitingsknooppunt met de IC-treinen tot stand te brengen.

De L-treinen op de lijn 43 zullen elk uur een aansluiting hebben in Marloie, zowel naar Namen (binnen de 11 minuten) als naar Libramont - Aarlen en Luxemburg (binnen de 7 minuten).

Wanneer de laatste trein naar Marloie (L5571) later zou vertrekken uit Luik, zou de aansluitingstijd in Luik gevoelig toenemen voor de IC-trein 519 komende uit Brussel (aansluiting voortaan binnen de 13 minuten, maar 31 minuten bij behoud van huidige dienstregeling).

In Marloie zou er geen aansluiting meer zijn naar Libramont - Aarlen (IC-trein 2121) voor de reizigers die van de lijn 43 komen. Omdat de IC-trein 2121 de laatste van de dag is die verder rijdt dan Jemelle, zouden reizigers die gebruikmaken van de lijn 43 niet meer in Libramont, Marbehan of Aarlen kunnen geraken met de laatste trein van de dag (L 5571). Deze aansluitingsmogelijkheid werd echter al aan de klanten gecommuniceerd.

DO 2014201500776

Vraag nr. 76 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Maingain van 17 november 2014 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Toekomstig treinaanbod in de provincie Luxemburg. (MV 283)

Sinds enkele maanden gaan er in de provincie Luxemburg stemmen op die de gevolgen van het vervoersplan van de NMBS aan de kaak te stellen en eisen dat het wordt bijgestuurd.

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 67 de monsieur le député Sébastian Pirlot du 14 novembre 2014 (Fr.):

Le nouveau plan de transport prévoit une modification de la cadence des trains L de la ligne 43 Liège-Marloie.

Ainsi, la nouvelle cadence de cette relation au départ de Liège est prévue toutes les heures 14 minutes.

Le but de cette modification est d'optimiser les correspondances à Liège de et vers Bruxelles (13 minutes au lieu de 22 minutes) et de créer un noeud de correspondance à Marloie avec les trains IC.

Les trains L de la ligne 43 auront des correspondances à Marloie toutes les heures, tant vers Namur (en 11 minutes) que vers Libramont - Arlon et Luxembourg (en 7 minutes).

Le fait de partir plus tard de Liège avec le dernier train vers Marloie (L 5571) allongerait la correspondance à Liège depuis le train IC 519 venant de Bruxelles (correspondance prévue en 13 minutes et qui passerait à 31 minutes si l'on conservait l'horaire actuel).

A Marloie, on créerait une rupture de correspondance vers Libramont - Arlon (train IC 2121) pour les voyageurs venant de la ligne 43. Comme le train IC 2121 est le dernier de la journée circulant au-delà de Jemelle, il ne serait plus possible pour un voyageur de la ligne 43 de rejoindre Libramont, Marbehan ou Arlon avec le dernier train de la journée (L 5571). Cette possibilité de correspondance a déjà été communiquée à la clientèle.

DO 2014201500776

Question n° 76 de monsieur le député Olivier Maingain du 17 novembre 2014 (Fr.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - L'avenir de l'offre ferroviaire en province de Luxembourg. (QO 283)

Depuis plusieurs mois, des voix s'élèvent en province de Luxembourg pour dénoncer les effets du plan de transport de la SNCB et réclamer des corrections.

Zo is er, bijvoorbeeld, de onderwijzeres die in Ebly (Léglise) woont, en zich voor het werk naar Aarlen moet verplaatsen. Vanaf 14 december 2014 zal ze elke dag twee uur verliezen op het perron in Aarlen. Ze wijst er bovendien op dat ze niet alleen is in dat geval: 27 van haar collega's en zo'n honderdtal studenten bevinden zich in een vergelijkbare situatie.

Hoewel u niet de bevoegde minister was toen het vervoersplan werd opgesteld, bent u dat wel wanneer het op 14 december 2014 in werking treedt.

U zult moeten erkennen dat de door u aangekondigde besparingsmaatregelen niet meteen van aard zijn om de talrijke reizigers in het zuidoosten van het land gerust te stellen, nadat het treinaanbod in die regio eerder al drastisch werd teruggedroefd. In 2011 verdwenen er immers al 193 treinen en ook in het investeringsplan 2013-2025 wordt de regio stiefmoederlijk behandeld.

Nochtans moet het geïntegreerd openbaar vervoersaanbod volgens het regeerakkoord rekening houden met de specifieke noden van dunbevolkte gebieden.

1. Moeten de inwoners van de provincie Luxemburg vrezzen dat er teruggегrepen wordt naar de classificatie van de spoorlijnen en dat de lijnen van categorie C niet langer worden onderhouden? Meer concreet gaat het over de volgende verbindingen: Luik-Gouvy, Luik-Marloie, Bertrix-Libramont en Athus-Aarlen?

2. Zult u nagaan of de modernisering van lijn 162 uit de 60/40-verdeelsleutel kan worden gehaald - zoals door de vakbondsleiders en de politieke verantwoordelijken van de provincie Luxemburg wordt gevraagd - en of er voor een uitzonderlijke financiering kan worden gezorgd, zoals eerder ook al voor de hogesnelheidslijnen gebeurde?

3. Zult u een oplossing zoeken voor de toeslag voor het grensoverschrijdende treinverkeer tussen België en Luxemburg?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 23 december 2014, op de vraag nr. 76 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Maingain van 17 november 2014 (Fr.):

1. Er is wat mij betreft geen sprake over het afschaffen van spoorlijnen, hetzij in Luxemburg of elders. Infrabel heeft mij bovendien bevestigd dat de onderhoudswerken zullen uitgevoerd worden conform de reglementaire verplichtingen inzake, en dit op alle lijnen van het net.

On citera, comme exemple, le cas de cette enseignante qui habite Ebly (Léglise) et se rend à Arlon pour son travail. À partir du 14 décembre 2014, elle perdra deux heures par jour sur les quais de la gare d'Arlon. Comme elle tient à le préciser, elle n'est pas la seule dans le cas: 27 de ses collègues sont dans une situation similaire, et environ une centaine d'étudiants.

S'il est vrai que l'élaboration du plan de transport n'était pas de votre ressort, l'application de celui-ci, au 14 décembre 2014 est bien de votre responsabilité.

Par ailleurs, vous conviendrez que les mesures d'économies que vous avez annoncées ne sont pas de nature à rassurer les très nombreux usagers du rail rencontrés dans le Sud-Est de notre pays, d'autant que la suppression de 193 trains en 2011 et le plan d'investissements 2013-2025 avaient déjà entériné une réduction de l'offre ferroviaire dans cette région.

L'accord du gouvernement entend pourtant, dans le cadre d'une offre de transports publics intégrée, "tenir compte des besoins spécifiques des régions de faible densité de population".

1. Pourriez-vous communiquer si les Luxembourgeois doivent craindre le retour de la catégorisation des lignes et l'abandon des entretiens pour les lignes C, à savoir: Liège-Gouvy, Liège-Marloie, Bertrix-Libramont et Athus-Arlon?

2. Envisagez-vous d'étudier la possibilité de sortir la modernisation de la ligne 162 de la clé de répartition 60/40 - comme les responsables syndicaux et politiques de la province de Luxembourg le demandent - et de lui offrir un financement exceptionnel, comme ce fut le cas pour les lignes TGV?

3. Envisagez-vous de vous attaquer à la problématique de la taxe transfrontalière entre la Belgique et le Luxembourg?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 23 décembre 2014, à la question n° 76 de monsieur le député Olivier Maingain du 17 novembre 2014 (Fr.):

1. Il n'est pas question pour moi d'abandonner des lignes que ce soit dans le Luxembourg ou ailleurs. Infrabel m'a d'ailleurs confirmé que les travaux d'entretien seront réalisés conformément aux obligations réglementaires en la matière, et ce sur toutes les lignes du réseau.

2. De vraag in vverband met de regionale verdeling van de investeringen op de spoorlijn 162 kan niet geïsoleerd worden van zijn context en zal, in het kader van de discussies rond het glijdend meerjareinvesteringsplan, besproken worden binnen de regering en met de gewestelijke partners.

3. De grensoverschrijdende tax bestaat niet. De grensoverschrijdende tarieven bestaan uit de som van een kilometerprijs binnenland voor België en een aandeel voor het CFL-net (Chemins de fer luxembourgeois). Door de uitzonderlijk lage prijszetting van de CFL wordt de combinatie van de tarieven van NMBS en CFL echter als duur ervaren door de reizigers die dicht tegen de grens wonen en de vergelijking maken tussen de grensoverschrijdende NMBS-CFL-tarieven en het pure CFL-tarief voor het binnenlandse verkeer.

Ik heb aan de NMBS gevraagd om dit thema te bestuderen en ik zal de oplossingsmogelijkheden bespreken met de verschillende betrokken actoren, met name met mijn Luxemburgse collega.

2. La question relative de la répartition régionale des investissements pour la ligne 162 ne peut être isolée de son contexte et devra être discutée, dans le cadre des discussions sur le plan d'investissement coulissant, au sein du gouvernement et avec nos partenaires régionaux.

3. La taxe transfrontalière n'existe pas. Les tarifs transfrontaliers sont formés de l'association d'un prix kilométrique intérieur pour la Belgique et d'une quote-part pour le réseau CFL (Chemins de fer luxembourgeois). Le problème qui se pose est que la tarification intérieure des CFL est extrêmement basse et que, de ce fait, l'association des deux tarifs SNCB et CFL est perçue comme étant coûteuse par les voyageurs qui vivent près de la frontière et qui font la comparaison entre les tarifs transfrontaliers SNCB-CFL et le tarif intérieur CFL pur.

J'ai demandé à la SNCB d'étudier cette question et compte discuter des possibilités de solutions avec les différents acteurs concernés, et notamment mon homologue luxembourgeois.

IV. Inhoudsopgave volgens minister met vermelding van het onderwerp.

IV. Sommaire par ministre et mentionnant l'objet.

DO	Datum	Vraag nr.	Auteur	Voorwerp	Blz.
DO	Date	Question n°	Auteur	Objet	Page

* Vraag zonder antwoord

* Question sans réponse

Vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Grote Steden en de Regie der gebouwen
Vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé des Grandes Villes et de la Régie des bâtiments

2014201500724	12-11-2014	58	Eric Thiébaud	Dotaties voor de politiezones. - Rekenfout. Dotations octroyées aux zones de police. - L'erreur de calcul.	11
---------------	------------	----	----------------------	---	----

Minister van Begroting, belast met de Nationale Loterij
Ministre du Budget, chargé de la Loterie nationale

2014201500707	07-11-2014	2	Luk Van Biesen	Administraties. - Overheidsbedrijven. - Arbeidsongevallen. Administrations. - Entreprises publiques. - Accidents du travail.	13
---------------	------------	---	-----------------------	---	----

Minister van Justitie
Ministre de la Justice

2014201500535	24-10-2014	25	Sabien Lahaye-Battheu	Justitieassistenten. - Burgerrechtelijke opdrachten. Assistants de justice. - Missions de droit civil.	16
2014201500778	17-11-2014	57	Karin Temmerman	De databank "Verkeersovertredingen". (MV 26) La banque de données "infractions de roulage". (QO 26)	21
2014201500895	27-11-2014	80	Raf Terwingen	De Moslimexecutieve. - Vernieuwde samenstelling (MV 369). L'Exécutif des Musulmans. - Nouvelle composition (QO 369).	24

Minister van Financiën
Ministre des Finances

2014201500777	17-11-2014	53	Franky Demon	Uitbetaling van de gelden uit de personenbelasting. Versement des sommes provenant de l'impôt des personnes physiques.	25
2014201500835	20-11-2014	59	Luk Van Biesen	Inkomstenbelastingen. - Verleende abnormale of goedgunstige voordelen (MV 350). Impôts sur les revenus. - Octroi d'avantages anormaux ou bénévoles (QO 350).	28

Minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken
Ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique

2014201500819	20-11-2014	83	Julie Fernandez Fernandez	Toekomstige stationering van de A400M's in België. (MV 48) La future implantation des A400M en Belgique. (QO 48)	30
---------------	------------	----	----------------------------------	---	----

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2014201500821	20-11-2014	85	Julie Fernandez Fernandez	Toekomst van het personeel van het KLM. (MV 59) L'avenir du personnel du MRA. (QO 59)	31
2014201500822	20-11-2014	86	Dirk Van der Maelen	Federaal regeerakkoord. - Inhoudelijke invulling van het concept "risk sharing" (MV 141). Accord de gouvernement fédéral. - Contenu donné à la notion de "partage des risques". (QO 141)	32
2014201500824	20-11-2014	87	Georges Dallemagne	Zending van Belgische troepen naar Afghanistan in 2015. (MV 124) L'envoi de troupes belges en Afghanistan en 2015 (QO 124).	33
2014201500825	20-11-2014	88	Georges Dallemagne	Afwezigheid van de minister van Landsverdediging op de herdenkingsplechtigheden in Ieper (MV 420). Absence du ministre de la Défense aux commémorations à Ypres (QO 420).	35
2014201500828	20-11-2014	89	Georges Dallemagne	Ontploffbare oorlogsresten in Afghanistan (MV 121). Les restes explosifs de guerre en Afghanistan (QO 121).	36
2014201500829	20-11-2014	90	Dirk Van der Maelen	Kostprijs van het openbaar vervoer voor oorlogsinvaliden en oud-strijders '40-'45. Coût des transports publics pour les invalides de guerre et les anciens combattants de la Guerre 1940-1945.	38
2014201500873	25-11-2014	91	Raoul Hedebouw	Deelname van Belgische militairen aan de oefening "Steadfast Noon - Strikeval". Participation de militaires belges à l'exercice "Steadfast Noon - Strikeval".	39

Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen
Ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges

2014201500408	22-10-2014	7	Inez De Coninck	De "gratis" Go Pass voor 16-jarigen. Go Pass "gratuits" pour les jeunes âgés de 16 ans.	42
2014201500491	23-10-2014	10	Stefaan Van Hecke	NMBS. - Station Antwerpen Berchem. - Afschaffing begeleiding voor personen met een beperking. SNCB. - Gare d'Anvers Berchem. - Suppression de l'accompagnement des personnes handicapées.	44
2014201500496	23-10-2014	12	Stefaan Van Hecke	NMBS. - Inzet van het materieel bij de invoering van het nieuwe vervoersplan. SNCB. - Utilisation du matériel dans le cadre du nouveau plan de transport.	46
2014201500500	23-10-2014	14	Sabien Lahaye-Battheu	NMBS. - Westhoek. - Moeilijkheden inzake treinverbindingen. SNCB. - Westhoek. - Problèmes avec les liaisons ferroviaires.	48
2014201500575	28-10-2014	25	Jef Van den Bergh	NMBS. - Infrabel. - Seinvoorbijrijdingen. SNCB. - Infrabel. - Les dépassements de signaux.	50
2014201500582	28-10-2014	28	Inez De Coninck	NMBS. - Aankoopmogelijkheden van internationale treintickets. SNCB. - Possibilités d'acquisition de billets internationaux.	54

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2014201500643	31-10-2014	34	Roel Deseyn	NMBS. - De Desiro-treinstellen en het nieuwe vervoersplan. SNCB. - Les rames Desiro et le nouveau plan de transport.	57
2014201500644	31-10-2014	35	Roel Deseyn	Het (inter)nationaal goederenvervoer per spoor. Le transport (inter)national de marchandises par rail.	61
2014201500715	12-11-2014	47	David Geerts	NMBS. - Slechtere dienstregeling voor Heist-op-den-Berg SNCB. - Détérioration des horaires en gare de Heist-op-den-Berg.	64
2014201500728	12-11-2014	53	Jef Van den Bergh	NMBS en Infrabel. - Toegankelijkheid van perrons, stations en treinen. (MV 117) SNCB et Infrabel. - Accessibilité des quais, des gares et des trains. (QO 117)	66
2014201500729	12-11-2014	54	Stefaan Van Hecke	NMBS. - Het nieuwe vervoersplan. - Brussels Gewest. (MV 133) SNCB. - Desserte de la Région bruxelloise dans le nouveau plan de transport. (QO 133)	68
2014201500739	13-11-2014	57	Daphné Dumery	De toegang tot de gegevens van het repertorium van de voertuigen van de DIV. Accès aux données du répertoire des véhicules de la DIV.	71
2014201500744	13-11-2014	60	Katrin Jadin	NMBS. - Beveiliging van de treinen. (MV 15) SNCB. - La sécurisation des trains. (QO 15)	72
2014201500758	14-11-2014	67	Sébastien Pirlot	NMBS. - Probleem in verband met de laatste trein van de dag tussen Luik en Marloie (MV 254). SNCB. - La problématique du dernier train reliant Liège à Marloie (QO 254).	75
2014201500776	17-11-2014	76	Olivier Maingain	NMBS. - Toekomstig treinaanbod in de provincie Luxemburg. (MV 283) SNCB. - L'avenir de l'offre ferroviaire en province de Luxembourg. (QO 283)	76