

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Schriftelijke
vragen en
antwoorden

Questions
et réponses
écrites

21-09-2015

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-GOI	:	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° de base et du n° 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. 13

	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 de Regie der Gebouwen	- Vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé 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, belast met Bestrijding van de fiscale fraude	- Ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale
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, en Wetenschapsbeleid, belast met Grote Steden, toegevoegd aan de minister van Financiën	- Secrétaire d'État à la Lutte contre la pauvreté, à l'Égalité des chances, aux Personnes handicapées, et à la Politique scientifique, chargée des Grandes Villes, 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. 15

	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 de Regie der Gebouwen	15 Vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments
Vice-eersteminister en minister van Ontwikkelingssamenwerking, Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post	36 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	37 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	41 Ministre de la Justice
Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid	62 Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique
Minister van Pensioenen	- Ministre des Pensions
Minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude	- Ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale
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	66 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, en Wetenschapsbeleid, belast met Grote Steden, toegevoegd aan de minister van Financiën	114 Secrétaire d'État à la Lutte contre la pauvreté, à l'Égalité des chances, aux Personnes handicapées, et à la Politique scientifique, chargée des Grandes Villes, 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. 117

Lijst afgesloten op 21/09/2015.

Liste clôturée le 21/09/2015.

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

29-01-2015	83	Griet Smaers	15	12-03-2015	135	Eric Thiébaud	22
23-04-2015	167	Eric Thiébaud	28	18-05-2015	223	Meryame Kitir	31
18-05-2015	224	Meryame Kitir	31	03-06-2015	252	Stefaan Vercamer	32
05-06-2015	259	Philippe Blanchart	33	09-06-2015	263	Katrin Jadin	33
15-06-2015	277	Leen Dierick	34	02-07-2015	299	Johan Klaps	38
03-07-2015	303	Barbara Pas	38	10-07-2015	310	David Clarinval	39
15-07-2015	313	Robert Van de Velde	39	16-07-2015	315	Johan Klaps	39
16-07-2015	321	Johan Klaps	39	23-07-2015	335	Benoît Friart	39

Vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen
Vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments

30-01-2015	181	Franky Demon	15	16-02-2015	202	Vincent Van Quickenborne	17
16-02-2015	206	Katja Gabriëls	17	10-03-2015	239	Koenraad Degroote	21
12-03-2015	243	Veli Yüksel	22	15-04-2015	299	Brecht Vermeulen	26
20-04-2015	302	Brecht Vermeulen	27	20-04-2015	306	Franky Demon	27
24-04-2015	329	Barbara Pas	28	28-04-2015	341	Wouter De Vriendt	28
28-04-2015	342	Vincent Scourneau	28	30-04-2015	357	Karin Temmerman	29
11-05-2015	375	Vincent Scourneau	30	13-05-2015	380	Barbara Pas	30
18-05-2015	381	Georges Gilkinet	31	18-05-2015	384	Georges Gilkinet	31
21-05-2015	400	Philippe Pivin	31	26-05-2015	403	Vincent Van Quickenborne	31
27-05-2015	409	Koenraad Degroote	31	02-06-2015	419	Georges Gilkinet	32
04-06-2015	420	Hans Bonte	33	04-06-2015	422	Barbara Pas	33
05-06-2015	425	Philippe Blanchart	33	11-06-2015	443	Vincent Scourneau	34
12-06-2015	444	Jan Penris	34	15-06-2015	449	Paul-Olivier Delannois	34
16-06-2015	451	Jef Van den Bergh	34	18-06-2015	471	Françoise Schepmans	36
23-06-2015	478	Koen Metsu	36	25-06-2015	487	Fabienne Winckel	37
25-06-2015	488	Philippe Goffin	37	26-06-2015	491	Emmanuel Burton	37

Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
26-06-2015	492	Alain Top	37	02-07-2015	517	Nawal Ben Hamou	38
03-07-2015	522	Denis Ducarme	38	08-07-2015	527	Koenraad Degroote	38
08-07-2015	529	Georges Gilkinet	38	09-07-2015	530	Peter Buysrogge	39
14-07-2015	544	Elio Di Rupo	39	14-07-2015	545	Johan Klaps	39
22-07-2015	557	Vincent Van Quickenborne	39	23-07-2015	563	Nele Lijnen	39
24-07-2015	567	Koen Metsu	39				

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

11-06-2015	157	Barbara Pas	34	11-06-2015	158	Vincent Van Quickenborne	34
24-07-2015	211	Katrin Jadin	39				

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

10-03-2015	99	Peter Luykx	21	27-03-2015	125	An Capoen	24
02-04-2015	130	Wouter De Vriendt	25	02-04-2015	131	Peter De Roover	25
20-04-2015	146	Barbara Pas	27	20-04-2015	147	An Capoen	27
24-04-2015	150	Barbara Pas	28	24-04-2015	151	Barbara Pas	28
28-04-2015	157	Barbara Pas	28	29-04-2015	158	Sabien Lahaye-Battheu	28
05-05-2015	161	Olivier Chastel	29	18-05-2015	165	Philippe Blanchart	31
19-05-2015	166	Barbara Pas	31	20-05-2015	169	Gwenaëlle Grovonius	31
22-05-2015	176	Filip Dewinter	31	22-05-2015	177	Wouter De Vriendt	31
22-05-2015	179	Benoit Hellings	31	02-06-2015	196	Gwenaëlle Grovonius	32
08-06-2015	205	An Capoen	33	08-06-2015	208	Philippe Blanchart	33
09-06-2015	213	Philippe Blanchart	33	10-06-2015	218	Philippe Blanchart	33
10-06-2015	219	Philippe Blanchart	33	10-06-2015	220	Luk Van Biesen	33
16-06-2015	223	Georges Gilkinet	34	16-06-2015	225	Fatma Pehlivan	34
17-06-2015	226	Georges Gilkinet	34	24-06-2015	230	Georges Gilkinet	36
25-06-2015	231	Peter Luykx	37	26-06-2015	232	Sarah Claerhout	37
29-06-2015	234	Inez De Coninck	37	30-06-2015	236	Daphné Dumery	37
01-07-2015	237	Barbara Pas	37	01-07-2015	238	Leen Dierick	37
03-07-2015	239	Leen Dierick	38	06-07-2015	240	Filip Dewinter	38
08-07-2015	244	Wouter De Vriendt	38	08-07-2015	245	Peter De Roover	38
09-07-2015	249	Peter De Roover	39	09-07-2015	250	Georges Dallemagne	39
10-07-2015	252	Georges Dallemagne	39	13-07-2015	254	Georges Dallemagne	39

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
13-07-2015	255	Georges Dallemagne	39	13-07-2015	256	Georges Dallemagne	39
14-07-2015	257	Georges Dallemagne	39	14-07-2015	259	Elio Di Rupo	39
16-07-2015	263	Koen Metsu	39	17-07-2015	264	Fatma Pehlivan	39
17-07-2015	265	Nele Lijnen	39	22-07-2015	267	Katrin Jadin	39

**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	24-10-2014	13	Sabien Lahaye-Battheu	3
24-10-2014	19	Sabien Lahaye-Battheu	3	24-10-2014	34	Daphné Dumery	3
07-11-2014	48	Luk Van Biesen	4	12-11-2014	49	Roel Deseyn	4
17-11-2014	54	Jef Van den Bergh	5	17-11-2014	56	Özlem Özen	5
18-11-2014	66	Jan Penris	5	19-11-2014	71	Kristien Van Vaerenbergh	5
02-12-2014	82	Jean-Marc Nollet	7	12-12-2014	96	Goedele Uyttersprot	9
16-12-2014	100	Katja Gabriëls	9	17-12-2014	103	Philippe Goffin	9
17-12-2014	120	Philippe Goffin	9	18-12-2014	123	Nathalie Muylle	10
18-12-2014	124	Caroline Cassart-Mailleux	10	18-12-2014	125	Philippe Goffin	10
18-12-2014	126	Philippe Goffin	10	18-12-2014	128	Karin Temmerman	10
22-12-2014	137	Olivier Maingain	10	08-01-2015	147	Denis Ducarme	12
08-01-2015	150	Franky Demon	12	13-01-2015	152	Philippe Goffin	12
14-01-2015	159	Philippe Goffin	12	16-01-2015	165	Philippe Goffin	13
16-01-2015	171	Philippe Goffin	13	22-01-2015	177	Brecht Vermeulen	14
29-01-2015	186	Denis Ducarme	15	30-01-2015	190	Ann Vanheste	15
02-02-2015	193	Kristien Van Vaerenbergh	15	10-02-2015	206	Kristien Van Vaerenbergh	16
11-02-2015	208	Philippe Goffin	16	16-02-2015	220	Frank Wilrycx	17
17-02-2015	226	Kristien Van Vaerenbergh	17	18-02-2015	229	Nahima Lanjri	17
25-02-2015	231	Philippe Goffin	18	25-02-2015	232	Philippe Goffin	18
05-03-2015	243	Catherine Fonck	21	05-03-2015	245	Koenraad Degroote	21
10-03-2015	250	Goedele Uyttersprot	21	18-03-2015	266	Koenraad Degroote	22
20-03-2015	268	Vincent Scourneau	23	20-03-2015	269	Rita Gantois	23
23-03-2015	270	Vincent Scourneau	23	24-03-2015	271	Griet Smaers	23
24-03-2015	273	Inez De Coninck	23	26-03-2015	278	Kristien Van Vaerenbergh	24
31-03-2015	286	Katrin Jadin	24	31-03-2015	287	Katrin Jadin	24

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
31-03-2015	288	Peter Vanvelthoven	24	01-04-2015	290	Olivier Chastel	24
03-04-2015	293	Koenraad Degroote	25	13-04-2015	307	Egbert Lachaert	26
13-04-2015	308	Filip Dewinter	26	14-04-2015	309	Fabienne Winckel	26
20-04-2015	311	Filip Dewinter	27	21-04-2015	314	Jean-Jacques Flahaux	27
27-04-2015	324	Christoph D'Haese	28	27-04-2015	325	Jean-Marc Nollet	28
28-04-2015	326	Katrin Jadin	28	28-04-2015	327	Filip Dewinter	28
28-04-2015	328	Barbara Pas	28	30-04-2015	337	Vincent Scourneau	29
30-04-2015	338	Philippe Goffin	29	04-05-2015	339	Filip Dewinter	29
05-05-2015	342	Christoph D'Haese	29	11-05-2015	348	Olivier Chastel	30
18-05-2015	349	Philippe Goffin	31	18-05-2015	350	Philippe Goffin	31
18-05-2015	351	Philippe Goffin	31	18-05-2015	354	Goedele Uyttersprot	31
19-05-2015	355	Goedele Uyttersprot	31	19-05-2015	358	Hendrik Vuye	31
21-05-2015	361	Philippe Pivin	31	26-05-2015	370	Vincent Van Quickenborne	31
26-05-2015	371	Vincent Van Quickenborne	31	28-05-2015	375	Peter Luykx	32
28-05-2015	376	Koenraad Degroote	32	29-05-2015	377	Eric Thiébaud	32
01-06-2015	378	Dirk Van Mechelen	32	03-06-2015	381	Georges Gilkinet	32
04-06-2015	382	Vincent Van Quickenborne	33	04-06-2015	383	Barbara Pas	33
05-06-2015	384	Barbara Pas	33	05-06-2015	386	David Geerts	33
05-06-2015	387	Kristien Van Vaerenbergh	33	10-06-2015	393	Nele Lijnen	33
10-06-2015	394	Nele Lijnen	33	12-06-2015	396	Jan Penris	34
15-06-2015	399	Franky Demon	34	16-06-2015	401	Daphné Dumery	34
18-06-2015	404	Rita Gantois	36	22-06-2015	405	Filip Dewinter	36
22-06-2015	406	Koen Metsu	36	23-06-2015	407	Stefaan Van Hecke	36
23-06-2015	409	Sabien Lahaye-Battheu	36	23-06-2015	410	Françoise Schepmans	36
24-06-2015	416	Catherine Fonck	36	24-06-2015	417	Georges Gilkinet	36
24-06-2015	418	Marco Van Hees	36	26-06-2015	420	Philippe Goffin	37
26-06-2015	421	Roel Deseyn	37	30-06-2015	425	Philippe Goffin	37
30-06-2015	426	Peter Dedecker	37	02-07-2015	430	Denis Ducarme	38
02-07-2015	431	Renate Hufkens	38	02-07-2015	432	Renate Hufkens	38
03-07-2015	436	Sabien Lahaye-Battheu	38	03-07-2015	438	Sabien Lahaye-Battheu	38
03-07-2015	439	Sabien Lahaye-Battheu	38	03-07-2015	441	Olivier Chastel	38
08-07-2015	447	Olivier Chastel	38	08-07-2015	448	Olivier Chastel	38

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
08-07-2015	452	Olivier Chastel	38	09-07-2015	454	Eric Massin	39
09-07-2015	455	Karin Temmerman	39	10-07-2015	458	Jan Penris	39
10-07-2015	459	Katrin Jadin	39	10-07-2015	461	Özlem Özen	39
13-07-2015	462	Sabien Lahaye-Battheu	39	14-07-2015	463	Elio Di Rupo	39
16-07-2015	467	Barbara Pas	39	16-07-2015	468	Sabien Lahaye-Battheu	39
16-07-2015	469	Olivier Chastel	39	16-07-2015	470	Peter Dedecker	39
17-07-2015	471	Olivier Chastel	39	17-07-2015	472	An Capoen	39
17-07-2015	473	Frank Wilrycx	39	17-07-2015	474	Katrin Jadin	39
17-07-2015	475	Nawal Ben Hamou	39	23-07-2015	477	Nele Lijnen	39
23-07-2015	478	Leen Dierick	39	24-07-2015	479	Jan Penris	39
24-07-2015	480	Jan Penris	39	24-07-2015	481	Barbara Pas	39
24-07-2015	482	Nele Lijnen	39				

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

28-10-2014	10	Franky Demon	3	28-10-2014	15	Franky Demon	3
30-10-2014	27	Valerie Van Peel	4	05-11-2014	36	Jan Spooren	4
13-11-2014	44	Katrin Jadin	5	09-01-2015	93	Barbara Pas	12
12-01-2015	95	Maya Detiège	12	16-01-2015	104	Maya Detiège	13
10-02-2015	127	Kristien Van Vaerenbergh	16	12-02-2015	128	Yoleen Van Camp	17
16-02-2015	130	Vincent Van Quickenborne	17	06-03-2015	143	Alain Mathot	21
06-03-2015	144	Philippe Blanchart	21	18-03-2015	171	Barbara Pas	22
18-03-2015	174	Daniel Senesael	22	23-03-2015	177	Griet Smaers	23
23-03-2015	178	Sonja Becq	23	24-03-2015	182	Inez De Coninck	23
26-03-2015	185	Yoleen Van Camp	24	31-03-2015	191	Franky Demon	24
23-04-2015	208	Eric Thiébaud	28	24-04-2015	211	Barbara Pas	28
11-05-2015	234	Ine Somers	30	26-05-2015	252	Yoleen Van Camp	31
05-06-2015	270	Fabienne Winckel	33	11-06-2015	277	Muriel Gerkens	34
11-06-2015	278	Muriel Gerkens	34	16-06-2015	298	Georges Gilkinet	34
17-06-2015	300	Georges Gilkinet	34	18-06-2015	301	Koenraad Degroote	36
24-06-2015	305	Georges Gilkinet	36	30-06-2015	312	Christoph D'Haese	37
30-06-2015	313	Nathalie Muylle	37	01-07-2015	316	Barbara Pas	37
01-07-2015	318	Eric Massin	37	08-07-2015	325	Barbara Pas	38
08-07-2015	326	Katrin Jadin	38	10-07-2015	339	Nathalie Muylle	39
13-07-2015	347	Nathalie Muylle	39	14-07-2015	352	Elio Di Rupo	39
14-07-2015	353	Katrin Jadin	39	16-07-2015	354	Olivier Chastel	39
24-07-2015	363	Nathalie Muylle	39				

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
Minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude Ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale							
06-11-2014	41	Eric Van Rompuy	4	04-12-2014	73	Peter Vanvelthoven	8
16-12-2014	81	Peter Dedecker	9	19-12-2014	87	Olivier Maingain	10
08-01-2015	96	Barbara Pas	12	09-01-2015	108	Roel Deseyn	12
23-01-2015	130	Carina Van Cauter	14	27-01-2015	135	Veerle Wouters	14
02-02-2015	144	Robert Van de Velde	15	06-02-2015	163	Griet Smaers	16
18-02-2015	175	Franky Demon	17	19-02-2015	179	Peter Vanvelthoven	18
23-02-2015	182	Dirk Van der Maelen	18	02-03-2015	190	Vincent Scourneau	19
03-03-2015	194	Roel Deseyn	19	03-03-2015	198	Roel Deseyn	19
03-03-2015	201	Marco Van Hees	19	04-03-2015	202	Marco Van Hees	19
05-03-2015	209	Eric Van Rompuy	21	05-03-2015	210	Stéphane Crusnière	21
06-03-2015	212	Roel Deseyn	21	06-03-2015	213	Zuhail Demir	21
06-03-2015	215	Katrin Jadin	21	10-03-2015	218	Nathalie Muylle	21
13-03-2015	223	Sabien Lahaye-Battheu	22	16-03-2015	225	Benoît Piedboeuf	22
16-03-2015	227	Benoît Piedboeuf	22	16-03-2015	231	Vincent Scourneau	22
16-03-2015	233	Vincent Scourneau	22	17-03-2015	234	Dirk Van der Maelen	22
17-03-2015	235	Dirk Van der Maelen	22	18-03-2015	241	Barbara Pas	22
20-03-2015	242	Vincent Scourneau	23	23-03-2015	246	Stefaan Vercamer	23
24-03-2015	252	Roel Deseyn	23	24-03-2015	254	Sophie Wilmès	23
24-03-2015	255	Sophie Wilmès	23	25-03-2015	257	Vincent Scourneau	23
26-03-2015	262	Alain Top	24	27-03-2015	267	Griet Smaers	24
30-03-2015	270	Stefaan Vercamer	24	21-04-2015	290	Benoît Piedboeuf	27
24-04-2015	304	Barbara Pas	28	29-04-2015	318	Vincent Scourneau	28
11-05-2015	330	Filip Dewinter	30	11-05-2015	333	Vincent Scourneau	30
13-05-2015	337	Meyrem Almaci	30	13-05-2015	341	Wouter Raskin	30
18-05-2015	343	David Clarinval	31	19-05-2015	346	Peter Vanvelthoven	31
21-05-2015	348	Georges Gilkinet	31	22-05-2015	353	Filip Dewinter	31
22-05-2015	356	Veerle Wouters	31	22-05-2015	357	Veerle Wouters	31
26-05-2015	358	Barbara Pas	31	28-05-2015	366	Daphné Dumery	32
29-05-2015	370	Jean-Marc Nollet	32	29-05-2015	371	Jean-Marc Nollet	32
01-06-2015	373	Jean-Marc Nollet	32	01-06-2015	375	Robert Van de Velde	32
02-06-2015	376	Peter Dedecker	32	02-06-2015	378	Roel Deseyn	32
02-06-2015	379	Vincent Scourneau	32	02-06-2015	380	Roel Deseyn	32
02-06-2015	381	Roel Deseyn	32	03-06-2015	382	Georges Gilkinet	32

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
03-06-2015	383	Stéphane Crusnière	32	08-06-2015	391	Philippe Goffin	33
09-06-2015	394	Philippe Goffin	33	10-06-2015	395	Benoît Dispa	33
11-06-2015	396	Vincent Van Quickenborne	34	11-06-2015	397	Vincent Scourneau	34
12-06-2015	398	Vincent Scourneau	34	15-06-2015	399	Sonja Becq	34
15-06-2015	401	Sonja Becq	34	15-06-2015	402	Werner Janssen	34
15-06-2015	403	Georges Gilkinet	34	16-06-2015	404	Georges Gilkinet	34
17-06-2015	407	Georges Gilkinet	34	17-06-2015	410	Georges Gilkinet	34
18-06-2015	411	Wouter De Vriendt	36	18-06-2015	413	Georges Gilkinet	36
22-06-2015	414	Georges Gilkinet	36	22-06-2015	415	Peter Dedecker	36
22-06-2015	416	Georges Gilkinet	36	23-06-2015	417	Roel Deseyn	36
23-06-2015	418	Roel Deseyn	36	23-06-2015	419	Roel Deseyn	36
23-06-2015	420	Roel Deseyn	36	23-06-2015	421	Peter Dedecker	36
23-06-2015	422	Dirk Van der Maelen	36	24-06-2015	423	Georges Gilkinet	36
24-06-2015	424	Georges Gilkinet	36	24-06-2015	425	Georges Gilkinet	36
25-06-2015	426	Rita Gantois	37	26-06-2015	429	Benoît Friart	37
29-06-2015	430	Christoph D'Haese	37	29-06-2015	432	Denis Ducarme	37
29-06-2015	433	Sébastien Pirlot	37	30-06-2015	434	Sébastien Pirlot	37
30-06-2015	435	Griet Smaers	37	30-06-2015	436	Griet Smaers	37
30-06-2015	437	Caroline Cassart- Mailleux	37	01-07-2015	438	Barbara Pas	37
01-07-2015	439	Leen Dierick	37	02-07-2015	440	Robert Van de Velde	38
02-07-2015	441	Robert Van de Velde	38	02-07-2015	442	Luk Van Biesen	38
02-07-2015	443	Peter Dedecker	38	03-07-2015	444	Christoph D'Haese	38
03-07-2015	445	Luk Van Biesen	38	03-07-2015	446	Luk Van Biesen	38
03-07-2015	448	Griet Smaers	38	03-07-2015	449	Leen Dierick	38
03-07-2015	450	Denis Ducarme	38	06-07-2015	451	Rita Gantois	38
08-07-2015	453	Benoît Friart	38	08-07-2015	454	Katrin Jadin	38
08-07-2015	455	Katrin Jadin	38	09-07-2015	456	Barbara Pas	39
09-07-2015	457	Peter Dedecker	39	10-07-2015	458	David Clarinval	39
10-07-2015	459	Frank Wilrycx	39	10-07-2015	460	Benoît Friart	39
10-07-2015	461	Benoît Friart	39	13-07-2015	462	Roel Deseyn	39
13-07-2015	463	Sabien Lahaye- Battheu	39	14-07-2015	464	Georges Gilkinet	39
14-07-2015	465	Peter Vanvelthoven	39	14-07-2015	466	Carina Van Cauter	39
14-07-2015	467	Veerle Wouters	39	14-07-2015	468	Georges Gilkinet	39
14-07-2015	469	Katrin Jadin	39	14-07-2015	470	Roel Deseyn	39
14-07-2015	471	Elio Di Rupo	39	16-07-2015	472	Veerle Wouters	39
16-07-2015	473	Benoît Dispa	39	16-07-2015	474	Griet Smaers	39
16-07-2015	475	Sabien Lahaye- Battheu	39	16-07-2015	476	Ahmed Laaouej	39

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
16-07-2015	477	Alain Mathot	39	16-07-2015	478	Sabien Lahaye-Battheu	39
16-07-2015	479	Leen Dierick	39	16-07-2015	480	Peter Vanvelthoven	39
16-07-2015	481	Benoît Dispa	39	17-07-2015	482	Barbara Pas	39
17-07-2015	483	Vincent Van Quickenborne	39	17-07-2015	484	Katrin Jadin	39
17-07-2015	485	An Capoen	39	22-07-2015	486	Katrin Jadin	39
23-07-2015	487	Wouter De Vriendt	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

22-12-2014	115	Nele Lijnen	10	23-01-2015	164	Inez De Coninck	14
29-01-2015	185	Inez De Coninck	15	10-02-2015	203	David Geerts	16
10-02-2015	215	Laurent Devin	16	16-02-2015	226	Marco Van Hees	17
17-02-2015	234	Barbara Pas	17	23-02-2015	240	Veli Yüksel	18
25-02-2015	248	Philippe Goffin	18	03-03-2015	260	André Frédéric	19
03-03-2015	264	Inez De Coninck	19	10-03-2015	273	Jean-Marc Nollet	21
10-03-2015	274	Jean-Marc Nollet	21	10-03-2015	277	Jean-Marc Nollet	21
10-03-2015	279	Jean-Marc Nollet	21	12-03-2015	284	Marcel Cheron	22
13-03-2015	288	Inez De Coninck	22	17-03-2015	294	Jean-Marc Nollet	22
17-03-2015	299	Eric Thiébaud	22	18-03-2015	303	David Geerts	22
24-03-2015	306	Marco Van Hees	23	26-03-2015	314	Roel Deseyn	24
26-03-2015	315	Roel Deseyn	24	26-03-2015	317	Jean-Marc Nollet	24
31-03-2015	328	David Geerts	24	03-04-2015	341	Vanessa Matz	25
14-04-2015	348	Jean-Marc Nollet	26	15-04-2015	377	Veli Yüksel	26
23-04-2015	384	Wouter Raskin	28	24-04-2015	389	Inez De Coninck	28
24-04-2015	390	Inez De Coninck	28	27-04-2015	393	Barbara Pas	28
28-04-2015	396	Jef Van den Bergh	28	30-04-2015	400	Vincent Van Quickenborne	29
04-05-2015	405	Jean-Marc Nollet	29	07-05-2015	416	Inez De Coninck	30
08-05-2015	419	Inez De Coninck	30	11-05-2015	423	Vincent Scourneau	30
13-05-2015	424	Roel Deseyn	30	18-05-2015	441	Werner Janssen	31
21-05-2015	456	Barbara Pas	31	22-05-2015	459	Wouter Raskin	31
28-05-2015	469	Barbara Pas	32	01-06-2015	481	Bert Wollants	32
02-06-2015	485	Benoît Hellings	32	05-06-2015	495	Jean-Marc Nollet	33
05-06-2015	496	Jean-Marc Nollet	33	08-06-2015	497	Frank Wilrycx	33
08-06-2015	503	Jean-Marc Nollet	33	08-06-2015	505	Peter Buysrogge	33
09-06-2015	511	Marcel Cheron	33	10-06-2015	512	Jean-Marc Nollet	33
10-06-2015	515	Rita Gantois	33	11-06-2015	516	Wouter Raskin	34
12-06-2015	521	Jef Van den Bergh	34	12-06-2015	523	Bert Wollants	34
12-06-2015	524	Yoleen Van Camp	34	12-06-2015	525	Nele Lijnen	34
18-06-2015	535	Wouter Raskin	36	18-06-2015	536	Renate Hufkens	36
24-06-2015	539	Georges Gilkinet	36	24-06-2015	540	Paul-Olivier Delannois	36
29-06-2015	546	Inez De Coninck	37	29-06-2015	547	Inez De Coninck	37

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
29-06-2015	548	Vincent Van Quickenborne	37	29-06-2015	549	Katja Gabriëls	37
29-06-2015	550	Catherine Fonck	37	30-06-2015	551	Wouter Raskin	37
30-06-2015	552	Stefaan Van Hecke	37	30-06-2015	553	Stefaan Vercamer	37
30-06-2015	554	Jean-Marc Nollet	37	01-07-2015	555	Barbara Pas	37
01-07-2015	557	Katrin Jadin	37	01-07-2015	558	Roel Deseyn	37
02-07-2015	559	Barbara Pas	38	02-07-2015	561	Inez De Coninck	38
02-07-2015	562	Inez De Coninck	38	02-07-2015	563	Inez De Coninck	38
03-07-2015	564	Barbara Pas	38	03-07-2015	565	Wouter Raskin	38
03-07-2015	566	Wouter Raskin	38	03-07-2015	567	Wouter Raskin	38
03-07-2015	568	Inez De Coninck	38	03-07-2015	569	Inez De Coninck	38
03-07-2015	570	Sabien Lahaye-Battheu	38	03-07-2015	571	Vincent Van Quickenborne	38
03-07-2015	572	Stefaan Van Hecke	38	03-07-2015	574	Wouter Raskin	38
03-07-2015	576	Wouter Raskin	38	06-07-2015	581	Jef Van den Bergh	38
06-07-2015	582	Jef Van den Bergh	38	06-07-2015	583	Jef Van den Bergh	38
08-07-2015	585	Laurent Devin	38	08-07-2015	587	Georges Gilkinet	38
08-07-2015	590	Yoleen Van Camp	38	08-07-2015	591	Daphné Dumery	38
08-07-2015	594	Paul-Olivier Delannois	38	09-07-2015	599	Sabien Lahaye-Battheu	39
09-07-2015	600	Ann Vanheste	39	09-07-2015	601	André Frédéric	39
09-07-2015	605	Karolien Grosemans	39	09-07-2015	606	David Geerts	39
09-07-2015	607	Alain Top	39	10-07-2015	608	Veli Yüksel	39
10-07-2015	609	Roel Deseyn	39	10-07-2015	610	Laurent Devin	39
10-07-2015	613	Benoit Hellings	39	10-07-2015	614	Paul-Olivier Delannois	39
10-07-2015	615	Willy Demeyer	39	10-07-2015	616	Katrin Jadin	39
14-07-2015	623	Laurent Devin	39	16-07-2015	624	Paul-Olivier Delannois	39
23-07-2015	634	Jef Van den Bergh	39	23-07-2015	635	Laurent Devin	39
23-07-2015	636	Paul-Olivier Delannois	39	23-07-2015	637	Laurent Devin	39
23-07-2015	638	Bert Wollants	39	23-07-2015	640	Laurent Devin	39
23-07-2015	641	Rita Gantois	39	24-07-2015	642	Franky Demon	39
24-07-2015	643	Inez De Coninck	39	24-07-2015	644	Inez De Coninck	39

Staatssecretaris voor Armoedebestrijding, Gelijke Kansen, Personen met een beperking, en Wetenschapsbeleid, belast met Grote Steden, toegevoegd aan de minister van Financiën

Secrétaire d'État à la Lutte contre la pauvreté, à l'Égalité des chances, aux Personnes handicapées, et à la Politique scientifique, chargée des Grandes Villes, adjointe au ministre des Finances

23-04-2015	90	Eric Thiébaud	28	18-05-2015	106	Caroline Cassart-Mailleux	31
------------	----	---------------	----	------------	-----	---------------------------	----

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

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

19-03-2015	97	Sarah Smeyers	23	20-04-2015	110	Filip Dewinter	27
20-04-2015	113	Filip Dewinter	27	04-05-2015	129	Filip Dewinter	29
05-05-2015	130	Olivier Chastel	29	01-06-2015	149	Karin Temmerman	32
11-06-2015	167	Gilles Foret	34	25-06-2015	179	Benoit Hellings	37
25-06-2015	180	Benoit Hellings	37	25-06-2015	181	Benoit Hellings	37
25-06-2015	182	Olivier Chastel	37	25-06-2015	183	Olivier Chastel	37
26-06-2015	184	Filip Dewinter	37	26-06-2015	185	Benoit Hellings	37
26-06-2015	186	Benoit Hellings	37	26-06-2015	187	Filip Dewinter	37
26-06-2015	188	Filip Dewinter	37	26-06-2015	189	Denis Ducarme	37
29-06-2015	190	Monica De Coninck	37	29-06-2015	191	Denis Ducarme	37
29-06-2015	192	Benoit Hellings	37	29-06-2015	193	Denis Ducarme	37
29-06-2015	194	Denis Ducarme	37	29-06-2015	195	Denis Ducarme	37
29-06-2015	196	Denis Ducarme	37	29-06-2015	197	Filip Dewinter	37
30-06-2015	198	Olivier Chastel	37	30-06-2015	199	Olivier Chastel	37
30-06-2015	200	Benoit Hellings	37	01-07-2015	201	Barbara Pas	37
01-07-2015	202	Leen Dierick	37	02-07-2015	203	Denis Ducarme	38
02-07-2015	204	Wouter De Vriendt	38	03-07-2015	205	Leen Dierick	38
06-07-2015	206	Nahima Lanjri	38	06-07-2015	207	Nahima Lanjri	38
06-07-2015	208	Wouter De Vriendt	38	08-07-2015	209	Olivier Chastel	38
08-07-2015	210	Caroline Cassart-Mailleux	38	08-07-2015	211	Denis Ducarme	38
09-07-2015	212	Raoul Hedeboom	39	14-07-2015	213	Benoit Hellings	39
14-07-2015	214	Elio Di Rupo	39	14-07-2015	215	Benoit Hellings	39
16-07-2015	216	Olivier Chastel	39	17-07-2015	217	Denis Ducarme	39
17-07-2015	218	Denis Ducarme	39	17-07-2015	219	Denis Ducarme	39
17-07-2015	220	Franky Demon	39	17-07-2015	221	Frank Wilrycx	39
17-07-2015	222	Sabien Lahaye-Battheu	39	17-07-2015	223	Philippe Blanchart	39
17-07-2015	224	Katrin Jadin	39	17-07-2015	225	An Capoen	39
22-07-2015	226	Olivier Chastel	39	23-07-2015	227	Denis Ducarme	39
23-07-2015	228	Olivier Chastel	39	23-07-2015	229	Nahima Lanjri	39
23-07-2015	230	Benoit Hellings	39	23-07-2015	231	Wouter De Vriendt	39
24-07-2015	232	Philippe Blanchart	39				

(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 de Regie der Gebouwen

DO 2014201501310

Vraag nr. 139 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 15 januari 2015 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen:

Verkeersongevallen waar agenten bij betrokken zijn.

Jaarlijks gebeuren in België heel wat ongevallen waarbij doden of gewonden vallen. Daarbuiten zijn er nog vele ongevallen waarbij enkel blikshade te noteren valt. De politie patrouilleert op straat, ook zij worden dus geconfronteerd met ongevallen, zowel met de patrouillewagen, de fiets, te voet of met eender ander vervoermiddel.

1. a) Hoeveel ongevallen zijn er geregistreerd waarbij politieagenten en/of hun voertuig betrokken zijn in de afgelopen jaren (2012-2014)?

b) Kan u een uitsplitsing geven (per Gewest) naar vervoermodus, aard van het ongeval en ernst van de kwetsuren van de betrokken politieagenten?

2. a) Kan u aangeven wat de kostprijs is van de schade aan de betrokken voertuigen, alsmede het aantal dagen onbeschikbaarheid van de desbetreffende agenten?

b) Indien u niet over exacte cijfers beschikt, kan u hiervan een schatting maken of overweegt u dit te laten onderzoeken in de komende jaren?

3. a) Indien u deze cijfers heeft gezien, ontdekt u hierin een trend en zo ja, welke en welke verklaring heeft u hiervoor?

b) Indien de trend negatief blijkt te zijn, welke maatregelen overweegt u te nemen om deze evolutie te keren?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen van 21 september 2015, op de vraag nr. 139 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 15 januari 2015 (N.):

Vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments

DO 2014201501310

Question n° 139 de madame la députée Barbara Pas du 15 janvier 2015 (N.) au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments:

Nombre d'accidents de la circulation impliquant des agents de police.

De nombreux accidents surviennent chaque année en Belgique, causant des morts ou des blessés. De nombreux autres accidents se limitent à des dommages matériels. Comme la police patrouille dans les rues, elle est également confrontée à des accidents, que ce soit à bord d'un véhicule de patrouille, à bicyclette, à pied ou en utilisant un autre mode de transport.

1. a) Combien d'accidents impliquant des agents de police et/ou leur véhicule a-t-on enregistré au cours des dernières années (2012-2014)?

b) Pouvez-vous ventiler ces données (par Région) en fonction du mode de transport, de la nature de l'accident et de la gravité des blessures des policiers impliqués?

2. a) Pouvez-vous me faire connaître le coût que représentent les dommages aux véhicules concernés ainsi que le nombre de jours d'indisponibilité des agents impliqués?

b) Si vous ne disposez pas de statistiques précises, pouvez-vous me fournir une estimation ou envisagez-vous de mener une étude sur le sujet dans les années à venir?

3. a) Si vous avez pris connaissance de ces chiffres, y distinguez-vous une tendance et, dans l'affirmative, quelle en est selon vous l'explication?

b) Si la tendance s'avère être négative, quelles mesures envisagez-vous afin d'inverser la tendance?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments du 21 septembre 2015, à la question n° 139 de madame la députée Barbara Pas du 15 janvier 2015 (N.):

De hierna beantwoorde vragen hebben enkel betrekking op de personeelsleden van de federale politie. Op federaal niveau beschikken we immers niet over dergelijke gecentraliseerde gegevens voor de lokale politiediensten.

1. a) Het totaal aantal geregistreerde ongevallen per jaar en per maand vanaf 2003 tot en met juli 2015 vindt u in bijgevoegde tabel 1.

Het betreft hier de volledige registratie, dus zowel letselongevallen als ongevallen met alleen materiële schade.

b) In tabel 2 vindt u per Gewest alle letselongevallen die tijdens de dienst gebeurd zijn in de periode 2012 tot 2014, uitgesplitst naar de activiteit, de aard van het ongeval en de ernst van de kwetsuren van de betrokken politiemensen.

2. a) Samenvattend geeft de tabel 2 de volgende aantallen weer:

- voor 2012: 60 ongevallen met een werkverlet van 2949 dagen,
- voor 2013: 28 ongevallen met 484 dagen werkverlet en
- voor 2014: 31 ongevallen met 1686 dagen werkverlet.

De kostprijs van de schade aan politievoertuigen ingevolge ongeval is niet exact te bepalen omdat enerzijds niet alle schade die vastgesteld wordt aan voertuigen het gevolg is van een verkeersongeval en anderzijds er in de ateliers van de Federale Politie geen onderscheid gemaakt wordt naar wisselstukken en benodigdheden die gebruikt worden voor herstellingen ingevolge ongeval, vervanging door slijtage of onderhoud.

Wat wij wel kunnen meegeven is de kostprijs van de door de Federale Politie bestelde wisselstukken in zijn geheel. Het betreft hier:

- voor 2013 een bedrag van 1.760.316,01 euro en
- voor 2014 een bedrag van 1.715.884,95 euro.

Ook de kostprijs voor herstellingen van politievoertuigen door derden is gekend. Het betreft hier:

- voor 2013 een bedrag van 153.214,61 euro en
- voor 2014 een bedrag van 131.301,08 euro.

b) Zoals vermeld in antwoord op vraag 2a) is de exacte kostprijs momenteel niet gekend. De Federale Politie voert momenteel een studie uit om een nieuw softwarepakket in dienst te nemen voor het beheer van herstellingswerkplaatsen. In deze software zal de uitsplitsing naar de oorzaak van de schade wel zichtbaar zijn.

Les réponses données ci-dessous à vos questions ne concernent que les membres du personnel de la police fédérale. Nous ne disposons pas au niveau fédéral de pareils chiffres, centralisés pour les services de police locale.

1. a) Le nombre total d'accidents enregistrés par an et par mois à partir de 2003 jusqu'à juillet 2015 figure dans le tableau 1 ci-joint.

Il s'agit de l'enregistrement total, donc tant les accidents avec lésions que les accidents avec des dommages matériels uniquement.

b) Dans le tableau 2, vous trouverez par Région tous les accidents avec lésion qui se sont produits pendant le service dans la période de 2012 à 2014, ventilés selon l'activité, la nature de l'accident et la gravité des blessures des policiers concernés.

2. a) En résumé, le tableau 2 concerne:

- pour 2012: 60 accidents avec une incapacité de travail de 2949 jours,
- pour 2013: 28 accidents avec 484 jours d'incapacité de travail et
- pour 2014: 31 accidents avec 1686 jours d'incapacité de travail.

Le coût des dommages aux véhicules de police à la suite d'un accident ne peut pas être déterminé exactement parce que tous les dommages constatés aux véhicules ne sont pas la conséquence d'un accident de circulation et d'autre part les ateliers de la police fédérale n'opèrent pas de distinction sur les pièces de rechange et les outils utilisés pour les réparations à la suite d'un accident, de remplacement par usage ou entretien.

Ce que nous pouvons toutefois communiquer, c'est le prix des pièces de rechange commandées par la police fédérale dans son ensemble. Il s'agit:

- pour 2013 d'un montant de 1.760.316,01 euros et
- pour 2014 d'un montant de 1.715.884,95 euros.

Le prix des réparations des véhicules de police par des tiers est également connu. Il s'agit:

- pour 2013 d'un montant de 153.214,61 euros et
- pour 2014 d'un montant de 131.301,08 euros.

b) Comme mentionné dans la réponse à la question 2a), le coût exact n'est momentanément pas connu. La police fédérale mène actuellement une étude pour installer un nouveau logiciel destiné à la gestion des lieux de réparation. Ce logiciel permettra toutefois de visualiser la ventilation en fonction de la cause du dommage.

3. a) Het antwoord op deze vraag is tweeledig: uitsplitsing naar het aantal verkeersongevallen enerzijds en naar het aantal letselongevallen anderzijds.

Op basis van onze statistieken van de dienst expertise (2003 tot heden) kunnen wij een tendens onderkennen met betrekking tot het aantal ongevallen. Van 2003 tot 2010 hebben wij een quasi permanente stijging van het aantal verkeersongevallen kunnen vaststellen met een absolute piek van 917 ongevallen in 2010.

Sinds 2011 zien wij een omgekeerde beweging, met een aantal ongevallen in dalende lijn. De inspanningen die de Federale Politie doet naar opleiding van voertuigbestuurders toe (opname van een lessenpakket "rijden met prioritaire voertuig" in de basisopleiding en voortgezette vorming) zijn hier wellicht niet vreemd aan.

De politiemensen die politievoertuigen besturen worden gewezen op hun voorbeeldfunctie in het verkeer en op de gevolgen die dergelijke ongevallen kunnen hebben, zowel voor henzelf als voor derden. Eén van de belangrijkste items hierin is het vermijden van ongevallen door proactief en defensief rijgedrag aan te leren.

Voor wat het aantal letselongevallen betreft ligt de zaak anders. De periode waarvoor gegevens beschikbaar zijn bedraagt slechts drie jaar en dit is, gezien de grilligheid van de cijfers, te kort om een duidelijke tendens waar te nemen.

Het hoge aantal dagen werkverlet in 2012 is immers grotendeels te verklaren door één vrijwillig veroorzaakt ongeval waarbij 7 politiemotoren betrokken waren met 685 dagen werkverlet als gevolg.

b) Aangezien de tendens positief is, lijken de genomen maatregelen een gunstig gevolg aan te geven. Een opvolging is wel vereist om te kijken of deze positieve tendens aanhoudt. Vooral naar letselongevallen toe is de bekeken periode van drie jaar te kort om duidelijke conclusies te kunnen trekken.

De bijlagen bij het antwoord op deze vraag zijn het geachte Kamerlid rechtstreeks toegestuurd. Gezien het louter documentaire karakter ervan worden zij niet in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden* opgenomen maar liggen zij ter inzage bij de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers (dienst Parlementaire Vragen).

3. a) La réponse à cette question est double: ventilation en fonction du nombre d'accidents d'une part et en fonction du nombre d'accidents avec lésions d'autre part.

Sur la base de nos statistiques du service expertise (2003 à aujourd'hui), nous pouvons distinguer une tendance relative au nombre d'accidents. De 2003 à 2010, nous avons pu constater une augmentation quasi permanente du nombre d'accidents de circulation avec un pic absolu de 917 accidents en 2010.

Depuis 2011, nous constatons un mouvement inverse, avec un nombre d'accidents en baisse. Les efforts que la police fédérale consent en termes de formation de conducteurs de véhicules (reprise d'un cours "conduire avec un véhicule prioritaire" dans la formation de base et la formation continuée) n'y sont certainement pas étrangers.

Les policiers qui conduisent des véhicules de police sont sensibilisés à leur rôle d'exemple dans la circulation et aux conséquences que de tels accidents peuvent avoir, tant pour eux-mêmes que pour des tiers. Un des éléments essentiels à cet égard est d'éviter les accidents en apprenant la conduite proactive et défensive.

En ce qui concerne le nombre d'accidents avec lésions, les choses se présentent différemment. La période pour laquelle des données sont disponibles s'élève uniquement à trois ans et c'est, vu la versatilité des chiffres, trop court pour observer une tendance claire.

Le nombre élevé de jours d'incapacité de travail en 2012 s'explique en effet en grande partie par un accident causé volontairement où 7 motos de la police étaient impliquées avec 685 jours d'incapacité de travail en conséquence.

b) Étant donné que la tendance est positive, les mesures prises semblent indiquer des suites favorables. Le suivi est toutefois requis pour observer si cette tendance positive se maintient. Surtout en ce qui concerne les accidents avec lésions, la période observée de trois ans est trop courte pour pouvoir tirer des conclusions claires.

Les annexes jointes à la réponse à cette question ont été transmises directement à l'honorable membre. Étant donné leur caractère de pure documentation, il n'y a pas lieu de les insérer au *Bulletin des Questions et Réponses*, mais elles peuvent être consultées au greffe de la Chambre des représentants (service des Questions parlementaires).

DO 2014201502691

Vraag nr. 320 van de heer volksvertegenwoordiger Koen Metsu van 23 april 2015 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen:

Aanpak radicalisering.

Omdat het bestrijden en concreet aanpakken van radicalisering een belangrijk thema blijft, zou ik met volgende vragen een genuanceerd en duidelijk beeld hopen te verkrijgen omtrent deze materie.

1. Waar kunnen familie, vrienden, ouders, enzovoort terecht indien ze vermoedens van radicalisering hebben bij een dochter, zoon, vriend, familielid, enzovoort?

2. a) Is er reeds een specifiek plan om radicalisering of extremisme vroegtijdig bij jongeren op te sporen en aan preventie en repressie te doen en is hierbij de rol en de voorlichting van scholen cruciaal?

b) Zo ja, hoe wil men dit concreet aanpakken en naar de bevolking toe communiceren?

3. Hoeveel erkende moskeeën zijn er in België (aantal Vlaamse en aantal Waalse)?

4. Wie zijn de imams in die moskeeën: bekeerde Westelingen die prediken in het Vlaams of imams die niet bekend zijn met onze cultuur of samenlevingsvorm?

5. Welke rol kunnen imams spelen in het opsporen en aanpakken van radicalisering bij jongeren?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen van 17 september 2015, op de vraag nr. 320 van de heer volksvertegenwoordiger Koen Metsu van 23 april 2015 (N.):

1. U weet dat de meeste bevoegdheden in het kader van preventie zich niet op het federale niveau bevinden.

Op dit ogenblik zijn er in dit kader een aantal mogelijkheden:

- bij de lokale politie;
- lokale preventiediensten (een aantal steden/ gemeenten beschikken op dit ogenblik bovendien over een 'gespecialiseerde' ambtenaar - bovendien wordt hun aantal nog uitgebreid).

DO 2014201502691

Question n° 320 de monsieur le député Koen Metsu du 23 avril 2015 (N.) au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments:

La lutte contre la radicalisation.

Etant donné l'importance que continuent à revêtir la lutte contre la radicalisation et la prise en charge de ce phénomène, je souhaiterais, en posant les questions suivantes, obtenir une image claire et nuancée de la situation.

1. Vers qui la famille, les amis, les parents, ou d'autres personnes peuvent-ils se tourner lorsqu'ils suspectent que leur fille, fils, ami, membre de la famille, ou autre est en train de se radicaliser?

2. a) Un plan spécifique a-t-il déjà été mis en place pour détecter précocement les jeunes qui se radicalisent ou qui basculent dans l'extrémisme, ainsi que pour organiser la prévention et la répression dans ce cadre? L'information aux écoles et le rôle qui leur est dévolu sont-ils d'une importance capitale?

b) Dans l'affirmative, comment la Belgique compte-t-elle concrètement s'attaquer à ce phénomène et comment entend-elle s'adresser à la population?

3. Combien de mosquées reconnues la Belgique compte-t-elle? Combien en Flandre et combien en Wallonie?

4. Qui sont les imams de ces mosquées: des occidentaux convertis qui prêchent en néerlandais ou des personnes qui ne sont pas familiarisées avec notre culture ou notre mode de vie?

5. Quel rôle les imams peuvent-ils jouer dans la détection et la lutte contre la radicalisation des jeunes?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 septembre 2015, à la question n° 320 de monsieur le député Koen Metsu du 23 avril 2015 (N.):

1. Comme vous le savez, la plupart des compétences dans le domaine de la prévention ne relèvent pas du niveau fédéral.

Plusieurs possibilités se présentent actuellement à cet égard:

- la police locale;
- les services locaux de prévention (en outre, plusieurs villes/ communes disposent en ce moment d'un fonctionnaire 'spécialisé' - et leur nombre va augmenter).

In de verschillende actieplannen van de deelstaten rond radicalisering worden verdere initiatieven aangekondigd ("groene telefoon, preventie, tegengaan van radicalisering in het onderwijs en zo meer).

2. Er bestaat reeds een Plan Radicalisme in ons land dat momenteel geactualiseerd wordt.

De klemtoon ligt daarbij onder meer op de versterking van het preventieeluk en de samenwerking met Gewesten en Gemeenschappen. Zo worden ook vertegenwoordigers van de deelstaten opgenomen in de Nationale Taskforce die het Plan strategisch aanstuurt.

Daardoor zal de link tussen de federale aanpak en bijvoorbeeld de preventie in het onderwijs, bevoegdheid van de gemeenschappen, beter kunnen gemaakt worden.

3 en 4. Deze parlementaire vraag valt niet onder mijn bevoegdheden, maar behoort tot die van mijn collega, de heer Koen Geens, minister van Justitie.

5. Imams kunnen een zeer belangrijke rol spelen, minder op het vlak van detectie, dan wel op het vlak van de preventie en de nazorg. Zij kunnen immers met kennis van zaken het een en ander op een religieus correcte manier kaderen.

DO 2014201502981

Vraag nr. 369 van de heer volksvertegenwoordiger Koenraad Degroote van 07 mei 2015 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen:

Medische uithalingen door politiediensten.

Door de maatschappelijke realiteit is de capaciteit van de geïntegreerde politie ontoereikend om op kwalitatieve wijze haar taken te vervullen. In dit kader wordt momenteel een kerntakendebat gevoerd, waarbij wordt gekeken welke oneigenlijke taken kunnen worden uitbesteed aan private instanties.

In dit kader werd mij de aanwending van de politiecapaciteit inzake medische uithalingenesignaleerd. In principe staan de veiligheidskorpsen in voor het transporteren van gevangenen naar ziekenhuizen. In geval van gevaarlijke gedetineerden wordt hiervoor politie ingezet.

Door de huidige regeling betekent dit dat sommige politiezones veel capaciteit verliezen aan de diverse transportbewegingen.

Dans les différents plans d'action des entités fédérées en matière de radicalisation, d'autres initiatives sont également annoncées ("téléphone vert, prévention, lutte contre la radicalisation dans l'enseignement, etc.).

2. Il existe déjà un Plan Radicalisme dans notre pays. Ce plan est actuellement mis à jour.

Il met notamment l'accent sur le renforcement du volet prévention et la collaboration avec les Régions et Communautés. Ainsi, des représentants des entités fédérées siègent également au sein de la Taskforce nationale qui assure le pilotage stratégique du Plan.

Cela permettra d'établir plus facilement un lien entre l'approche fédérale et, par exemple, la prévention dans l'enseignement, une compétence des communautés.

3 et 4. Cette question parlementaire ne relève pas de mes compétences, mais de celles de mon collègue, monsieur Koen Geens, ministre de la Justice.

5. Les imams peuvent jouer un rôle essentiel, non pas tant sur le plan de la détection, mais en termes de prévention et de suivi. Ils peuvent en effet agir en connaissance de cause et prévoir un encadrement religieux correct.

DO 2014201502981

Question n° 369 de monsieur le député Koenraad Degroote du 07 mai 2015 (N.) au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments:

Le transfèrement de détenus pour raisons médicales par les services de police.

La réalité sociale est telle que la capacité de la police intégrée s'avère insuffisante pour assumer ses tâches de manière qualitative. Un débat sur les missions prioritaires de la police est mené pour le moment dans ce contexte et la possibilité de sous-traiter des tâches "impropres" à des organismes privés est examinée.

Il m'est revenu à cet égard que la capacité policière est utilisée pour le transfèrement de détenus pour raisons médicales. Les corps de sécurité s'occupent en principe de transporter les détenus à l'hôpital. Pour les détenus dangereux, il est fait appel à la police.

Les règles actuelles font que ces différents transports entraînent des pertes de capacité importantes pour certaines zones de police.

Kan u via de provinciale verbindingssambtenaren een overzicht geven over de medische uithalingen die de laatste drie jaar door de politiediensten werden verzorgd?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen van 17 september 2015, op de vraag nr. 369 van de heer volksvertegenwoordiger Koenraad Degroote van 07 mei 2015 (N.):

De cijfergegevens van deze medische uithalingen worden niet centraal bijgehouden, noch bij de politie noch bij de provinciale verbindingssambtenaren noch bij het veiligheidskorps.

DO 2014201503267

Vraag nr. 405 van de heer volksvertegenwoordiger Philippe Blanchart van 26 mei 2015 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen:

Praktijken van anarchisten in Brussel.

Een bijzonder actieve anarchistische groepering van extreemlinkse strekking zou terreur zaaien in Brussel. Zij legt zich momenteel toe op de sabotage van de toekomstige gevangenis van Haren, 'symbool van het gevestigde regime'.

Op haar website *Lacavale.be* verklaart de beweging dat ze eveneens actief is in de gemeenten Molenbeek, Anderlecht en Sint-Gillis, evenzoveel plaatsen die de leden van de groep aan elke controle willen onttrekken.

Die anarchisten zijn tegen de gevangenis, tegen de politie en tegen de macht. Ze roepen op tot de vernieling van bewakingscamera's in het openbaar vervoer, het in brand steken van auto's van eurocraten en de gijzelneming van cipiers.

Er groeit dan ook enige onrust bij de mogelijke slachtoffers en doelwitten van hun aanvallen, onder meer bij de aannemers die bezig zijn met het gevangenisproject.

1. Wat is uw kijk op die situatie?
2. Kunt u ons meer informatie bezorgen over de samenstelling van die groepering en over de bedreiging die ze vormt voor de betrokkenen en de brede bevolking?
3. Welke maatregelen worden er genomen om die praktijken een halt toe te roepen?

Pouvez-vous me fournir, par l'entremise des fonctionnaires de liaison provinciaux, un aperçu des transfèvements de détenus pour raisons médicales qui ont été assurés par les services de police au cours des trois dernières années?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 septembre 2015, à la question n° 369 de monsieur le député Koenraad Degroote du 07 mai 2015 (N.):

Les chiffres concernant les escortes des détenus pour raisons médicales ne sont pas tenus à jour au niveau central ni par la police ni par le fonctionnaire de liaison provincial ni par le corps de sécurité.

DO 2014201503267

Question n° 405 de monsieur le député Philippe Blanchart du 26 mai 2015 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les agissements d'anarchistes à Bruxelles.

Un groupe particulièrement actif d'anarchistes à tendance d'extrême gauche sèmerait la terreur à Bruxelles. Il se concentre pour l'instant sur le sabotage de la future prison de Haren, "symbole du pouvoir en place".

Sur son site internet, *Lacavale.be*, le mouvement déclare être également actif dans les communes de Molenbeek, Anderlecht ou encore Saint-Gilles, tant d'endroits que les membres du groupe disent vouloir rendre "incontrôlables".

Anti-prison, anti-police, anti-pouvoir, ces anarchistes font la promotion de toute une série d'attaques comme celles contre les caméras de surveillance des transports en commun, les mises à feu de voitures d'eurocrates ou encore les prises en otage de matons.

Un sentiment d'inquiétude se développe du côté des victimes et cibles potentielles de leurs attaques, comme par exemple les entrepreneurs qui travaillent sur le projet de la prison.

1. Quel regard portez-vous sur cette situation?
2. Pouvez-vous fournir de plus amples informations quant à la composition de ce groupe et aux menaces qu'il représente pour les personnes concernées et la population au sens large?
3. Quelles sont les mesures prises afin de contrer ces agissements?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen van 17 september 2015, op de vraag nr. 405 van de heer volksvertegenwoordiger Philippe Blanchart van 26 mei 2015 (Fr.):

1. De problematiek rond de anarchisten wordt van dichtbij nauwlettend opgevolgd door de bevoegde inlichtingen- en de veiligheidsdiensten.

2. De Belgische inlichtingen- en veiligheidsdiensten werken reeds lange tijd op de anarchistische groeperingen en dit in samenwerking met hun buitenlandse collega's. Niet-tegenstaande de bouw van de toekomstige gevangenis van Haren momenteel hun prioritaire doelwit lijkt te zijn, blijven ook andere "traditionelere" doelwitten gevisieerd. De modus operandi van de anarchisten bestaat vooral uit acties van materiele aard, zoals vernielingen, brandstichtingen of het aanbrengen van tags.

3. Er werden reeds verschillende veiligheidsmaatregelen genomen ten aanzien van de mogelijke targets in dit dossier, zowel voor personen en instellingen als voor verscheidene bedrijven. U zal begrijpen dat ik omwille van hun veiligheid evenwel niet kan ingaan op de inhoud van die maatregelen.

DO 2014201503409

Vraag nr. 421 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 04 juni 2015 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen:

De evolutie van jongerengeweld.

Het lijkt erop dat de moderne maatschappij steeds vaker geconfronteerd wordt met ernstig jongerengeweld. Geweld van jongeren dus tegen leeftijdsgenoten maar ook tegen andere medeburgers.

Vechtpartijen met enorme materiële, maar ook met ernstige lichamelijke en psychische letsels. Graag had ik meer cijfergegevens om te weten hoe dit jongerengeweld de jongste jaren is geëvolueerd.

1. Hoeveel straatgevechten, gevechten in openbare gebouwen, in schoolgebouwen en in cafés zijn er in 2010, 2011, 2012, 2013 en 2014 geweest waarin jongeren (minderjarigen dus) betrokken waren?

2. Kunt u deze cijfers opsplitsen per Gewest?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 septembre 2015, à la question n° 405 de monsieur le député Philippe Blanchart du 26 mai 2015 (Fr.):

1. La problématique relative aux anarchistes est suivie de près par les services de renseignement et de sécurité compétents.

2. Les services de renseignement et de sécurité belges travaillent depuis longtemps déjà sur les groupes anarchistes et ce, en collaboration avec leurs collègues à l'étranger. Même si la construction de la future prison de Haren semble être actuellement leur cible prioritaire, d'autres cibles "plus traditionnelles" restent également visées. Le mode opératoire des anarchistes consiste principalement en des actions de nature matérielle comme des destructions, des incendies criminels ou des tags.

3. Diverses mesures de sécurité ont déjà été prises à l'égard des cibles potentielles dans ce dossier, tant pour des personnes et des institutions que pour plusieurs entreprises. Vous comprendrez que pour leur sécurité, je ne peux cependant détailler ces mesures.

DO 2014201503409

Question n° 421 de madame la députée Barbara Pas du 04 juin 2015 (N.) au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments:

Évolution des actes de violence commis par des jeunes.

Il semblerait que les comportements très violents se multiplient de nos jours chez les jeunes, notamment à l'égard de jeunes de leur âge mais aussi d'autres citoyens.

Les bagarres sont à l'origine de dégâts matériels très importants mais peuvent aussi entraîner des lésions corporelles et psychiques graves. Je souhaiterais obtenir plus de données chiffrées afin d'avoir une idée plus précise de l'évolution au cours de ces dernières années des faits de violence commis par des jeunes.

1. Combien de bagarres de rue, de bagarres dans des lieux publics, dans des écoles et dans des cafés, impliquant des jeunes (mineurs), ont été dénombrées en 2010, 2011, 2012, 2013 et 2014?

2. Pouvez-vous répartir ces chiffres par Région?

3. Zijn er schattingen of zijn er heel concrete cijfers wat dat betekent op het vlak van lichamelijke letsels? Over de verschillende jaren?

4. Hoeveel manuren heeft dit de lokale en/of de federale politie gekost? Kan u een idee geven van het aantal per jaar en per Gewest?

5. a) Hoeveel politiemensen werden er naar aanleiding van of in de nasleep van dit jongerengeweld het slachtoffer?

b) Hoeveel uren werkonbekwaamheid had dit voor gevolg?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen van 17 september 2015, op de vraag nr. 421 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 04 juni 2015 (N.):

1 en 2. Betreffende het aantal gevechten delen wij het geachte lid mee dat het aantal door de politiediensten geregistreerde feiten betreffende "Misdrijven tegen de lichamelijke integriteit" meer bepaald "Opzettelijke slagen en/of verwondingen buiten familie", in de Algemene Nationale Gegevensbank (ANG) op basis van de processen-verbaal, voor de periode 2010-2014 op het gewestelijk niveau, opgenomen werden in de tabel in bijlage.

De ANG is een politiedatabank waarin feiten geregistreerd worden op basis van processen-verbaal die voortvloeien uit de missies van de gerechtelijke en bestuurlijke politie. Zij laat toe om tellingen uit te voeren op verschillende statistische variabelen, zoals het aantal geregistreerde feiten, de modi operandi, de voorwerpen gehanteerd bij het misdrijf, de gebruikte vervoermiddelen, de bestemmingen-plaats, en zo meer.

Om het begrip "jongeren" enigszins te kaderen, worden de bekomen cijfers opgedeeld naar minder- en meerderjarigen.

Teneinde een evolutie aanschouwelijk voor te kunnen stellen over de jaren 2010-2014 heen, wordt een eventuele daling/ stijging tussen twee opeenvolgende jaren procentueel weergegeven.

Deze gegevens zijn afkomstig uit de databankafsluiting van 24 april 2015.

3. Existe-t-il des estimations ou des chiffres concrets en matière de lésions corporelles pour les années susmentionnées?

4. Combien d'heures/homme la police locale et/ou fédérale ont-elles dû consacrer à ces violences? Est-il possible d'obtenir une répartition par année et par Région?

5. a) Combien de policiers ont été les victimes de ces actes de violence commis par des jeunes?

b) Combien d'heures d'incapacité de travail en ont résulté?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 septembre 2015, à la question n° 421 de madame la députée Barbara Pas du 04 juin 2015 (N.):

1 et 2. Concernant le nombre de combats, l'honorable membre trouvera en annexe un tableau reprenant le nombre de faits concernant "les infractions contre l'intégrité physique" et plus spécifiquement les "coups et/ou blessures volontaires hors sphère familiale" enregistrés dans la Banque de données Nationale Générale (BNG) par les services de police sur base des procès-verbaux pour la période 2010-2014 au niveau régional.

La BNG est une banque de données policière dans laquelle se trouvent les faits enregistrés sur base des procès-verbaux découlant des missions de police judiciaire et administrative. Elle permet de calculer différentes variables statistiques comme le nombre de faits enregistrés, les modi operandi, les objets manipulés lors du délit, les moyens de transport utilisés, les destinations de lieux, etc.

Pour la compréhension du terme 'Jeunes', les chiffres ont été divisés en mineurs et majeurs.

Afin d'obtenir une vue évolutive pour les années 2010-2014, il arrive qu'une augmentation/ baisse éventuelle apparaisse entre deux années consécutives.

Ces données proviennent de la clôture de la banque de donnée en date du 24 avril 2015.

Misd. tegen de lichamelijke integriteit/Infr. contre l'intégrité physique
Opz. slagen en/of verwondingen buiten familie/Coups et/ou blessures vol. hors sphère familiale

Brussels Hoofdstedelijk Gewest/Région de Bruxelles-Capitale

	2010	2011	2011-2010	2012	2012-2011	2013	2013-2012	2014	2014-2013
Meerderjarig/Majeur	2.794	2.973	6,41%	2.533	-14,80%	2.552	0,75%	2.485	-2,63%
Minderjarig/Mineur	396	458	15,66%	283	-38,21%	272	-3,89%	284	4,41%
Totaal/Total:	3.190	3.431	7,55%	2.816	-17,92%	2.824	0,28%	2.769	-1,95%

Vlaams Gewest/Région flamande

	2.010	2.011	2011-2010	2.012	2012-2011	2.013	2013-2012	2.014	2014-2013
Meerderjarig/Majeur	14.765	14.853	0,60%	12.455	-16,14%	11.308	-9,21%	11.291	-0,15%
Minderjarig/Mineur	2.778	2.442	-12,10%	1.909	-21,83%	1.597	-16,34%	1.402	-12,21%
Totaal/Total:	17.543	17.295	-1,41%	14.364	-16,95%	12.905	-10,16%	12.693	-1,64%

Waals Gewest/Région wallonne

	2.010	2.011	2011-2010	2.012	2012-2011	2.013	2013-2012	2.014	2014-2013
Meerderjarig/Majeur	9.720	9.863	1,47%	8.204	-16,82%	8.023	-2,21%	7.537	-6,06%
Minderjarig/Mineur	1.867	1.620	-13,23%	1.295	-20,06%	1.271	-1,85%	1.014	-20,22%
Totaal/Total:	11.587	11.483	-0,90%	9.499	-17,28%	9.294	-2,16%	8.551	-7,99%

3. Aangaande schattingen of concrete cijfers wat dit geweld betekent op het vlak van lichamelijke letsels dienen wij het geachte lid mee te delen dat dit aspect geen deel uitmaakt van de Algemene Nationale Gegevensbank. Bijgevolg is het niet mogelijk om op basis van de informatie beschikbaar in de Algemene Nationale Gegevensbank een gedetailleerd antwoord op de vraag inzake lichamelijke letsels te geven.

4 en 5. De vragen betreffende cijfers op het vlak van het aantal bestede manuren, het aantal slachtoffers onder de politiemensen en het aantal uren werkonbekwaamheid als gevolg van bovengenoemde geregistreerde feiten, kan niet worden beantwoord daar dit aspect geen deel uitmaakt van de momenteel aangewende registratietool "GALoP". Bevragingen van deze en soortgelijke tools leverden geen resultaat op.

3. Concernant les chiffres concrets se rapportant aux lésions corporelles suite aux faits présentés en annexe, aucune réponse ne peut être apportée par la Banque de données Nationale Générale à l'honorable membre. Il est donc impossible de fournir une réponse détaillée à la question relative aux chiffres se rapportant aux lésions corporelles.

4 et 5. Aucune réponse ne peut être apportée aux questions relatives aux chiffres en la matière, notamment sur le nombre d'heures consacrées par homme, le nombre de victimes parmi les policiers et le nombre d'heures d'incapacité de travail à la suite des faits enregistrés, étant donné que cet aspect n'est pas repris dans "GALoP", l'outil d'enregistrement actuellement utilisé. La demande a été faite vers des applications similaires mais n'a donné aucun résultat.

DO 2014201503478

Vraag nr. 431 van de heer volksvertegenwoordiger Philippe Goffin van 08 juni 2015 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen:

Inzet van politieagenten tijdens de Grote Prijs van België Formule 1 in Spa-Francorchamps.

Jaarlijks wonen 45.000 tot 60.000 toeschouwers en autoracieliefhebbers uit België en Europa de Grote Prijs van België Formule 1 in Spa-Francorchamps bij.

Zowel tijdens de race als de dagen ervoor worden er vele Belgische politieagenten ingezet om toezicht te houden en de veiligheid van de toeschouwers te verzekeren. Frankrijk, Duitsland, Nederland en Luxemburg sturen ook politieagenten.

1. Hoeveel politieagenten werden er voor de jongste vijf edities (2010, 2011, 2012, 2013 en 2014) per jaar ingezet om de Grote Prijs van België Formule 1 in Spa-Francorchamps in goede banen te leiden?

2. Wat waren, per jaar, de kosten voor de inzet van politieagenten voor de Grote Prijs tijdens de jongste vijf jaar?

3. Hoe wordt de politieomkadering voor de Grote Prijs georganiseerd?

4. De politiezone Stavelot-Malmedy, die territoriaal verantwoordelijk is voor het circuit, kan de bijkomende werklast van de Grand Prix niet alleen dragen. Hoe worden de taken derhalve tussen de lokale en de federale politie verdeeld?

5. Welke materiële middelen worden er voor de Grote Prijs van België Formule 1 in Spa-Francorchamps ingezet?

6. Dragen de organisatoren van het evenement een deel van de kosten voor de inzet van politiepersoneel tijdens de Grote Prijs?

7. Hoe wordt de samenwerking tussen de Belgische politiediensten en de Franse, Duitse, Nederlandse en Luxemburgse politieagenten georganiseerd?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen van 17 september 2015, op de vraag nr. 431 van de heer volksvertegenwoordiger Philippe Goffin van 08 juni 2015 (Fr.):

DO 2014201503478

Question n° 431 de monsieur le député Philippe Goffin du 08 juin 2015 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments:

L'encadrement policier du Grand Prix de Spa-Francorchamps.

Le Grand Prix de Formule 1 de Spa-Francorchamps rassemble chaque année entre 45 000 et 60 000 spectateurs et passionnés de courses automobiles venant de Belgique et d'Europe.

De nombreux policiers belges sont mobilisés pour encadrer et assurer la sécurité de ces spectateurs, tant durant la course que les jours précédents. Des policiers sont également envoyés par les pays limitrophes: France, Allemagne, Pays-Bas et Luxembourg.

1. Au cours des cinq dernières éditions (2010, 2011, 2012, 2013 et 2014), combien de policiers ont été déployés pour encadrer le Grand Prix de Formule 1 de Spa-Francorchamps? Je désirerais une répartition par année.

2. Quel a été, au cours des cinq dernières années, le coût de l'encadrement policier de ce Grand Prix? Je désirerais une répartition par année.

3. Comment est organisé l'encadrement policier de ce Grand Prix?

4. La zone de police de Stavelot-Malmedy, qui est territorialement responsable du circuit, ne peut assumer seule la charge que représente ce Grand Prix. Comment sont donc réparties les missions entre police locale et police fédérale?

5. Quels moyens matériels sont mobilisés à l'occasion du Grand Prix de Formule 1 de Spa-Francorchamps?

6. Les organisateurs de cet événement supportent-ils une partie du coût de l'encadrement policier du Grand Prix?

7. Comment est organisée la coopération entre les services belges et les policiers envoyés par les pays limitrophes (France, Allemagne, Pays-Bas et Luxembourg)?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 septembre 2015, à la question n° 431 de monsieur le député Philippe Goffin du 08 juin 2015 (Fr.):

1. Aantal ingezette politieagenten

1. Nombre de policiers engagés

Jaar/ <i>Année</i>	2010	2011	2012	2013	2014
Manschappen/ <i>Effectifs</i>	992	936	926	750	795

2. De kostprijs

2. Le coût

Jaar/ <i>Année</i>	2010	2011	2012	2013	2014
Prijs (in ureenheden)/ <i>Prix (en Unité horaire)</i>	21720	19274	19274	15079	15831

3. Organisatie van de politiebegeleiding

De dienstverlening van de ordehandhavers verspreidt zich over vijf dagen (van woensdag vóór de Grote Prijs tot maandagochtend, de dag na de Grote Prijs) en wordt onderverdeeld in 12 pauzes.

De ordehandhavers worden geleidelijk ingezet: tijdens de eerste pauze worden slechts enkele personeelsleden ingezet, het maximaal aantal manschappen wordt bereikt op zondag, de dag van de Grote Prijs, met ongeveer 250 ingezette politieagenten.

Er worden drie hoofdopdrachten vervuld:

- het verkeer;
- het onderhandelde beheer van de openbare ruimte (beveiliging, preventie, interventie en zo meer);
- de gerechtelijke politie (onderzoek, interpellatie en terbeschikkingstelling van de daders van misdrijven).

4. Sinds 2012 leidt de federale politie de ordedienst. De PZ (Politiezone) Stavelot-Malmedy zorgt voor de gevraagde manschappen, zoals de andere zones. De kernposten die een bijzondere kennis van het terrein vereisen, worden evenwel bemand door personeel uit de PZ Stavelot-Malmedy.

De bevelvoering wordt op geïntegreerde wijze georganiseerd: het niveau *Gold* wordt geleverd door de federale politie; 2 van de 4 niveaus *Silver* zijn van de lokale politie (PZ Stavelot-Malmedy), en 2 van de federale politie.

5. Materiële middelen:

- helikopter op zaterdag en zondag overdag, met beeldtransmissie;

3. Organisation de l'encadrement policier

Le service d'ordre s'étend sur cinq jours (du mercredi avant le Grand Prix, au lundi matin, lendemain du Grand Prix) et est réparti en 12 pauses.

L'engagement des forces est progressif: la première pause ne concerne que quelques membres du personnel, le maximum des effectifs est atteint le dimanche, journée du Grand Prix avec un effectif d'environ 250 policiers.

Trois missions essentielles sont remplies:

- la circulation;
- la gestion négociée de l'espace public (sécurisation, prévention, intervention, etc.);
- la police judiciaire (recherche, interpellation et mise à disposition des auteurs d'infractions).

4. Depuis 2012 c'est la police fédérale qui dirige le service d'ordre. La ZP (Zone de Police) Stavelot Malmedy fournit les effectifs demandés comme les autres zones. Cependant, les postes-clés nécessitant une connaissance particulière du terrain sont occupés par du personnel issu de la ZP Stavelot Malmedy.

Le commandement est organisé de manière intégrée: l'échelon *Gold* est fourni par la police fédérale; des 4 échelons *Silver*, 2 sont de la police locale (ZP Stavelot Malmedy) et 2 sont de la police fédérale.

5. Moyens matériels:

- hélicoptère le samedi et le dimanche journée, avec transmission vidéo;

- signalisatiematerieel WPR (*WegPolitie - Police de la Route*);

- vervoers- en patrouillevoertuigen;
- moto's;
- sanitaire voertuigen.

Bijzondere middelen:

- cavalerie als preventieve dienstverlening op de campings,
- hond die explosieven opspoor in de tribunes en de VIP-zones.

6. De organisatoren:

- leveren het rust- en briefinglokaal aan de politie, binnen de circuitomheining;
- bieden onderdak aan de Franse politieagenten die ter versterking komen;
- leveren de verkeersgidsen op de plaatsen waar de aanwezigheid van politieagenten niet noodzakelijk is;
- zetten private veiligheidsmiddelen in.

7. Internationale samenwerking

- De Nederlandse en Luxemburgse collega's worden ingezet krachtens het BENELUX-verdrag.
- De Franse en Duitse collega's worden gevraagd op basis van de PRUM-akkoorden.

Elk land levert motorrijders en personeel te voet.

- De Luxemburgers en de Fransen worden geïntegreerd in de Belgische online-eenheden rond het circuit.

- De Nederlanders en de Duitsers worden als reserve bewaard en treden op aanvraag op wanneer zich problemen voordoen met hun medeburgers.

- De motorrijderseenheden nemen deel aan alle opdrachten, toegewezen aan hun Belgische collega's.

De begeleiding van deze buitenlandse politieagenten wordt verzekerd door de Belgische officier-coördinator van het EPICC (Euregionaal centrum voor samenwerking en informatie) te Heerlen (Nederland).

Al deze versterkingen met buitenlandse politieagenten (ongeveer 70 verspreid over twee dagen) zijn gratis.

- matériel de balisage WPR (*WegPolitie - Police de la Route*);

- véhicules de transport et de patrouille;
- motos;
- camions sanitaires.

Moyens particuliers:

- cavalerie en service préventif dans les campings,
- chien détecteur d'explosif dans les tribunes et les zones VIP.

6. Les organisateurs:

- fournissent le local de repos et de briefing à la police, dans l'enceinte du circuit;
- fournissent le gîte aux policiers français venant en renfort;
- fournissent les guides de circulation dans les endroits où la présence de policiers n'est pas indispensable;
- engagent des moyens de sécurité privée.

7. Coopération internationale

- Les collègues des Pays Bas et du Luxembourg sont engagés en vertu du traité BENELUX.

- Les collègues français et allemands sont sollicités sur base des accords de PRUM.

- Chaque pays fournit des motocyclistes et du personnel à pied.

- Les Luxembourgeois et les Français sont intégrés au sein des unités belges en ligne autour du circuit.

- Les Néerlandais et les Allemands, sont gardés en réserve et interviennent sur demande lorsque des problèmes se posent avec leurs concitoyens.

- Les unités motocyclistes participent à toutes les missions dévolues à leurs collègues belges.

L'encadrement de ces policiers étrangers est assuré par l'officier belge coordinateur de l'EPICC (Centre eurégional de coopération et d'information) à Heerlen (Pays Bas).

Tous ces renforts de policiers étrangers (environ 70 répartis en 2 jours) sont gratuits.

DO 2014201503479

Vraag nr. 432 van de heer volksvertegenwoordiger Philippe Goffin van 08 juni 2015 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen:

Inzet van politieagenten tijdens beroepswielervedstrijden.

In België worden er, vooral in het voorjaar, tal van wielervedstrijden georganiseerd. Ze zijn erg populair bij een groot deel van de bevolking. Tijdens de professionele wielervedstrijden worden er politieagenten ingezet die de veiligheid van de wielrenners en de toeschouwers verzekeren.

De kosten van die politieomkadering worden zowel door de federale overheid als door de politiezones gedragen. Sommige politiezones, die de kosten te hoog vinden, weigeren thans de doortocht van wielervedstrijden op hun grondgebied.

Het gevaar is niet denkbeeldig dat er voortaan enkel nog wedstrijden zullen plaatsvinden in gemeenten waar er wel nog in een omkadering wordt voorzien, waardoor die politiezones nog dieper in de buidel zullen moeten tasten.

1. Hoeveel politieagenten werden er de jongste vijf jaar per jaar ingezet om de beroepswielervedstrijden in ons land in goede banen te leiden?

2. Wat waren de kosten voor de politieomkadering van beroepswielervedstrijden per jaar tijdens de jongste vijf jaar?

3. Hoe wordt de politieomkadering voor beroepswielervedstrijden georganiseerd?

4. Hoe worden de taken tussen de federale en de lokale politie verdeeld?

5. Welk werkvolume vertegenwoordigt dat, uitgedrukt in voltijdequivalenten?

6. Welke materiële middelen worden er ingezet voor beroepswielervedstrijden?

7. a) Krijgen de politiezones steun bij de organisatie van beroepswielervedstrijden?

b) Kunnen ze de kosten voor de omkadering van die evenementen geheel of gedeeltelijk op de organisatoren verhalen?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen van 17 september 2015, op de vraag nr. 432 van de heer volksvertegenwoordiger Philippe Goffin van 08 juni 2015 (Fr.):

DO 2014201503479

Question n° 432 de monsieur le député Philippe Goffin du 08 juin 2015 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments:

L'encadrement policier des courses cyclistes professionnelles.

Sur le territoire de notre pays, les courses cyclistes sont légion, surtout au printemps, et sont très populaires auprès d'une large part de la population. Les courses cyclistes professionnelles doivent être encadrées par les services de police, afin d'assurer la sécurité tant des coureurs que celle des spectateurs.

Le coût de cet encadrement policier est supporté à la fois par le pouvoir fédéral et par les zones de police. Certaines zones de police, qui jugent ce coût trop élevé, refusent désormais le passage de courses cyclistes sur leur territoire.

Cela crée un risque: que les courses se recentrent sur le territoire des communes où elles sont encadrées, faisant peser un coût d'autant plus important sur ces zones de police.

1. Au cours des cinq dernières années, combien de policiers ont été déployés pour encadrer les courses cyclistes professionnelles sur notre territoire? Je désirerais une répartition par année.

2. Quel a été, au cours des cinq dernières années, le coût de l'encadrement policier des courses cyclistes professionnelles? Je désirerais une répartition par année.

3. Comment est organisé l'encadrement policier des courses cyclistes professionnelles?

4. Comment sont réparties les tâches entre police fédérale et police locale?

5. Quel volume de travail cette mobilisation représente-t-elle en termes d'équivalents temps-plein?

6. Quels moyens matériels sont mobilisés à l'occasion des courses cyclistes professionnelles?

7. a) Les zones de police sont-elles soutenues dans l'organisation de courses cyclistes professionnelles?

b) Peuvent-elles faire supporter tout ou partie du coût de l'encadrement de ces événements par leurs organisateurs?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 septembre 2015, à la question n° 432 de monsieur le député Philippe Goffin du 08 juin 2015 (Fr.):

1 en 2. Hieronder, het aantal manuren gepresteerd door leden van de federale wegpolytie en de personeelskosten voor het escorteren van wielervedstrijden voor de laatste vijf jaar.

1 et 2. Ci-dessous, le nombre d'heures/hommes prestées par les membres de la police fédérale de la route et les coûts en personnel pour escorter les courses cyclistes pour les cinq dernières années.

	2010	2011	2012	2013	2014
Man U /heures/hommes	20 822	19 269	21 236	18 236	17 917
FTE	13,7	12,7	14	12	11,8
Kost (€)/Coût (€)	831 102	786 442	892 100	790 920	804 460

3 en 6. De verschillende politiezones en/of inrichters van wielervedstrijden maken hun dossiers van de supralokale wielervedstrijden over aan het Nationaal Invalspunt van de Federale Politie.

DAO (directie van de operaties inzake bestuurlijke politie) duidt een directeur-coördinator aan als algemene coördinator voor de federale politie in het domein van de openbare orde.

Deze algemene coördinator zal de nodig geachte coördinatievergadering(en) beleggen met alle betrokken diensten van zowel lokale als federale politie evenals de inrichter van deze wielervedstrijd.

De algemene coördinator verzamelt de versterkingsaanvragen van de verschillende politiepartners en ziet toe op de toekenning hiervan.

De politiepartners maken een evaluatie over de noodzaak van een escorte en zullen, rekening houdend met de aard van de voorziene reisweg en het aantal deelnemers, het effectief bepalen voor het escorte.

Het belangrijkste criterium voor het al dan niet toekennen van een escorte van de federale politie is dat de wedstrijd over meerdere politiezones wordt verreden. Uitzonderlijk worden er, op vraag van de betrokken politiezone, escortes geleverd voor wielervedstrijden binnen één bepaalde politiezone.

In grote lijnen kan men stellen dat voor een wielervedstrijd volgende middelen kunnen ingezet worden:

- een coördinatievoertuig geleverd door de diensten van de aangeduide directeur-coördinator. Dit voertuig rijdt enige minuten vóór de wedstrijd en doet een laatste controle of er geen onverwachte hindernissen op de reisweg bevinden. De bemanning verzekert het contact tussen de verschillende politiezones en het escorte dispositief;
- een commando voor het escorte (al dan niet op voertuig);

3 et 6. Les différentes zones de police et/ou les organisateurs des courses cyclistes transmettent leurs dossiers pour les courses cyclistes supra-locales au Point de Contact National de la Police Fédérale.

DAO (Direction des opérations de police administrative) désigne un Directeur Coordonateur comme coordonateur général pour la police fédérale pour tout ce qui concerne l'ordre public.

Ce coordonateur général va organiser la ou les réunions de coordination nécessaires avec les différents services aussi bien de la police locale que fédérale ainsi que les organisateurs de cette course cycliste.

Le coordonateur général rassemble les demandes de renfort des différents partenaires policiers et supervise l'attribution de ces derniers.

Les partenaires policiers font une évaluation du besoin d'une escorte et déterminent, en tenant compte de la nature du trajet prévu et du nombre de participants, l'effectif pour cette escorte.

Le critère le plus important pour accorder ou non une escorte de la police fédérale est le fait que la course traverse plusieurs zones de police. Exceptionnellement, à la demande de la zone de police concernée, des escortes peuvent être livrées pour une course cycliste se déroulant sur une seule zone de police.

En général, les différents moyens suivants peuvent être engagés pour une course cycliste:

- un véhicule de coordination pour les services du Directeur Coordonateur désigné. Ce véhicule démarre quelques minutes avant la course et fait les derniers contrôles afin de s'assurer qu'aucun obstacle impromptu ne se trouve sur le trajet. L'équipage assure le contact entre les différentes zones de police et le dispositif d'escorte;
- un commando pour l'escorte (en véhicule ou non);

- een aantal motorrijders (bepaald tijdens de coördinatievergadering);

- voor de belangrijkste wedstrijden kan er ook een beroep gedaan worden op de luchtsteun van de federale politie (hetzij ten voordele van het escorte, hetzij ten voordele van de lokale politie in het raam van de handhaving openbare orde);

- de politiezones kunnen tevens voor de beveiliging van de reisweg of voor het handhaven van de openbare orde gebruik maken van leden van het Interventiekorps van de federale politie of van steun van andere politiezones in het raam van de Hycap-regeling (onderhevig aan een aantal criteria, cfr. MFO-2);

- de politiezones kunnen tevens gebruik maken van de cavalerie van de federale politie voor het beveiligen van grotere ruimtes zoals parken en pleinen;

- op vraag van de verschillende partners kan DAO een informatieaanvraag doen bij de verschillende politiediensten en/of een dreigingsanalyse laten uitvoeren.

4. De federale politie staat in het voor het volledig wedstrijddispositief (dus tussen het openingsvoertuigen en het sluitingsvoertuig), terwijl de lokale politie buiten het wedstrijddispositief werkt.

De taken van de lokale politie zijn:

- verkeersregeling;
- naleving parkeerverbod;
- beveiliging vertrek- en aankomstzone;
- toezicht randevenementen;
- controle inzet signaalgevers.

5. Bijvoorbeeld voor 2014: 11.8 FTE.

Het werkvolume bedraagt : 17.917 manuren gespendeerd aan wielervedstrijden op een totaal van 1.926.334 manuren = 0,93 %.

7. De federale politie beschikt niet over de nodige informatie om aan deze vraag te antwoorden.

- un nombre de motards (décidé au cours des réunions de coordination);

- pour les courses importantes, l'appui aérien de la police fédérale peut aussi être engagé (soit en faveur de l'escorte, soit en faveur de la police locale dans le cadre de la gestion de l'ordre public);

- les zones de police peuvent également, pour la sécurité du trajet et pour la gestion de l'ordre public, faire appel aux membres du Corps d'Intervention de la police fédérale ou à l'appui d'autres zones de police dans le cadre du règlement Hycap (dépendant d'un certain nombre de critères, voir MFO-2);

- les zones de police peuvent également faire appel à la cavalerie de la police fédérale pour la sécurisation de grands espaces comme les parcs et les plaines;

- À la demande de différents partenaires, DAO peut faire une demande d'informations aux différents services de police et/ ou faire exécuter une analyse de la menace.

4. La police fédérale est responsable de l'entièreté du dispositif de course (donc entre le véhicule d'ouverture et le véhicule de clôture) alors que la police locale travaille en dehors du dispositif de course.

Les tâches de la police locale sont:

- le règlement de la circulation;
- le respect des interdictions de parking;
- la surveillance des zones de départ et d'arrivée;
- le contrôle des événements périphériques;
- le contrôle de l'engagement des signaleurs.

5. Par exemple pour l'année 2014: 11.8 FTE.

La charge de travail s'élève à: 17.917 heures/hommes consacrées aux courses cyclistes sur un total de 1.926.334 heures/hommes = 0,93 %.

7. La police fédérale ne dispose pas des informations nécessaires pour répondre à cette question.

DO 2014201503642

Vraag nr. 454 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Gilkinet van 16 juni 2015 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen:

Wiertz Museum in Elsene.-

In 2015 is het 150 jaar geleden dat de romantische schilder Antoine Wiertz overleed. Een deel van zijn oeuvre wordt tentoongesteld in Elsene, in een museum dat zijn naam draagt. Het Musée Wiertz Museum maakt deel uit van de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten van België.

Jammer genoeg verkeren verscheidene museumzalen blijkbaar in zeer slechte staat. Ten gevolge van vochtproblemen moesten meerdere muren afgebikt worden. Een muur waartegen een moeilijk verplaatsbaar monumentaal schilderij opgesteld staat, is ingestort. De Regie der Gebouwen moet ingrijpen.

In 2011 liet minister Laruelle weten dat de Regie der Gebouwen zich boog over plannen voor de restauratie van het Wiertz Museum, voor een bedrag van 2,5 miljoen euro. Het ziet ernaar uit dat men dat geld, als men de kunstwerken wil vrijwaren, dringend op zijn minst gedeeltelijk moet beschikbaar stellen.

1. Werden er sinds 2011 werken uitgevoerd in het Wiertz Museum, en zo ja, welke werken, en voor welk bedrag?

2. a) Wat zal de Regie der Gebouwen ondernemen opdat de noodzakelijke renovatiewerken worden uitgevoerd en de kunstwerken gevrijwaard blijven?

b) Wanneer zal de Regie der Gebouwen actie ondernemen?

c) Welk budget zal er hiervoor geoormerkt worden?

3. Hoe staat het met de plannen voor een totale renovatie waarnaar minister Laruelle in 2011 verwees?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen van 17 september 2015, op de vraag nr. 454 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Gilkinet van 16 juni 2015 (Fr.):

DO 2014201503642

Question n° 454 de monsieur le député Georges Gilkinet du 16 juin 2015 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments:

Le musée Wiertz à Ixelles.

Cette année 2015 marque le 150^e anniversaire de la mort du peintre romantique Antoine Wiertz dont une partie de l'oeuvre est exposée au sein d'un musée qui porte son nom à Ixelles. Cet établissement fait partie du consortium des Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique.

Malheureusement, il apparaît que plusieurs pièces du bâtiment sont dans un état de délabrement avancé avec notamment des problèmes d'humidité qui ont imposé le décapage de plusieurs murs et l'éboulement d'un mur devant lequel est placé un tableau monumental dont le déplacement est difficilement réalisable. Une intervention de la Régie des bâtiments s'avère donc nécessaire.

En 2011, la ministre Laruelle m'indiquait qu'un projet de restauration du Musée Wiertz était à l'étude à la Régie des bâtiments et représentait un budget de 2,5 millions d'euros. Vraisemblablement, il devient urgent de débloquer au moins une partie de ce montant si l'on veut préserver l'oeuvre.

1. Le Musée Wiertz a-t-il fait l'objet de travaux depuis 2011? Le cas échéant, de quels travaux s'agit-il et quel montant y a été consacré?

2. a) Quelles actions la Régie des bâtiments va-t-elle entreprendre pour répondre à l'état de délabrement du Musée Wiertz et préserver les oeuvres?

b) Dans quel délai?

c) Quel budget y sera consacré?

3. Qu'en est-il du projet de rénovation global évoqué en 2011 par la ministre Laruelle?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 septembre 2015, à la question n° 454 de monsieur le député Georges Gilkinet du 16 juin 2015 (Fr.):

1. Lijst van de investeringen:

2007	236 800	Restauratie van de dak/ <i>Restauration de la toiture</i>
2008	6 582,4	Topografische studie/ <i>Etude topographique</i>
2009	384,35	Asbeste test/ <i>Test laboratoire amiante</i>
2013	993,41	Technische reparatie/ <i>Réparation technique</i>
2014	1 280,00	Vochtigheid analyse/ <i>Analyse humidité</i>

Totaal: 246.010,63 euro

2. a) Rekening houdend met de budgettaire prioriteiten en beperkingen, zal de Regie der Gebouwen voor eind 2015 de nodige interventies onderzoeken met het oog op een renovatie van het gebouw alsook een betere zichtbaarheid van de tentoongestelde collectie.

b) Een oriëntatie zou in 2016 moeten gegeven worden betreffende de renovatie en de herdynamisering van de site.

c) Het nodige budget zal afhankelijk zijn van de resultaten van de te voorziene analyse voor eind 2015.

3. Het gevolg dat gegeven wordt aan het renovatieproject zal verduidelijkt worden begin 2016 in functie van de resultaten van de lopende analyse en de beschikbare budgettaire middelen alsook andere eventuele te ontwikkelen potentiële financieringsbronnen.

DO 2014201503719

Vraag nr. 476 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Renate Hufkens van 22 juni 2015 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen:

De herbestemming van het militaire vliegterrein in Goetsenhoven.

Het militair domein te Goetsenhoven is één van de vele militaire domeinen die Vlaams-Brabant rijk is. De federale politie heeft zijn oog laten vallen op dit domein om er een opleidingscentrum op te bouwen.

De toestemming tot overdracht van het domein van Defensie naar Binnenlandse Zaken werd reeds in 2013 gegeven door de toenmalige minister van Defensie De Crem.

1. Liste des investissements:

Total: 246.010,63 euro

2. a) Tenant compte des priorités et contraintes budgétaires, la Régie des Bâtiments examinera avant fin 2015 les interventions nécessaires en vue d'une rénovation du bâtiment ainsi qu'une meilleure visibilité de la collection y exposée.

b) Une orientation devrait être donnée en 2016 concernant la rénovation et la redynamisation du site.

c) Le budget nécessaire dépendra des résultats de l'analyse à prévoir avant fin 2015.

3. La suite à donner au projet de rénovation sera précisée début 2016 en fonction des résultats de l'analyse en cours et des moyens budgétaires disponibles ainsi que d'autres éventuelles sources de financement potentielles à développer.

DO 2014201503719

Question n° 476 de madame la députée Renate Hufkens du 22 juin 2015 (N.) au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments:

La réaffectation du domaine militaire de Gossoncourt.

Le domaine militaire de Gossoncourt est l'un des nombreux domaines militaires que compte le Brabant flamand. La police fédérale a manifesté son intérêt pour ce domaine, où elle souhaite créer un centre de formation.

En 2013, le ministre de la Défense de l'époque, M. De Crem, avait autorisé son transfert de la Défense à l'Intérieur.

Ik ondervroeg u reeds over de status van dit dossier in mijn schriftelijke vraag nr. 171 van 28 januari 2015 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2014-2015, nr. 14, blz. 18). De federale politie heeft zijn behoefteprogramma voorgelegd aan de Inspectie van financiën, die meer inzicht eist in de investering- en exploitatiekosten.

De federale politie heeft de vraag doorgespeeld naar de Regie der Gebouwen die een raming zal maken van het vooropgestelde behoefteprogramma. Deze raming zou eind juni 2015 afgerond zijn.

Ondertussen kan de federale politie reeds kosteloos gebruik maken van het terrein. Een mogelijkheid zou erin bestaan om in samenwerking met de lokale besturen een tijdelijke schietstand in te richten voor de lokale politiebesturen.

Daarnaast wordt de luchtmachtbasis gebruikt door Vliegclub de Wouw. Ook hun lot is momenteel onzeker.

1. Hoeveel bedraagt de raming van het behoefteplan door de Regie der Gebouwen? Welk bedrag zal aan welk type infrastructuur worden toegewezen?

2. Heeft Vliegclub de Wouw reeds contact opgenomen met de federale politie met betrekking tot haar voortbestaan op het terrein? Kan de club actief blijven na de overdracht? Zo ja, onder welke voorwaarden?

3. Hebben er gesprekken plaatsgevonden over de inrichting van een mogelijke schietstand voor lokale politiebesturen op het terrein? Zo ja, wanneer en wat was de uitkomst van deze gesprekken? Zal er een schietstand worden ingericht? Zo ja, onder welke voorwaarden?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen van 01 oktober 2015, op de vraag nr. 476 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Renate Hufkens van 22 juni 2015 (N.):

1. De raming is het voorwerp van een gedetailleerde studie waarbij mogelijke alternatieven onderzocht worden in samenspraak met de klant (Federale Politie). Het is bijgevolg voorbarig om hier reeds bedragen te communiceren.

2. De Regie der Gebouwen is hiervan niet op de hoogte. Deze vraag dient aan de Federale Politie gesteld worden. Echter, de concessie met de Federale Politie nog niet officieel rond en is het terrein nog in concessie met Defensie.

Je vous ai déjà interrogé sur l'état de ce dossier dans ma question écrite n° 171 du 28 janvier 2015 (*Bulletin des questions et réponses écrites*, Chambre, 2014-2015, n° 14, p. 18). La police fédérale a soumis son programme des besoins à l'Inspection des Finances, qui a souhaité avoir une meilleure vue d'ensemble des coûts d'investissement et d'exploitation.

La police fédérale a transmis cette demande à la Régie des Bâtiments, qui devait établir une estimation du programme des besoins tel qu'il a été défini. Cette estimation devait être prête fin juin 2015.

Entre-temps, la police fédérale peut déjà disposer gratuitement du terrain. Une possibilité consisterait à y installer, en coopération avec les administrations locales, un stand de tir temporaire pour les polices locales.

Par ailleurs, le club aéronautique De Wouw utilise la base aérienne. Le sort de ce club est également incertain à l'heure actuelle.

1. À combien s'élève l'estimation du programme des besoins par la Régie des Bâtiments? Pourriez-vous répartir les montants par type d'infrastructures?

2. Le club aéronautique De Wouw a-t-il déjà contacté la police fédérale concernant son maintien sur le terrain? Ce club pourra-t-il poursuivre ses activités après le transfert? Dans l'affirmative, à quelles conditions?

3. Des pourparlers ont-ils été menés sur la possible installation sur le terrain d'un stand de tir pour les polices locales? Dans l'affirmative, quand ces pourparlers ont-ils été menés et à quel résultat ont-ils abouti? Un stand de tir sera-t-il installé? Dans l'affirmative, à quelles conditions?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments du 01 octobre 2015, à la question n° 476 de madame la députée Renate Hufkens du 22 juin 2015 (N.):

1. L'estimation fait l'objet d'une étude détaillée dans le cadre de laquelle les alternatives possibles sont examinées en concertation avec le client (Police fédérale). Il est par conséquent prématuré de communiquer déjà des montants.

2. La Régie des Bâtiments n'en a pas connaissance. Cette question doit être posée à la Police fédérale. Cependant, la concession avec la Police fédérale n'est pas encore conclue officiellement et le terrain est encore en concession avec la Défense.

Het al dan niet actief kunnen blijven van de vliegclub en onder welke voorwaarden, dient in de toekomst in overleg met de Federale Politie bekeken te worden. In elk geval voorziet het masterplan niet de mogelijkheid dat de vliegclub actief blijft op termijn.

De Federale Politie werd door de vliegclub gecontacteerd en een uitnodiging voor een vergadering over de voortgang van het project zal hen binnenkort overgemaakt worden. In dit stadium is het echter nog niet mogelijk om te bepalen in welke mate de site nog beschikbaar zal kunnen blijven voor de vliegclub.

Dit aspect zal onlosmakelijk verbonden zijn aan de concrete planning voor de ontwikkeling het project evenals aan de veiligheidseisen die hieraan verbonden zijn. Deze besprekingen impliceren zowel de Federale Politie als de Regie der Gebouwen.

3. De contacten met de politiezones werden genomen in een eerdere fase van het project. Dit om te polsen naar hun intenties wat betreft de ontwikkeling van het project, met name de schietstand. Nieuwe besprekingen zullen zeker plaatshebben met het oog op een budgettaire raming, uitgevoerd door de Regie der Gebouwen. Deze zal zeker zorgen dat bepaalde discussies geconcretiseerd kunnen worden met het oog op de inrichting van de schietstand, eventueel te voordele van de politiezones.

Ik ben natuurlijk voorstander van het creëren van synergie binnen de Geïntegreerde Politie.

De verwezenlijking van het uitvoeren van dergelijke synergie op de site van Goetsenhoven blijft echter gebonden aan de financiële deelnemingsvoorwaarden voor de politiezones, waarvoor het politiecollege de bevoegde autoriteit blijft.

DO 2014201504513

Vraag nr. 595 van de heer volksvertegenwoordiger Koen Metsu van 31 juli 2015 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen:

Bommelingen.

1. Zijn er afnemende of toenemende trends vast te stellen in het aantal valse bommeldingen sinds uw aantreden?
2. In hoeveel percent van de gevallen wordt een dader van een valse bommelding gevat en berecht?
3. Wat zijn de straffen voor valse bommeldingen?
4. Wat zijn de voornaamste doelwitten of plaatsen van (valse) bommeldingen?

La question de savoir si le club d'aviation pourra ou non maintenir ses activités et dans quelles conditions doit, à l'avenir, être examinée en concertation avec la Police fédérale. Quoi qu'il en soit, le masterplan ne prévoit pas la possibilité que le club d'aviation reste en activité à terme.

La Police fédérale a été contactée par le club d'aviation et une invitation sera très prochainement transmise, ceci en vue de planifier une réunion visant à aborder le développement du projet. Il n'est, toutefois, pas possible à ce stade de déterminer dans quelle mesure le site pourra être maintenu à disposition du club d'aviation.

Cet aspect sera intrinsèquement lié à la planification concrète du développement du projet d'aménagement du site, ainsi que des contraintes de sécurité qui y seront liées. Les discussions impliqueront en ce sens tant la Police fédérale que la Régie des Bâtiments.

3. Des contacts avec les zones de police avaient été entrepris dans une phase antérieure du projet, afin de sonder leurs intentions quant au développement du projet, notamment en matière de stands de tir. De nouvelles discussions devront certainement être menées en regard de l'estimation budgétaire réalisée par la Régie des Bâtiments, laquelle permettra certainement de concrétiser certaines discussions à l'égard de l'aménagement des stands de tir, éventuellement au profit des zones de police.

Je suis naturellement favorable à la création de synergies au sein de la Police Intégrée.

La concrétisation de la mise en oeuvre de ce type de synergies sur le site de Gossoncourt resteront toutefois liées aux conditions financières de participation pour les zones de police, pour lesquelles les Collèges de police restent l'autorité compétente.

DO 2014201504513

Question n° 595 de monsieur le député Koen Metsu du 31 juillet 2015 (N.) au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments:

Alertes à la bombe.

1. Depuis votre entrée en fonction, observe-t-on une hausse ou une diminution du nombre de fausses alertes à la bombe?
2. Quel est le pourcentage de fausses alertes à la bombe dont l'auteur est arrêté et jugé?
3. Quelles sanctions encourt-il?
4. Quels sont les lieux ou cibles principalement visés par les (fausses) alertes à la bombe?

5. Hoeveel bommeldingen, valse of reële, komen vanuit terroristische organisaties?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen van 17 september 2015, op de vraag nr. 595 van de heer volksvertegenwoordiger Koen Metsu van 31 juli 2015 (N.):

1. De Algemene Nationale Gegevensbank (ANG) is een politiedatabank waarin feiten geregistreerd worden op basis van processen-verbaal die voortvloeien uit de missies van de gerechtelijke en bestuurlijke politie. Zij laat toe om tellingen uit te voeren op verschillende statistische variabelen, zoals het aantal geregistreerde feiten, de modi operandi, de voorwerpen gehanteerd bij het misdrijf, de gebruikte vervoermiddelen, de bestemmingen-plaats, en zo meer.

De onderstaande tabel 1 bevat het aantal door de politiediensten geregistreerde feiten inzake "Bommelding", zoals geregistreerd in de ANG op basis van de processen-verbaal op nationaal en niveau voor de periode 2010-2014. De gegevens zijn afkomstig van de databankafsluiting van 24 april 2015. Hierbij kan echter niet aangegeven worden of het om een echte of onschadelijke bom gaat. Ook omvat de ANG geen informatie betreffende het al dan niet vals karakter van de bommelding.

Zo stellen wij in 2011 een stijging van 29,03 % vast in vergelijking met 2010. In 2012 daalt het aantal geregistreerde bommeldingen met 10 % om vervolgens weer toe te nemen in 2013 (+2,78 %) en in 2014 (+18,02 %).

5. Combien d'alertes à la bombe, fausses ou réelles, peuvent-elles être attribuées à des organisations terroristes?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 septembre 2015, à la question n° 595 de monsieur le député Koen Metsu du 31 juillet 2015 (N.):

1. La Banque de données nationale générale (BNG) est une banque de données policière qui contient les faits enregistrés sur base des procès-verbaux découlant des missions de police judiciaire et administrative. Elle permet de calculer différentes variables statistiques comme le nombre de faits enregistrés, les modi operandi, les objets manipulés lors du délit, les moyens de transport utilisés, les destinations de lieux, etc.

Le tableau 1 reprend le nombre de faits d'alertes à la bombe enregistrés par les services de police dans la BNG sur base des procès-verbaux au niveau national pour la période 2010-2014. Les données proviennent de la clôture du 24 avril 2015. Il n'est pas possible de faire une distinction entre les véritables bombes et les leurres. La BNG ne contient pas non plus d'information quant à savoir s'il s'agit ou non d'une fausse alerte.

Nous constatons en 2011 une augmentation de 29,03 % comparativement à 2010. En 2012, le nombre d'alertes à la bombe enregistrées a chuté de 10 % pour de nouveau augmenter en 2013 (+2,78 %) et en 2014 (+18,02 %).

Tabel 1/Tableau 1	2010	2011	2012	2013	2014
Bommelding/Alerte à la bombe	186	240	216	222	262

2. De onderstaande tabel 2 betreft het aantal door de politiediensten geregistreerde verdachten inzake bommelding. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de ANG geen uitspraak doet over het al dan niet schuldig karakter van de verdachte.

De gegevens werden opgemaakt op nationaal niveau voor de periode 2010-2014.

2. Le tableau 2 reprend le nombre de suspects enregistrés par les services de police en matière d'alerte à la bombe. Il est à noter que la BNG ne donne pas d'indication quant à la culpabilité ou non du suspect.

Les données sont établies au niveau national pour la période 2010-2014.

Tabel 2/Tableau 2	2010	2011	2012	2013	2014
Aantalverdachten/ <i>Nombre de suspects</i>	75	98	101	112	114

3. De vraag betreffende straffen voor valse bommeldingen dient te worden gesteld aan mijn waarde collega van het ministerie van Justitie.

4. De onderstaande tabel 3 betreft het aantal door de politiediensten geregistreerde feiten inzake 'Bommelding' in functie van de bestemming van de pleegplaats.

De gegevens werden opgemaakt op nationaal niveau voor de periode 2010-2014.

3. La question concernant les peines attribuées en matière de fausses alarmes doit être posée à mon honorable collègue du département de la Justice.

4. Le tableau 3 reprend le nombre de faits d'alerte à la bombe enregistrés par les services de police en fonction de la destination des lieux.

Les données sont établies au niveau national pour la période 2010-2014.

Tabel 3/Tableau 3	2010	2011	2012	2013	2014
Openbare dienstverlening/ <i>Service public</i>	46	55	37	44	56
Woning - hoofdverblijf/ <i>Habitation - résidence principale</i>	25	34	42	41	39
Terrein/kunstwerk/ <i>Terrain/ouvrage d'art</i>	23	38	33	22	38
Onderwijsinstelling/ <i>Enseignement (institution d')</i>	9	22	13	24	25
Bestuurlijk gebouw/ <i>Bâtiment administratif</i>	8	15	18	10	11
Welzijns-/gezondheidsinstelling/ <i>Institution sociale/institution de santé</i>	9	9	16	12	13
Niet nader bepaald/ <i>Non précisée</i>	11	9	8	12	17
Horeca/ <i>Horeca</i>	14	15	11	7	7
Bedrijf/ <i>Entreprise</i>	7	8	7	11	9
Woning/ <i>Habitation</i>	5	3	5	4	10
Winkel/ <i>Magasin</i>	3	8	5	2	5
Luchthaven/ <i>Aéroport</i>	3	1	3	9	6
Recreatie en cultuur/ <i>Loisirs et culture</i>	2	3	6	7	4
Dienst/ <i>Service</i>	4	2	3	4	2
Sport/ <i>Sport</i>	2	1	2	4	4
Financiële instelling/ <i>Institution financière</i>	3	4		2	2
Grote handelszaken/ <i>Grandes surfaces</i>	1	4	1	2	3
Militaire installatie/ <i>Installation militaire</i>	2	1		1	4
Omgevingwoning -aanhorigheid/ <i>Abords de l'habitation - dépendances</i>	2	2	2	1	1
Bestemming woning-specificatie/ <i>Destination de l'habitation-spécification</i>	1		2	1	2
Specificatie/ <i>Spécification</i>	3	1			1
Vervoermiddel/ <i>Moyen de transport</i>	2	1		1	1
Religieus gebouw/plaats/ <i>Édifice religieux/lieu du culte</i>		1	2		1
Ontuchthuis/ <i>Maison de débauche</i>	1	1		1	
Specificatie vervoermiddel/ <i>Spécification de moyen de transport</i>		2			1
Totaal/ <i>Total:</i>	186	240	216	222	262

5. Gelet op bovengenoemde omschrijving van de ANG en meer bepaald haar beschikbare variabelen, is het niet mogelijk een antwoord te geven op de vraag hoeveel bommeldingen van terroristische organisaties uitgaan.

5. Au vu de la description du contenu de la BNG faite ci-dessus et plus précisément des variables disponibles, il ne nous est pas possible de répondre à la question relative aux nombres d'alertes à la bombe émanant d'organisations terroristes.

**Vice-eersteminister en minister van
Ontwikkelingssamenwerking, Digitale Agenda,
Telecommunicatie en Post**

DO 2014201504739

Vraag nr. 242 van de heer volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 27 augustus 2015 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Ontwikkelingssamenwerking, Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post:

Foutieve facturen.

Er bereiken ons klachten van consumenten die ten onrechte een piekfactuur voor hun vaste telefonie in de bus krijgen. Deze bevatten oproepen naar 070- en 0900-nummers die de betrokkenen onmogelijk op die momenten gedaan kunnen hebben.

Ook wanneer de betrokken operator de fout erkent en een kredietnota opmaakt als tegemoetkoming, zorgt dit voor aanzienlijke ongemakken voor de betrokkenen. Het fenomeen zou volgens de klantendienst nog zijn voorgevallen.

1. Hoeveel klachten ontving de Ombudsdienst met betrekking tot facturatie in 2013, 2014 en de twee eerste kwartalen van 2015?

2. In hoeveel gevallen wezen lijntesten op onregelmatigheden die invloed konden hebben gehad op de verbindingen?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Ontwikkelingssamenwerking, Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post van 17 september 2015, op de vraag nr. 242 van de heer volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 27 augustus 2015 (N.):

1. De Ombudsdienst ontving in 2013, 2014 en 2015 respectievelijk 9.859, 7.320 en 4.615 (tot 7 september 2015) klachten met betrekking tot facturatie.

Met betrekking tot facturatie van 070 en 090x-nummers werden in 2013, 2014 en 2015 respectievelijk 107, 184 en 108 (tot 7 september 2015) klachten ontvangen.

2. De Ombudsdienst kan niet natrekken in hoeveel gevallen lijntesten onregelmatigheden hebben uitgewezen die invloed konden hebben gehad op de verbindingen naar 070- en/of 090x-nummers.

**Vice-premier ministre et ministre de la
Coopération au développement, de l'Agenda
numérique, des Télécommunications et de la Poste**

DO 2014201504739

Question n° 242 de monsieur le député Roel Deseyn du 27 août 2015 (N.) au vice-premier ministre et ministre de la Coopération au développement, de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste:

Erreurs de facturation.

Nous avons été saisis de plaintes de consommateurs ayant reçu à tort des factures astronomiques pour leur téléphonie fixe. Sur ces factures figurent des appels vers des numéros 070 et 0900 que les intéressés n'ont jamais pu effectuer à ces moments.

Même si l'opérateur concerné reconnaît l'erreur de facturation et établit une note de crédit à titre de compensation, cette situation entraîne des inconvénients importants pour les intéressés. À en croire le service clientèle, ce phénomène se serait déjà produit précédemment.

1. Combien de plaintes relatives à la facturation le Service de médiation pour les télécommunications a-t-il reçues en 2013, 2014 et 2015?

2. Dans combien de cas des tests de ligne ont-ils révélé des irrégularités ayant pu affecter les liaisons téléphoniques?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de la Coopération au développement, de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste du 17 septembre 2015, à la question n° 242 de monsieur le député Roel Deseyn du 27 août 2015 (N.):

1. Le service de médiation a reçu en 2013, en 2014 et en 2015 (jusqu'au 7 septembre 2015) respectivement 9.859, 7.320 et 4.615 plaintes relatives à la facturation.

En ce qui concerne la facturation des numéros 070 et 090x, 107, 184 et 108 réclamations ont été respectivement enregistrées en 2013, en 2014 et en 2015 (jusqu'au 7 septembre 2015).

2. Le service de médiation ne peut pas vérifier le nombre de tests de ligne effectués prouvant des irrégularités à l'origine de connexions vers des 070 et/ou des numéros 090x.

Uit de behandeling van beroepsklachten blijkt evenwel dat operatoren soms natrekken of er tijdens de bewuste periode al dan niet sprake was van storingen die een invloed zouden kunnen hebben gehad op de totstandkoming van deze verbindingen en/of op de betwiste facturatie.

Tot op heden heeft een operator evenwel nooit erkend dat een storing aan de basis ligt van oproepen naar 070- en/of 090x-nummers.

Indien er toch crediteringen worden uitgevoerd berust dit vnl. op commerciële beslissingen. Daarnaast kan het ook gebeuren dat een inbreuk door de dienst aanbieder tegen de Ethische Code aan de basis ligt van een beslissing tot creditering (bijvoorbeeld doordat het tarief niet wordt vermeld tijdens het begin van de oproep).

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

DO 2014201502826

Vraag nr. 159 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 29 april 2015 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, belast met Beliris en de Culturele Instellingen:

Internationaal Strafhof. - Eventuele terugtrekking van Afrika.

Het voortbestaan van het Internationaal Strafhof (ICC) werd onlangs in gevaar gebracht. De Zimbabwaanse voorzitter van de Afrikaanse Unie, Robert Mugabe, heeft immers aangekondigd dat Afrika zich vanaf juni 2015 zal terugtrekken uit dit permanente hof.

Maar er is meer! De heer Mugabe heeft ook voorgesteld een Afrikaans internationaal gerechtshof op te richten om recht te spreken in strafzaken die nu voor het ICC worden gebracht. Deze aankondiging komt niet als een verrassing, aangezien Afrika steeds meer kritiek heeft op het ICC omdat het racistisch zou zijn.

1. Hoe zit het precies met de aankondiging van de voorzitter van de Afrikaanse Unie dat Afrika zich uit het Internationaal Strafhof (ICC) zou terugtrekken?

2. Hoeveel invloed zal het ICC nog hebben als Afrika vertrekt, als men bedenkt dat elk onderzoek sinds 2002 op dat continent heeft plaatsgevonden?

Du traitement des plaintes en médiation, il ressort ainsi que les opérateurs vérifient parfois, au cours de la période contestée, s'il y a eu une interférence pouvant influencer l'existence de ces numéros composés et/ou la facturation contestée.

Jusqu'à présent, jamais un opérateur n'a reconnu qu'un dérangement est à la base d'appels vers les numéros 070 et/ou 090x. La création de notes de crédit résulte principalement de décisions commerciales.

Par ailleurs, il peut également arriver qu'une infraction au Code d'Ethique par le fournisseur de services (par exemple, le tarif n'est pas mentionné en début d'appel) soit à l'origine d'une décision de créditer un montant.

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

DO 2014201502826

Question n° 159 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 29 avril 2015 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

La Cour pénale internationale. - L'éventuel retrait de l'Afrique.

Dernièrement, la survie de la Cour pénale internationale (CPI) est mise en péril. En effet, le président de l'Union africaine, le Zimbabwéen Robert Mugabe, a annoncé le retrait de l'Afrique de cette juridiction permanente et ce, dès le mois de juin 2015.

Mais ce n'est pas tout! Monsieur Mugabe a également proposé la création d'une Cour africaine de Justice internationale pour juger les affaires criminelles actuellement soumises à la CPI. Cette annonce n'est pas très étonnante puisque l'Afrique critique de plus en plus la CPI, qu'elle considère comme raciste.

1. Pouvez-vous communiquer ce qu'il en est de l'annonce du président de l'Union africaine de quitter la Cour pénale internationale (CPI)?

2. Quel sera encore le crédit de la CPI en cas de départ de l'Afrique étant donné que toutes les enquêtes depuis 2002 sont situées sur ce continent?

3. Hoe kan dit permanente hof nog een goed imago hebben als dit aangekondigde vertrek ook betekent dat de Afrikaanse leiders, maar ook hun handlangers, berechting zullen ontlopen?

4. a) Moet het ICC niet hervormd worden als antwoord op het falen van de universele rechtspraak en moet daarbij de nadruk niet gelegd worden op het belang van gerechtigheid voor verzoening?

b) Zo ja, op welke manier moet dat gebeuren?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, belast met Beliris en de Culturele Instellingen van 17 september 2015, op de vraag nr. 159 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 29 april 2015 (Fr.):

De geruchten dat de AU (Afrikaanse Unie) beslist zou hebben om de Afrikaanse staten die partij zijn bij het Statuut van Rome te gelasten om zich uit het Statuut terug te trekken, werden gevoed door een aantal leiders van staten, zowel partij en niet-partij bij het Statuut, die tot de meest vijandige ten opzichte van het Strafhof behoren.

Ze werden gestart als reactie op de afgifte van aanhoudingsbevelen voor de Soedanese president al-Bashir (als gevolg van de verwijzing naar het Hof, door de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties in 2005, van de situatie in Darfoer (Soedan)) en van dagvaardingen aan de Keniaanse president Kenyatta en zijn vicepresident Ruto om ter terechtzitting te verschijnen voor hun rol in het geweld in Kenia in 2007/2008 dat volgde op de verkiezingen (als gevolg van de aanhangigmaking, op initiatief van de procureur van het Hof, van de situatie in Kenia, bij het ontbreken van actie door de nationale rechtsmacht). De mededeling van Robert Mugabe, huidig voorzitter van de Afrikaanse Unie, moet in het kader van die invloedssfeer beschouwd worden.

Tot op heden nam de AU geen enkele beslissing om zijn lidstaten te gelasten zich uit het Statuut van Rome terug te trekken.

Een eventuele terugtrekking kan enkel soeverein beslist worden door een staat die partij is bij het Statuut van Rome. De Afrikaanse Unie is niet als dusdanig partij bij het Statuut van Rome.

Een terugtrekking uit het Statuut van Rome zou overigens enkel gevolgen hebben voor de toekomst en zou geen einde stellen aan de lopende zaken.

3. Comment donner une bonne image de cette juridiction permanente alors que cette annonce de départ marque l'impunité non seulement des dirigeants africains mais également de leurs hommes de main?

4. a) Ne faudrait-il pas réformer la CPI afin de contrer l'échec de l'universalité de la justice et mettre l'accent sur l'importance de la justice pour la réconciliation?

b) Si oui, de quelle(s) manière(s)?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 17 septembre 2015, à la question n° 159 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 29 avril 2015 (Fr.):

Les rumeurs d'une décision de l'UA (Union Africaine), qui enjoindrait les États africains parties au Statut de Rome de s'en retirer, ont été lancées par quelques dirigeants d'États parties et non parties parmi les plus virulents à l'égard de la Cour. Ceux-ci reprochent à la Cour de poursuivre exclusivement des cas en Afrique.

Elles ont été lancées en réaction à la délivrance des mandats d'arrêt à l'encontre du Président soudanais Al Bashir (suite au renvoi à la Cour, par le Conseil de Sécurité des Nations Unies en 2005, de la situation au Darfour (Soudan)) et des citations à comparaître à l'encontre du président kenyan Kenyatta et de son vice-président Ruto pour leur rôle dans la violence post-électorale au Kenya en 2007/2008 (suite à la saisine, d'initiative par le Procureur de la Cour, de la situation au Kenya, à défaut d'action de la part des juridictions nationales). L'annonce faite par R. Mugabe, actuellement à la présidence de l'Union africaine doit être vue comme s'inscrivant dans cette mouvance.

Aucune décision de l'UA enjoignant ses États membres à se retirer du Statut de Rome n'a été prise jusqu'ici.

Un éventuel retrait ne pourrait être décidé que souverainement par chaque Etat partie au Statut de Rome. L'Union Africaine n'est pas en tant que telle partie au Statut de Rome.

Un retrait du Statut de Rome n'aurait par ailleurs de conséquence que pour l'avenir et ne mettrait pas fin aux affaires en cours.

Afrika is trouwens evenzeer onderwerp als belangrijke speler in het bestuurslichaam van de internationale strafrechtspleging. Een groot aantal Afrikaanse staten die partij zijn bij het Statuut van Rome steunen het Internationaal Strafhof (ICC) en werken er actief mee samen. Er zijn ook vooraanstaande Afrikaanse figuren actief binnen het ICC. De minister van Justitie van Senegal, de heer Sidiki Kaba, werd in december 2014 verkozen tot voorzitter van de Vergadering van Staten die partij zijn bij het Statuut van Rome.

Verder is mevrouw Fatou Bensouda, ex-minister van Justitie van Gambia, de huidige procureur van het Hof. Allebei ijveren ze er actief maar diplomatisch voor om het imago en de doeltreffendheid van het ICC in Afrika te verbeteren en om het Hof dichterbij de slachtoffers te brengen, die evenzeer als hun beulen Afrikaans zijn.

In hun hoedanigheid als deelnemende staten aan het Akkoord van Cotonou met de Europese Unie hebben de Afrikaanse staten zich er overigens toe verbonden om, door de versterking van vrede en van internationale justitie te promoten, ervaringen over de aannahme van noodzakelijke wetswijzigingen te delen. Zo willen ze de ratificatie en de inwerkingtreding van het Statuut van Rome van het Internationaal Strafhof mogelijk maken en conform het internationale recht tegen de internationale misdaad strijden, rekening houdend met het Statuut van Rome.

Artikel 11.7 van het Akkoord van Cotonou voorziet dat de partijen zich inzetten om maatregelen te nemen met het oog op de ratificatie en de uitvoering van het Statuut van Rome en van de daaraan verbonden instrumenten. Voorafgaande overwegingen dringen zich dus op voordat een deelnemende staat aan het Akkoord van Cotonou beslist om zich uit het Statuut van Rome terug te trekken.

Het Statuut van Rome schakelt het Internationaal Strafhof duidelijk in bij de strijd tegen straffeloosheid, preventie tegen nieuwe misdaden en de zoektocht naar een duurzame vrede via justitie. Het is niet noodzakelijk om het systeem dat door het Statuut van Rome werd opgezet, te hervormen om een bijkomende nadruk te leggen op het belang van justitie voor verzoening. IJveren voor imagoverbetering van het Hof moet gebeuren via sensibilisering van de betrokken bevolkingsgroepen en via een versterking van de communicatie over de missies van het Hof en over de na te leven procedures.

L'Afrique est d'ailleurs aussi bien sujet qu'acteur dans l'administration de la justice pénale internationale. Un grand nombre d'États africains parties au Statut de Rome soutiennent et coopèrent activement avec la CPI. Des personnalités africaines sont également actives au sein de la CPI. Le ministre de la Justice du Sénégal, monsieur Sidiki Kaba, a été élu Président de l'Assemblée des États parties au Statut de Rome en décembre 2014.

Et l'actuel Procureur de la Cour, madame Fatou Bensouda, est l'ex ministre de la Justice de la Gambie. Tous deux oeuvrent activement mais avec diplomatie pour améliorer l'image et l'efficacité de la CPI en Afrique et pour rapprocher la Cour des victimes qui sont tout aussi africaines que leur bourreaux.

Les États africains, en leur qualité d'États parties à l'Accord de Cotonou avec l'Union Européenne, se sont par ailleurs engagés, en promouvant le renforcement de la paix et de la justice internationale, à partager des expériences concernant l'adoption d'amendements législatifs nécessaires pour permettre la ratification et la mise en oeuvre du Statut de Rome de la Cour pénale internationale, et à lutter contre la criminalité internationale conformément au droit international, en tenant dûment compte du Statut de Rome.

L'article 11.7 de l'Accord de Cotonou prévoit que les parties s'efforcent de prendre les mesures en vue de ratifier et de mettre en oeuvre le Statut de Rome et les instruments connexes. Des considérations préalables s'imposeront donc avant qu'un État partie prenante dans l'Accord de Cotonou ne décide de se retirer du Statut de Rome.

Le Statut de Rome inscrit clairement la Cour pénale internationale dans la lutte contre l'impunité, la prévention de nouveaux crimes et la recherche d'une paix durable au moyen de la justice. Il n'est pas nécessaire de réformer le système mis en place par le Statut de Rome pour mettre un accent supplémentaire sur l'importance de la justice pour la réconciliation. Le travail d'amélioration de l'image de la Cour doit se faire par la sensibilisation des populations concernées et par un renforcement de la communication sur les missions de la Cour et les procédures à respecter.

Daar wordt al aan gewerkt, met name door de verbindingsbureaus die het Hof in de betrokken landen heeft geopend. België hecht veel belang aan dat sensibiliseringswerk. Ons land is trouwens erg actief op het vlak van samenwerking met het Hof en sensibiliseert andere deelnemende staten om hun samenwerking te versterken.

Wat de oprichting van een Internationaal Afrikaans Gerechtshof betreft, heeft de AU in juni 2014 effectief een protocol aangenomen, het Protocol van Malabo, dat het huidige Afrikaanse Hof van Justitie en Mensenrechten (ACJHR) in Arusha en het Hof van Justitie van de Afrikaanse Unie wil samenvoegen om een nieuw Afrikaans Hof van Justitie voor de Rechten van Mensen en van Volkeren op te richten.

Deze rechtsmacht zal vooral strafrechtelijke bevoegdheden hebben om de daders van ernstige misdaden tegen het internationale recht te veroordelen, waaronder de misdaden die onder de bevoegdheid van het Internationaal Strafhof vallen. Dat Protocol voorziet evenwel dat de staatshoofden, regeringshoofden en hooggeplaatsten tijdens hun mandaat immuniteit genieten. De aanleiding tot deze immuniteitsclausule van hoogwaardigheidsbekleders ligt duidelijk bij de vervolgingen die het Internationaal Strafhof tegen de staatshoofden van Soedan en Kenia heeft ingesteld.

Het Protocol van Malabo zal pas na de goedkeuring van 15 staten kunnen gebeuren en dat kan jaren duren. De Europese Unie heeft de AU er al over ingelicht dat ze haar financiering van het Afrikaans Hof zal opschorten als het Protocol van Malabo in werking zou treden, met name door de immuniteitsclausule voor hooggeplaatsten, die recht indruist tegen de universele principes die de fundamente van het Statuut van Rome zijn. België sluit zich voor alle duidelijkheid helemaal aan bij dat Europese standpunt.

Ce travail est déjà effectué notamment par le biais des bureaux de liaison ouverts par la Cour dans les pays concernés. La Belgique accorde beaucoup d'importance à ce travail de sensibilisation. La Belgique est par ailleurs très active en matière de coopération avec la Cour et veille à sensibiliser les autres Etats parties au renforcement de leur coopération.

En ce qui concerne la création d'une Cour africaine de Justice internationale, l'UA a effectivement adopté, en juin 2014, un protocole, appelé Protocole de Malabo, qui a pour objet de fusionner l'actuelle Cour Africaine de Justice et des Droits de l'Homme (ACJHR) à Arusha avec une Cour de Justice de l'Union Africaine afin de créer la nouvelle Cour Africaine de Justice et des Droits de l'Homme et des Peuples.

Cette juridiction aura notamment des compétences en matière pénale pour juger les responsables de crimes graves de droit international, dont les crimes relevant de la compétence de la Cour pénale internationale. Ce Protocole prévoit toutefois que les chefs d'État, chefs de gouvernement et les hauts responsables bénéficient d'une immunité pendant la durée de leur mandat. Cette clause relative à l'immunité des hauts dirigeants est clairement motivée par les poursuites entamées par la CPI à l'encontre des chefs d'Etats du Soudan et du Kenya.

Le Protocole de Malabo ne pourra entrer en vigueur qu'après sa ratification par 15 États, ce qui peut prendre plusieurs années. L'Union Européenne a déjà fait savoir à l'UA qu'elle envisagerait de suspendre son financement à la Cour africaine si le Protocole de Malabo venait à entrer en vigueur, en raison notamment de la clause relative à l'immunité des hauts dirigeants qui va droit à l'encontre des principes à caractère universel qui constituent le fondement du Statut de Rome. La Belgique s'inscrit bien entendu totalement dans cette position européenne.

Minister van Justitie

DO 2014201501022

**Vraag nr. 97 van mevrouw de volksvertegenwoordiger
Renate Hufkens van 16 december 2014 (N.) aan
de minister van Justitie:**

Bedelarij. - Mensenhandel. - Leuven.

Bedelarij en in het bijzonder agressieve bedelarij is een maatschappelijk gegeven dat zich de jongste jaren ook meer en meer verspreidt naar de centrumsteden. Denk bij deze maar aan bedelen met kinderen. In Leuven bijvoorbeeld wordt je er tegenwoordig dagelijks in de belangrijkste winkelstraten en stationsomgeving mee geconfronteerd. Studies en veldonderzoek wijzen naar een negatieve perceptie van zowel handelaars als klanten. Hoewel bedelarij an sich niet strafbaar is, voorziet de wet wel in maatregelen in het kader van mensenhandel (artikel 433*quinquies* van het Strafwetboek).

1. a) Heeft u cijfergegevens over het aantal veroordelingen op grond van artikel 433*quinquies* van het Strafrecht met betrekking tot bedelarij?

b) Graag cijfermateriaal voor de stad Leuven periode 2010-2014.

2. a) In hoeveel van de gevallen gaat het over bedelarij waarbij kinderen gebruikt worden?

b) Graag cijfermateriaal voor de stad Leuven periode 2010-2014.

3. Hoeveel van deze veroordeelden bezaten de Belgische nationaliteit?

4. Hoeveel van deze veroordeelden waren niet in het bezit van de Belgische nationaliteit en waren dus illegaal op Belgisch grondgebied?

Antwoord van de minister van Justitie van 18 september 2015, op de vraag nr. 97 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Renate Hufkens van 16 december 2014 (N.):

1. a) Het is belangrijk om een onderscheid te maken tussen de verschillende begrippen. Zoals aangegeven is bedelarij aan zich niet strafbaar. De exploitatie van bedelarij is strafbaar op basis van artikel 433*quinquies*, 2°.

Zoals reeds opgemerkt in de antwoorden op mondelingen vragen gegeven in de commissie Justitie van 12 februari 2015, houdt het concept "agressieve bedelarij" op zich geen exploitatie in en stemt het dus niet overeen met een strafrechtelijk misdrijf. (zie: www.senate.be)

Ministre de la Justice

DO 2014201501022

**Question n° 97 de madame la députée Renate Hufkens
du 16 décembre 2014 (N.) au ministre de la
Justice:**

Mendicité. - Traite des êtres humains. - Louvain.

La mendicité, et en particulier la mendicité agressive, constitue un véritable problème de société qui se répand depuis quelques années dans les centres urbains. Songeons à la mendicité incluant des enfants. Les Louvanistes, par exemple, sont confrontés quotidiennement à ce phénomène dans les principales rues commerçantes et aux abords de la gare. Des études théoriques et de terrain mettent en évidence la perception négative des commerçants et des clients face à ce problème. Si la mendicité n'est pas punissable en tant que telle, la loi prévoit toutefois des mesures dans le cadre de la traite des êtres humains (article 433*quinquies* du Code pénal).

1. a) Disposez-vous de statistiques relatives au nombre de condamnations prononcées sur la base des dispositions relatives à la mendicité dans l'article 433*quinquies* du Code pénal?

b) Je voudrais des statistiques relatives à la ville de Louvain pour la période 2010-2014.

2. a) Dans combien de cas s'agit-il de mendicité incluant des enfants?

b) Je voudrais des statistiques relatives à la ville de Louvain pour la période 2010-2014.

3. Parmi les personnes condamnées sur la base de cette infraction, combien possédaient la nationalité belge?

4. Parmi les personnes condamnées sur la base de cette infraction, combien ne possédaient pas la nationalité belge et séjournaient dès lors illégalement sur le territoire belge?

Réponse du ministre de la Justice du 18 septembre 2015, à la question n° 97 de madame la députée Renate Hufkens du 16 décembre 2014 (N.):

1. a) Il est important de distinguer les différentes notions. Comme vous l'indiquez, la mendicité n'est pas punissable en tant que telle. L'exploitation de la mendicité est, quant à elle, punissable sur la base de l'article 433*quinquies*, 2°.

Comme déjà indiqué dans les réponses aux questions orales en commission Justice du 12 février 2015, le concept de "mendicité agressive" n'implique pas en soi une exploitation et ne correspond donc pas à une infraction pénale. (voir: www.senate.be)

Voor situaties van "agressieve bedelarij" zonder enig element van uitbuiting is er dus geen vervolging mogelijk bij gebrek aan een strafbare inbreuk, behoudens indien een andere strafrechtelijke kwalificatie kan worden ingeroepen (bijvoorbeeld slagen en verwondingen).

Inzake de cijfergegevens voor artikel 433^{quinq}ues, 2°. Het is op dit moment nog niet mogelijk om cijfers te geven waarbij er een onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende soorten van exploitatie. De veroordelingsbulletins (namelijk de samenvatting van de vonnissen/ arresten) bevatten niet altijd deze informatie.

1. b) tot 4. Wat betreft de andere cijfergegevens wordt er verwezen naar de website van de Dienst voor het Strafrechtelijk beleid, waar de veroordelingsstatistiek voor de periode van 1995 tot en met 2013 kan worden geraadpleegd (zie: <http://www.dsb-spc.be/stat>). Deze omvatten de veroordelingen, interneringen en opschortingen voor ongeveer 2.000 gecategoriseerde misdrijven uit het strafwetboek en het bijzonder strafrecht. Ze worden ook opgedeeld per rechtsgebied tot op het niveau van het arrondissement.

De veroordelingsstatistieken laten echter niet toe om de gevraagde cijfers aan te reiken. De gehanteerde parameters (nomenclatuur, jaartal, jurisdictie, en zo meer) volstaan hiervoor niet.

DO 2014201501024

Vraag nr. 98 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Els Van Hoof van 16 december 2014 (N.) aan de minister van Justitie:

Partnergeweld.

1. a) Hoeveel gevallen van partnergeweld werden in 2013 en 2014 bij de officiële instanties gemeld?

b) Graag kreeg ik een opdeling per provincie en een vergelijking met voorgaande jaren.

2. Wat zijn de meest voorkomende klachten bij partnergeweld?

3. In hoeveel dossiers over partnergeweld werd er effectief fysiek geweld gebruikt?

4. In hoeveel dossiers over partnergeweld werd er effectief tot vervolging overgegaan?

Antwoord van de minister van Justitie van 18 september 2015, op de vraag nr. 98 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Els Van Hoof van 16 december 2014 (N.):

Des situations de "mendicité agressive" ne présentant pas le moindre élément d'exploitation ne sont donc pas susceptibles de poursuites en l'absence d'un fait punissable, sauf si une autre qualification pénale peut être invoquée (par exemple coups et blessures).

En ce qui concerne les données chiffrées pour l'article 433^{quinq}ues, 2°: il n'est actuellement pas encore possible de fournir des chiffres permettant d'établir une distinction entre les différents types d'exploitation. Les bulletins de condamnation (à savoir, le résumé des jugements /arrêts) ne contiennent pas toujours cette information.

1. b) à 4) En ce qui concerne les autres données chiffrées, il est renvoyé au site internet du service de la Politique criminelle, où les statistiques de condamnations pour la période 1995 à 2013 y compris peuvent être consultées (voir : <http://www.dsb-spc.be/stat>). Elles présentent les condamnations, internements et suspensions pour environ 2 000 infractions catégorisées issues du Code pénal et du droit pénal particulier. Elles sont également ventilées par ressort jusqu'au niveau de l'arrondissement.

Les statistiques relatives aux condamnations ne permettent cependant pas de fournir les chiffres demandés. Les paramètres utilisés (nomenclature, année, juridiction, etc.) ne suffisent pas pour ce faire.

DO 2014201501024

Question n° 98 de madame la députée Els Van Hoof du 16 décembre 2014 (N.) au ministre de la Justice:

Violences entre partenaires.

1. a) Combien de cas de violences entre partenaires ont été signalés aux instances officielles en 2013 et en 2014?

b) Pourriez-vous fournir une répartition de leur nombre par province ainsi qu'une comparaison avec les années précédentes?

2. Quelles sont les plaintes plus courantes déposées dans le cadre des dossiers de violences entre partenaires?

3. Dans combien de dossiers de violences entre partenaires est-il question de violences physiques?

4. Dans combien de dossiers de violences entre partenaires des poursuites ont-elles été engagées?

Réponse du ministre de la Justice du 18 septembre 2015, à la question n° 98 de madame la députée Els Van Hoof du 16 décembre 2014 (N.):

Voorafgaandelijk dient te worden opgemerkt dat een correcte extractie van statistische gegevens bij partnergeweld enkel mogelijk is, in de mate dat de bediende van het parketsecretariaat die met de codering van het proces-verbaal is gelast, bij ontvangst van het proces-verbaal, of later op instructie van de behandelende magistraat, het contextveld voor partnergeweld correct heeft aangevuld. Hiermee dient dan ook rekening te worden gehouden bij de beoordeling van het hierna geleverde cijfermateriaal.

1. Voor wat betreft het jaar 2014 werden er geen cijfers meegedeeld.

Voor 2013 werden er 61.028 zaken van partnergeweld bij de parketten geregistreerd.

In 2012 waren dat er 62.898 en in 2011 67.599.

Over drie jaar waren er in totaal 191.525 zaken van partnergeweld.

Er kan sinds 2011 een kleine afname vastgesteld worden van ongeveer 9,72 %.

Er zijn geen cijfers per provincie beschikbaar.

2. Partnergeweld is geen autonome strafbaarstelling in het strafwetboek, maar wordt geregistreerd in het REA/TPI-systeem aan de hand van de contextvelden die per proces-verbaal moeten worden ingevuld, en dit volgens de richtlijnen van de omzendbrieven COL 3/2006 en COL 4/2006 inzake partnergeweld. Met andere woorden, de processen-verbaal handelen over andere feiten die zich echter in een context van partnergeweld manifesteren.

De feiten die het meest in de context van partnergeweld gemeld worden zijn "slagen en verwondingen". Ook zaken "binnen de familiale sfeer" worden vaak gemeld. Binnen deze categorie bevinden zich de "familiale geschillen" (preventiecode 42L) en de niet terugbrenging van kinderen (preventiecode 42F). Ook stalking wordt vaak gemeld binnen de gevallen van partnergeweld.

3. Voor wat betreft het jaar 2014 werden er geen cijfers meegedeeld.

Voor 2013 was er op een totaal van 61.028 zaken van partnergeweld:

- in 162 gevallen effectief sprake van moord of doodslag,
- in 24.062 gevallen sprake van slagen en verwondingen en
- in 1.104 gevallen was er sprake van verkrachting en aanranding van de eerbaarheid.

Préalablement, il convient de noter qu'une extraction correcte de données statistiques concernant la violence dans le couple n'est possible qu'à condition que l'employé du secrétariat chargé de l'encodage du procès-verbal ait complété correctement le champ contexte "violence dans le couple" lors de la réception du procès-verbal ou plus tard, sur instruction du magistrat en charge. Il est important de garder ce préalable à l'esprit lors de l'interprétation des chiffres ci-dessous.

1. En ce qui concerne 2014, les chiffres n'ont pas été communiqués.

En 2013, 61.028 affaires de violence dans le couple ont été enregistrées au sein des parquets.

Il y en avait 62.898 en 2012 et 67.599 en 2011.

En trois ans, il y a eu un total de 191.525 affaires de violence dans le couple.

Nous pouvons constater une petite diminution d'environ 9,72 % depuis 2011.

Les chiffres ne sont pas disponibles par province.

2. La violence dans le couple n'est pas une incrimination autonome dans le code pénal, mais elle est enregistrée dans le système REA/TPI à l'aide de champs contexte qui doivent être remplis pour chaque procès-verbal, conformément aux directives des circulaires COL 3/2006 et COL 4/2006 relatives à la violence dans le couple. En d'autres termes, les procès-verbaux traitent d'autres faits qui se produisent cependant dans un contexte de violence dans le couple.

Les faits qui sont le plus souvent mentionnés dans le contexte de la violence dans le couple sont les "coups et blessures". Les affaires "dans la sphère familiale" sont elles aussi souvent mentionnées. Dans cette catégorie, se trouvent les "différends familiaux" (code de prévention 42L) et la non-représentation d'enfants (code de prévention 42F). Le harcèlement est lui aussi souvent signalé dans les cas de violence dans le couple.

3. Les chiffres pour l'année 2014 n'ont pas été communiqués.

En 2013, sur un total de 61.028 affaires de violence dans le couple,

- il était effectivement question d'assassinat ou de meurtre dans 162 cas,
- de coups et blessures dans 24.062 cas et
- de viol et d'attentat à la pudeur dans 1.104 cas.

4. In 2013 waren er, volgens de vooruitgangsstaat van 10 januari 2014, 2.508 effectieve dagvaardingen op een totaal van 61.028 zaken van partnergeweld die dat jaar bij de parketten binnengekomen zijn.

Volgens dezelfde vooruitgangsstaat bevonden er zich 14.224 in de fase van het opsporingsonderzoek,

36.243 zaken werden geseponneerd,

voor 84 zaken werd een minnelijke schikking afgesloten,

voor 1.271 was er een bemiddeling in strafzaken,

1.619 zaken bevonden zich in de fase van het gerechtelijk onderzoek en

424 bevonden zich in de fase van de raadkamer.

Voor wat betreft het jaar 2014 werden er geen cijfers meegedeeld.

Het is belangrijk op te merken dat deze staat steeds in beweging is en dat een aantal zaken ondertussen, na het afsluiten van de data-extractie waarschijnlijk reeds naar een andere staat geëvolueerd is, terwijl bepaalde andere zaken misschien reeds afgesloten zijn. Het percentage aan seponeringen van zaken van partnergeweld is vrij hoog.

Dit kan voor een groot stuk verklaard worden door het feit dat er via de COL 4/2006 de opdracht gegeven wordt om in alle gevallen van partnergeweld waarbij de gedragingen misdrijven lijken te zijn een proces-verbaal op te maken en naar de procureur des Konings te sturen. Zelfs als de aangegeven of vastgestelde gedraging geen misdrijf blijkt op te leveren, wordt ook aangeraden een proces-verbaal met preventiecode "familiaal geschil" (code 42L) op te maken.

Deze zaken worden meestal geseponneerd aangezien ze uiteindelijk geen misdrijf uitmaken. Daarenboven wordt er in het strafrechtelijk beleid inzake partnergeweld veel ingezet op de fase voorafgaand aan de effectieve vervolgingen.

Indien mogelijk zullen de parketten dus, geheel volgens de geest van de omzendbrief COL 4/2006 betreffende het strafrechtelijk beleid inzake partnergeweld, zoveel mogelijk gebruik maken van buitengerechtelijke en alternatieve maatregelen om het geweld te doen stoppen. Een vervolging wordt immers door het Openbaar Ministerie niet altijd als de beste piste beschouwd, voor wat zaken van partnergeweld betreft.

4. Selon l'état d'avancement au 10 janvier 2014, il y avait en 2013 2.508 citations effectives sur un total de 61.028 affaires de violence dans le couple qui sont entrées cette année-là dans les parquets.

Selon ce même état d'avancement, 14.224 affaires se trouvaient au stade de l'information,

36.243 affaires avaient été classées sans suite,

84 affaires avaient fait l'objet d'une transaction,

1.271 affaires faisaient l'objet d'une médiation pénale,

1.619 affaires étaient en phase d'instruction et

424 se situaient au niveau de la chambre du conseil.

Les chiffres pour 2014 n'ont pas été communiqués.

Il importe de noter que cet état d'avancement est toujours changeant, qu'un certain nombre d'affaires ont probablement déjà évolué vers un autre état depuis la clôture de l'extraction des données, tandis que certaines autres affaires sont déjà clôturées. Le pourcentage de classements sans suite d'affaires de violence dans le couple est très élevé.

Cela peut s'expliquer en grande partie par le fait que la COL 4/2006 donne instruction d'établir un procès-verbal et de le transmettre au procureur du Roi dans tous les cas de violence dans le couple lorsque les comportements semblent être des infractions. Si le comportement dénoncé ou constaté ne s'avère pas constituer une infraction, il est recommandé d'établir un procès-verbal portant le code de prévention "différend familial" (code 42L).

Ces affaires sont le plus souvent classées sans suite, car elles ne constituent finalement pas une infraction. En outre, la politique criminelle en matière de violence dans le couple mise beaucoup sur la phase préalable aux poursuites effectives.

Si la situation le permet, les parquets vont donc, complètement dans l'esprit de la COL 4/2006 relative à la politique criminelle en matière de violence dans le couple, recourir le plus souvent possible à des mesures extrajudiciaires et alternatives pour faire cesser la violence. En effet, les poursuites ne sont pas toujours considérées par le Ministère Public comme la meilleure piste en ce qui concerne les affaires de violence dans le couple.

DO 2014201502121

Vraag nr. 256 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sabien Lahaye-Battheu van 13 maart 2015 (N.) aan de minister van Justitie:

Politierechtbanken. - Inbreuken. - Veroordelingen.

Deze vraag gaat over de volgende types van inbreuk:

- ongeval + doodslag: artikelen 418 en 419 van het Strafwetboek (SW);

- ongeval + doodslag + vluchtmisdrijf: artikelen 418 en 419 van het SW en artikel 33 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer;

- ongeval + doodslag + alcoholintoxicatie en/of dronkenschap: artikelen 418 en 419 van het SW en artikelen 34, § 1 en 2/1° e/o 35 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer;

- ongeval + doodslag + vluchtmisdrijf + alcoholintoxicatie en/of dronkenschap: artikelen 418 en 419 van het SW en artikelen 33 van de wet van 16 maart 1968 en 34, § 1 en 2/1° e/o 35 van de wet van 16 maart 1968;

- onopzettelijke slagen of verwondingen: artikelen 418 en 420 van het SW;

- onopzettelijke slagen of verwondingen + vluchtmisdrijf: artikelen 418 en 420 van het SW en artikel 33 van de wet van 16 maart 1968;

- onopzettelijke slagen of verwondingen + alcoholintoxicatie en/of dronkenschap: artikelen 418 en 420 van het SW en artikelen 34, § 1 en 2/1° e/o 35 van de wet van 16 maart 1968;

- onopzettelijke slagen of verwondingen + vluchtmisdrijf + alcoholintoxicatie en/of dronkenschap: artikelen 418 en 420 van het SW en artikelen 33 van de wet van 16 maart 1968 en 34, § 1 en 2/1° en/of 35 van die wet.

1. Kunt u het aantal betichten, veroordeelden en vrijgesprokenen per type van bovenvermelde inbreuk, voor de jaren 2012, 2013 en 2014, opgesplitst per politierechtbank, geven?

2. Kunt u ook een overzicht geven van de uitgesproken veroordelingen, ook voor de jaren 2012, 2013 en 2014, opgesplitst per politierechtbank:

a) tot gevangenisstraf (al of niet met uitstel);

b) tot geldboete (al of niet met uitstel);

c) tot gevangenisstraf plus geldboete (al of niet met uitstel);

d) tot werkstraf?

3. Hoeveel keer werd de maximumgevangenisstraf, die voorzien is in artikel 419 SW uitgesproken en hoeveel keer die uit artikel 420 SW? Graag ook voor de jaren 2012, 2013, 2014 en opgesplitst per politierechtbank.

DO 2014201502121

Question n° 256 de madame la députée Sabien Lahaye-Battheu du 13 mars 2015 (N.) au ministre de la Justice:

Tribunaux de police. - Infractions. - Condamnations.

Ma question porte sur les infractions suivantes:

- accident + homicide: articles 418 et 419 du Code pénal (CP);

- accident + homicide + délit de fuite: articles 418 et 419 du CP et article 33 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière;

- accident + homicide + imprégnation alcoolique et/ou ivresse: articles 418 et 419 du CP et articles 34, § 1 et 2/1° et/ou 35 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière;

- accident + homicide + délit de fuite + imprégnation alcoolique et/ou ivresse: articles 418 et 419 du CP et articles 33 de la loi du 16 mars 1968 et 34, § 1 et 2/1° et/ou 35 de la loi du 16 mars 1968;

- coups ou blessures involontaires: articles 418 et 420 du CP;

- coups ou blessures involontaires + délit de fuite: articles 418 et 420 du CP et article 33 de la loi du 16 mars 1968;

- coups ou blessures involontaires + imprégnation alcoolique et/ou ivresse: articles 418 et 420 du CP et articles 34, § 1 et 2/1° et/ou 35 de la loi du 16 mars 1968;

- coups ou blessures involontaires + délit de fuite + imprégnation alcoolique et/ou ivresse: articles 418 et 420 du CP et articles 33 de la loi du 16 mars 1968 et 34, § 1 et 2/1° et/ou 35 de cette loi.

1. Pouvez-vous m'indiquer, pour chaque type d'infraction susmentionné, le nombre de personnes qui ont été inculpées, condamnées et acquittées en 2012, 2013 et 2014, en répartissant les chiffres par tribunal de police?

2. Toujours pour les années 2012, 2013 et 2014 et par tribunal de police, pourriez-vous me fournir un aperçu des condamnations prononcées:

a) à une peine de prison (avec sursis ou non);

b) à une amende (avec sursis ou non);

c) à une peine de prison assortie d'une amende (avec sursis ou non);

d) à une peine de travail?

3. Combien de fois les peines de prison maximum prévues aux articles 419 et 420 du CP ont-elles été prononcées? Veuillez fournir les chiffres relatifs aux années 2012, 2013 et 2014 en les répartissant par tribunal de police.

Antwoord van de minister van Justitie van 22 september 2015, op de vraag nr. 256 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sabien Lahaye-Battheu van 13 maart 2015 (N.):

1. Deze vraag kan worden opgedeeld in drie antwoorden:

i) voor de statistische informatie omtrent het aantal betichten kunnen de statistisch analisten van het College van procureurs-generaal geen gegevens bezorgen;

ii) voor de statistische informatie omtrent het aantal veroordeelden wordt er verwezen naar de website van de dienst strafrechtelijk beleid, meer bepaald het onderdeel statistiek via de link: <http://www.dsb-spc.be>.

iii) voor de statistische informatie omtrent het aantal vrijgesprokenen wordt er verwezen naar het onderdeel statistiek ter beschikking gesteld door het College hoven en rechtbanken via de link: http://justitie.belgium.be/nl/informatie/statistieken/hoven_en_rechtbanken/.

2. Het overzicht voor alle uitgesproken veroordelingen per type inbreuk en opgesplitst per rechtbank over de jaren 2012 en 2013 is ter beschikking op de website van de dienst strafrechtelijk beleid, meer bepaald het onderdeel statistiek via de link: <http://www.dsb-spc.be>.

Het detail naar aard van de straf bevindt zich in de publicatie van het College hoven en rechtbanken via de link: http://justitie.belgium.be/nl/informatie/statistieken/hoven_en_rechtbanken/.

3. De aangeleverde cijfers komen uit de databank van het Centraal Strafrechtregister. Deze databank omvat alle geregistreerde veroordelingsbulletins komende van de griffies van de hoven en rechtbanken. Een veroordelingsbulletin is opgesteld door de griffie en vindt zijn basis steeds in een in gezag van gewijsde gegaan vonnis.

U dient enige voorzichtigheid aan de dag te leggen bij de interpretatie van de gegeven cijfers.

De cijfers van 2002 tot en met 2005 zijn vast en zeker niet meer aan wijzigingen onderhevig. Echter de cijfers vanaf 2006 tot en met 2013 maken een onderschatting uit van de werkelijkheid ten gevolge van een registratie achterstand van de veroordelingsbulletins bij het Centraal Strafrechtregister.

Voor artikel 419, SW, werd geen enkele veroordeling geregistreerd met de maximum gevangenisstraf door de politierechtbanken.

Voor artikel 420, SW, werd de maximale gevangenisstraf éénmaal geregistreerd in 2012 bij de politierechtbank Eupen.

Volledigheidshalve kan vermeld worden dat geen maximale straffen uitgesproken werden in 2011 noch in 2013.

Réponse du ministre de la Justice du 22 septembre 2015, à la question n° 256 de madame la députée Sabien Lahaye-Battheu du 13 mars 2015 (N.):

1. Cette question appelle une réponse en trois points:

i) concernant les informations statistiques relatives au nombre d'inculpés, les analystes statistiques du Collège des procureurs généraux ne peuvent pas fournir de données;

ii) concernant les informations statistiques relatives au nombre de condamnés, il est renvoyé au site internet du service de la Politique criminelle, sous l'onglet "Statistique", accessible via le lien: <http://www.dsb-spc.be>;

iii) concernant les informations statistiques relatives au nombre de personnes acquittées, il est renvoyé vers la rubrique "Statistiques" mise à disposition par le Collège des cours et tribunaux et accessible via le lien: http://justice.belgium.be/fr/information/statistiques/cours_et_tribunaux/.

2. L'aperçu de l'ensemble des condamnations prononcées par type d'infraction et par tribunal pour les années 2012 et 2013 est disponible sur le site internet du service de la Politique criminelle, sous l'onglet "Statistique", accessible via le lien: <http://www.dsb-spc.be>.

Le détail de la nature de la peine se retrouve dans la publication du Collège des cours et tribunaux accessible via le lien: http://justice.belgium.be/fr/information/statistiques/cours_et_tribunaux/.

3. Les chiffres fournis proviennent de la banque de données du Casier judiciaire central. Cette banque de données contient tous les bulletins de condamnation enregistrés émanant des greffes des cours et tribunaux. Un bulletin de condamnation est établi par le greffe et se fonde toujours sur un jugement passé en force de chose jugée.

Les chiffres fournis doivent être interprétés avec une certaine prudence.

Les chiffres de 2002 à 2005 sont définitifs et ne sont assurément plus sujets à des modifications. Toutefois, les chiffres de 2006 à 2013 sous-estiment la réalité en raison d'un arriéré d'enregistrement des bulletins de condamnation au Casier judiciaire central.

Concernant l'article 419 du Code pénal, aucune condamnation à l'emprisonnement maximal n'a été enregistrée par les tribunaux de police.

Concernant l'article 420 du même Code, l'emprisonnement maximal a été enregistré une seule fois en 2012, au tribunal de police d'Eupen.

Pour être complet, il peut être noté qu'aucune peine maximale n'a été prononcée ni en 2011, ni en 2013.

De data over 2014 zullen ten vroegste beschikbaar zijn eind december 2015.

DO 2014201502784

Vraag nr. 321 van de heer volksvertegenwoordiger Christoph D'Haese van 27 april 2015 (N.) aan de minister van Justitie:

Strafwetboek. - Opzettelijke beschadiging of vernieling aan andermans roerende eigendom. - Dagvaardingen van gerechtelijke dossiers.

Het aantal gedagvaarde dossiers welke betrekking hebben op opzettelijke beschadiging of vernieling aan andermans roerende eigendom, zoals geïncrimineerd sub artikel 559, 1° van het Strafwetboek (Sw.) is de jongste jaren sterk geëvolueerd.

1. Hoeveel dossiers werden in totaal gedagvaard in de jaren 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 en - indien voorhanden - gedurende het eerste trimester van 2015?

2. Het sub 1 mee te delen cijfer verder te willen splitsen:

2.1 Voor de periode tot en met 31 maart 2014, te weten over de gerechtelijke arrondissementen Brugge, Kortrijk, Veurne, Ieper, Gent, Dendermonde, Oudenaarde, Antwerpen, Turnhout, Mechelen, Hasselt, Tongeren, Leuven, Brussel (Nederlands/Frans), Nijvel, Ieper, Luik, Verviers, Hoei, Namen, Dinant, Marche-en-Famenne, Neufchâteau, Aarlen, Bergen, Doornik en Charleroi.

2.2 Voor de periode vanaf 1 april 2014, te weten over de nieuwe gerechtelijke arrondissementen West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Antwerpen, Limburg, Leuven, Brussel, Nijvel, Eupen, Luik, Namen, Luxemburg en Henegouwen.

3. Meer specifiek kan u een overzicht geven van het aantal gedagvaarde zaken in de jaren 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 en - indien voorhanden - gedurende het eerste trimester van 2015 betrekking hebbende op voormeld artikel 559, 1° Sw. voor de politierechtbanken van Aalst, Dendermonde, Gent, Oudenaarde en Sint-Niklaas, alsook met detaillering per politierechtbank over het aantal veroordelingen en het aantal vrijspraken.

Antwoord van de minister van Justitie van 18 september 2015, op de vraag nr. 321 van de heer volksvertegenwoordiger Christoph D'Haese van 27 april 2015 (N.):

Les données relatives à 2014 seront disponibles au plus tôt fin décembre 2015.

DO 2014201502784

Question n° 321 de monsieur le député Christoph D'Haese du 27 avril 2015 (N.) au ministre de la Justice:

Code pénal. - Endommagement ou destruction volontaire des biens mobiliers d'autrui. - Citations à comparaître dans le cadre de dossiers judiciaires.

Le nombre de dossiers ayant fait l'objet d'une citation à comparaître pour endommagement ou destruction volontaire des propriétés mobilières d'autrui, tels qu'incriminés par l'article 559, 1° du Code pénal, a fortement augmenté au cours des dernières années.

1. Au total, combien de délits ont fait l'objet d'une citation à comparaître en 2010, 2011, 2012, 2013 et 2014 et - si les chiffres sont déjà disponibles - au cours du premier semestre 2015?

2. Merci de ventiler plus avant les chiffres sub 1 comme demandé ci-après.

2.1. Pour la période jusques et y compris au 31 mars 2014, entre les arrondissements judiciaires de Bruges, Courtrai, Furnes, Ypres, Gand, Termonde, Audenarde, Anvers, Turnhout, Malines, Louvain, Bruxelles (néerlandais/français), Nivelles, Liège, Verviers, Huy, Namur, Dinant, Marche-en-Famenne, Neufchâteau, Arlon, Mons, Tournai et Charleroi.

2.2. Pour la période à partir du 1er avril 2014, entre les nouveaux arrondissements judiciaires : Flandre occidentale, Flandre orientale, Anvers, Limbourg, Louvain, Bruxelles, Nivelles, Eupen, Liège, Namur, Luxembourg et Hainaut.

3. Plus spécifiquement, pouvez-vous fournir un aperçu du nombre de dossiers ayant fait l'objet d'une citation à comparaître en 2010, 2011, 2012, 2013 et 2014 et - si les chiffres sont déjà disponibles - au cours du premier semestre 2015 dans le cadre de l'article précité 559, 1° du Code pénal devant les tribunaux de police d'Alost, Termonde, Gand, Audenarde et Saint-Nicolas, en précisant par tribunal de police le nombre de condamnations et d'acquittements?

Réponse du ministre de la Justice du 18 septembre 2015, à la question n° 321 de monsieur le député Christoph D'Haese du 27 avril 2015 (N.):

Het College van procureurs-generaal kan geen gegevens bezorgen over het aantal dagvaardingen noch vrijspraken, gezien de gegevensbank het niet toelaat om te selecteren op de gevraagde aard van inbreuk. De gegevens worden niet geregistreerd in de IT-applicatie.

DO 2014201502785

Vraag nr. 322 van de heer volksvertegenwoordiger Christoph D'Haese van 27 april 2015 (N.) aan de minister van Justitie:

Strafwetboek. - Opzettelijke beschadigingen van stedelijke of landelijke afsluitingen. - Dagvaardingen van gerechtelijke dossiers.

Het aantal gedagvaarde dossiers welke betrekking hebben op opzettelijke beschadigingen van stedelijke of landelijke afsluitingen, zoals geïncrimineerd sub artikel 563, 2° van het Strafwetboek (Sw.) is de jongste jaren sterk geëvolueerd.

1. Hoeveel dossiers werden in totaal gedagvaard in de jaren 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 en - indien voorhanden - gedurende het eerste trimester van 2015?

2. Het sub 1 mee te delen cijfer verder te willen uitsplitsen:

2.1 Voor de periode tot en met 31 maart 2014, te weten over de gerechtelijke arrondissementen Brugge, Kortrijk, Veurne, Ieper, Gent, Dendermonde, Oudenaarde, Antwerpen, Turnhout, Mechelen, Hasselt, Tongeren, Leuven, Brussel (Nederlands/Frans), Nijvel, Ieper, Luik, Verviers, Hoei, Namen, Dinant, Marche-en-Famenne, Neufchâteau, Aarlen, Bergen, Doornik en Charleroi.

2.2 Voor de periode vanaf 1 april 2014, te weten over de nieuwe gerechtelijke arrondissementen West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Antwerpen, Limburg, Leuven, Brussel, Nijvel, Eupen, Luik, Namen, Luxemburg en Henegouwen.

3. Alleen specifiek kan u een overzicht geven van de gedagvaarde zaken in de jaren 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 en - indien voorhanden - gedurende het eerste semester van 2015 betrekking hebbende op voormeld artikel 563, 2° Sw. voor de politierechtbanken van Aalst, Dendermonde, Gent, Oudenaarde en Sint-Niklaas, alsook met detaillering per politierechtbank over het aantal veroordelingen en het aantal vrijspraken.

Antwoord van de minister van Justitie van 18 september 2015, op de vraag nr. 322 van de heer volksvertegenwoordiger Christoph D'Haese van 27 april 2015 (N.):

Le Collège des procureurs généraux n'est pas en mesure de fournir des données concernant le nombre de citations à comparaître ou d'acquittements, car la banque de données ne permet pas d'opérer une sélection sur la base du type d'infraction demandé. Les données ne font pas l'objet d'un enregistrement dans l'application IT.

DO 2014201502785

Question n° 322 de monsieur le député Christoph D'Haese du 27 avril 2015 (N.) au ministre de la Justice:

Code pénal. - Dégradations volontaires de clôtures urbaines ou rurales. - Citations à comparaître dans le cadre de dossiers judiciaires.

Le nombre de dossiers ayant fait l'objet d'une citation à comparaître portant sur des faits de dégradation volontaires de clôtures urbaines ou rurales, tels qu'incriminés par l'article 563, 2° du Code pénal, a fortement évolué au cours des dernières années.

1. Combien de dossiers au total ont fait l'objet d'une citation à comparaître en 2010, 2011, 2012, 2013 et 2014 et - si les chiffres sont déjà disponibles - au cours du premier semestre 2015?

2. Merci de ventiler plus avant les chiffres sub 1 comme demandé ci-après.

2.1. Pour la période jusques et y compris au 31 mars 2014, entre les arrondissements judiciaires de Bruges, Courtrai, Furnes, Ypres, Gand, Termonde, Audenarde, Anvers, Turnhout, Malines, Louvain, Bruxelles (néerlandais/français), Nivelles, Liège, Verviers, Huy, Namur, Dinant, Marche-en-Famenne, Neufchâteau, Arlon, Mons, Tournai et Charleroi.

2.2. Pour la période à partir du 1er avril 2014, entre les nouveaux arrondissements judiciaires : Flandre occidentale, Flandre orientale, Anvers, Limbourg, Louvain, Bruxelles, Nivelles, Eupen, Liège, Namur, Luxembourg et Hainaut.

3. Pouvez-vous fournir un aperçu spécifique concernant les dossiers ayant fait l'objet d'une citation à comparaître en 2010, 2011, 2012, 2013 et 2014 et - si les chiffres sont déjà disponibles - au cours du premier semestre 2015 dans le cadre de l'article précité 563, 2° du Code pénal devant les tribunaux de police d'Alost, Termonde, Gand, Audenarde et Saint-Nicolas, en précisant par tribunal de police le nombre de condamnations et d'acquittements.

Réponse du ministre de la Justice du 18 septembre 2015, à la question n° 322 de monsieur le député Christoph D'Haese du 27 avril 2015 (N.):

1 tot 3. Het College van procureurs-generaal kan geen gegevens bezorgen over het aantal dagvaardingen noch vrijspraken gezien de gegevensbank niet toelaat te selecteren op de gevraagde aard van inbreuk.

Het overzicht voor alle uitgesproken veroordelingen per type inbreuk - het opzettelijk beschadigen van stedelijke of landelijke afsluitingen - vanaf 2010 is ter beschikking op de website van de dienst strafrechtelijk beleid, onderdeel statistiek via de link: <http://www.dsb-spc.be>.

Deze databank omvat alle geregistreerde veroordelingsbulletins komende van de griffies van de hoven en rechtbanken. Een veroordelingsbulletin is opgesteld door de griffie en vindt zijn basis steeds in een in gezag van gewijsde gegaan vonnis.

Er dient enige voorzichtigheid aan de dag te worden gelegd bij de interpretatie van de gegeven cijfers. De cijfers van 1995 tot en met 2005 zijn niet meer aan wijzigingen onderhevig.

De cijfers vanaf 2006 tot en met 2013 maken een onderschatting uit van de werkelijkheid ten gevolge van een registratie achterstand van de veroordelingsbulletins bij het Centraal Strafrechtregister.

DO 2014201503020

Vraag nr. 347 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita Bellens van 11 mei 2015 (N.) aan de minister van Justitie:

De affectatie van een aantal pastorieën.

Hoewel de erediensten al een hele tijd regionale materie is, blijven er toch een aantal overlappings bestaan met het federale niveau. De wedden van de bedienaars van de eredienst zijn daarvan het bekendste voorbeeld.

Echter, door de lange en vanuit juridisch-historisch oogpunt ook zeer interessante geschiedenis van de erediensten, bestaat er ook een overlapping op vlak van de huisvesting van de bedienaren van de eredienst, de pastorieën.

Voor het Vlaamse Eredienstendecreet is het van belang om te weten wat het statuut is van een pastorie. Het statuut van een pastorie heeft gevolgen voor de geldstroom van de gemeente naar het kerkbestuur. Vandaar dat gemeenten ook moeten kunnen beschikken over de juiste informatie betreffende dit statuut.

1 à 3. Le Collège des procureurs généraux n'est pas en mesure de communiquer des données concernant le nombre de citations à comparaître ou d'acquittements, car la banque de données ne permet pas d'opérer une sélection sur la base du type d'infraction demandé.

L'aperçu pour l'ensemble des condamnations prononcées par type d'infraction - dégradation volontaire de clôtures urbaines ou rurales - depuis 2010 est disponible sur le site internet du service de la politique criminelle, sous l'onglet "Statistique", via le lien: <http://www.dsb-spc.be>.

Cette banque de données contient tous les bulletins de condamnation enregistrés émanant des greffes des cours et tribunaux. Un bulletin de condamnation est établi par le greffe et se fonde toujours sur un jugement passé en force de chose jugée.

Les chiffres fournis doivent être interprétés avec une certaine prudence. Les chiffres de 1995 à 2005 ne sont plus sujets à des modifications.

Toutefois, les chiffres de 2006 à 2013 sous-estiment la réalité en raison d'un arriéré d'enregistrement des bulletins de condamnation au Casier judiciaire central.

DO 2014201503020

Question n° 347 de madame la députée Rita Bellens du 11 mai 2015 (N.) au ministre de la Justice:

L'affectation d'un certain nombre de presbytères.

Même si les cultes sont depuis longtemps une matière régionale, il subsiste malgré tout une série de chevauchements de compétences avec le fédéral. Les traitements des ministres du culte en sont l'exemple le plus connu.

Cependant, comme les cultes ont connu une longue et passionnante histoire sur le plan juridico-historique, on trouve également des chevauchements de compétences dans le domaine du logement des ministres du culte, en l'occurrence les presbytères.

Selon le décret flamand relatif aux cultes, il importe de connaître le statut du presbytère étant donné ses implications pour les transferts financiers de la commune en faveur de la fabrique d'église. C'est pourquoi les communes doivent disposer d'une information correcte à ce sujet.

1. Op welke datum en op welke wijze is de pastorie van de Duffelse parochie Sint-Martinus, Kerkstraat 31, 2570 Duffel, een pastorie bij bestemming geworden? Gelieve een kopie te bezorgen van de bevestiging van affectatie door de bestendige deputatie.

2. Op welke datum en op welke wijze is de pastorie van de Duffelse parochie O.L.V.-Van-Goede-Wil, Kapelstraat 10, 2570 Duffel, een pastorie bij bestemming geworden? Gelieve een kopie te bezorgen van de bevestiging van affectatie door de bestendige deputatie.

3. Op welke datum en op welke wijze is de pastorie van de parochie Sint-Franciscus van Sales, Mijlstraat 108, 2570 Duffel, een pastorie bij bestemming geworden? Gelieve een kopie te bezorgen van de bevestiging van affectatie door de bestendige deputatie.

Antwoord van de minister van Justitie van 18 september 2015, op de vraag nr. 347 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita Bellens van 11 mei 2015 (N.):

Sedert de bijzondere wet van 13 juli 2001 houdende overdracht van diverse bevoegdheden aan de gewesten en de gemeenschappen, in werking getreden op 1 januari 2002 zijn de Gewesten bevoegd voor het statuut en affectatie van Pastorieën.

Voor informatie betreffende het statuut en affectatie van Pastorieën van oudere datum werken mijn diensten samen met het Algemeen Rijksarchief, dat mij zekere gegevens heeft bezorgd om te antwoorden op de vragen van het geachte lid, namelijk:

1. De pastorie van de Duffelse parochie Sint-Martinus, Kerkstraat 1, 2570 Duffel werd omstreeks 1844 gebouwd. Uit een schrijven van 24 april 1844, uitgaande van het Bureau van de Kerkfabriek, het College van Burgemeester en Schepen en de Gemachtigde ordonnateur, gericht aan de koning blijkt dat de kerkfabriek zelf voor het terrein heeft gezorgd waarop de parochie werd gebouwd.

2. Over de pastorie zelf van de Duffelse parochie O.L.V.-Van-Goede-Wil, Kapelstraat 10, 2570 Duffel werd geen informatie gevonden. Klaarblijkelijk betreft het een gebouw dat reeds in de 18e bestond, maar dat verschillende bestemmingen heeft gekend, zoals een wezenhuis, alvorens te worden omgevormd tot pastorijs. De datum van omvorming tot pastorijs is niet gekend, doch allicht gebeurde dit voor 1930.

1. A quelle date et de quelle manière le presbytère de la paroisse Sint-Martinus de Duffel, situé Kerkstraat 31, à 2570 Duffel est-il devenu un presbytère par affectation? Pourriez-vous me fournir une copie de la confirmation de cette décision prise par la députation permanente?

2. A quelle date et de quelle manière le presbytère de la paroisse O.L.V.-Van Goede-Wil, Sint-Martinus de Duffel, situé Kapelstraat 10, à 2570 Duffel, est-il devenu un presbytère par affectation? Pourriez-vous me fournir une copie de la confirmation de cette décision prise par la députation permanente?

3. A quelle date et de quelle manière le presbytère de la paroisse Sint-Franciscus van Sales, situé Mijlstraat 108, à 2570 Duffel, est-il devenu un presbytère par affectation? Pourriez-vous me fournir une copie de la confirmation de cette décision prise par la députation permanente?

Réponse du ministre de la Justice du 18 septembre 2015, à la question n° 347 de madame la députée Rita Bellens du 11 mai 2015 (N.):

Depuis la loi spéciale du 13 juillet 2001 portant transfert de diverses compétences aux régions et communautés, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2002, les Régions sont compétentes pour le statut et l'affectation des presbytères.

Pour des informations sur le statut et l'affectation de presbytères plus anciens, mes services coopèrent avec les Archives générales du Royaume qui m'ont fourni les données certaines suivantes en vue de répondre aux questions de l'honorable membre:

1. Le presbytère de la paroisse Sint-Martinus de Duffel, situé Kerkstraat 31 à 2570 Duffel, a été construit aux alentours de 1844. Il ressort d'un courrier du 24 avril 1844 adressé au Roi par le bureau de la fabrique d'église, le collège des bourgmestre et échevins et l'ordonnateur délégué que la fabrique d'église a elle-même fourni le terrain sur lequel la paroisse a été construite.

2. Aucune information n'a été trouvée au sujet du presbytère proprement dit de la paroisse O.L.V.-Van-Goede-Wil de Duffel, situé Kapelstraat 10 à 2570 Duffel. Il s'agit manifestement d'un bâtiment qui existait déjà au 18e siècle, mais qui a connu des affectations diverses, telles qu'un orphelinat, avant d'être transformé en presbytère. La date de la transformation en presbytère n'est pas connue, mais est certainement antérieure à 1930.

3. De pastorie van de parochie Sint-Franciscus van Sales, Mijlstraat 108, 2570 Duffel werd opgericht vanaf 1904. De beslissing werd aan de minister van Justitie medegedeeld door de Gouverneur van Antwerpen op 1 april 1903, nadat eerder de goedkeuring daartoe werd gegeven door het Provinciaal Comité et de Koninklijke Commissie voor gebouwen. Op 24 februari 1904 heeft de minister van Justitie op zijn beurt het bedrag van de vrijgemaakte subsidie medegedeeld aan de Provinciegouverneur met de vraag de Bestendige Deputatie hieromtrent te willen inlichten.

Andere elementen van antwoord kunnen worden teruggevonden in verschillende documenten, dossiers en over verschillende beleidsniveaus. Er wordt dan ook aangeraden om verder spuurwerk te verrichten op gemeentelijk niveau te Duffel, met name:

- De diensten van archieven te Duffel:

<http://www.duffel.be/diensten/434/default.aspx?id=783>

- De kerkfabriek:

<http://www.kerknet.be/parochie/3160/content.php?ID=4975>

- De lokale heemkundige kring:

<http://heemkring.info/heemkring/contact>

Mogelijke evoluties in verkrijging en overdracht van eigendom van parochies zijn terug te vinden in het register van kadastrale gegevens, proces-verbalen van vergaderingen van de Raad van Kerkfabrieken en proces-verbalen van besluitneming van de gemeenteraad.

DO 2014201503112

Vraag nr. 352 van de heer volksvertegenwoordiger Christian Brotcorne van 18 mei 2015 (Fr.) aan de minister van Justitie:

Impact van het Justitieplan op de begroting van de Franse Gemeenschap. (MV 4079)

Niet alleen tijdens het debat over uw beleidsverklaring, maar ook tijdens de voorstelling van uw begroting en het Justitieplan hebben we u vragen gesteld over de impact van de maatregelen die u wil nemen (en volgens ons constructief zijn en in de goede richting gaan) op de financiering van de bevoegdheden inzake Justitie die aan de deelgebieden worden overgedragen, met name de justitiehuisen, de diensten voor de opvang en begeleiding van de gedetineerden en het Nationaal centrum voor elektronisch toezicht.

3. Le presbytère de la paroisse Sint-Franciscus van Sales, situé Mijlstraat 108 à 2570 Duffel, a été construit à partir de 1904. La décision a été communiquée au ministre de la Justice par le gouverneur d'Anvers le 1^{er} avril 1903, après que l'approbation eut été donnée à cette fin par le comité provincial et la Commission royale des Monuments. Le 24 février 1904, le ministre de la Justice a communiqué au gouverneur provincial le montant du subside alloué, en lui demandant d'en informer la députation permanente.

D'autres éléments de réponse peuvent être trouvés dans divers documents et dossiers et à différents niveaux de pouvoir. Il est dès lors conseillé de poursuivre les investigations à l'échelon communal à Duffel, c'est-à-dire:

- au service des archives à Duffel:

<http://www.duffel.be/diensten/434/default.aspx?id=783>

- à la fabrique d'église:

<http://www.kerknet.be/parochie/3160/content.php?ID=4975>

- au cercle archéologique local:

<http://heemkring.info/heemkring/contact>

Les éventuels changements au niveau de l'acquisition et du transfert de la propriété des paroisses sont consignés dans le registre des données cadastrales, les procès-verbaux des réunions des conseils de fabriques d'église et les procès-verbaux des délibérations des conseils communaux.

DO 2014201503112

Question n° 352 de monsieur le député Christian Brotcorne du 18 mai 2015 (Fr.) au ministre de la Justice:

L'impact du Plan Justice sur le budget de la Fédération Wallonie-Bruxelles (QO 4079).

Déjà, lors du débat sur votre note d'orientation budgétaire mais aussi lors de la présentation de votre budget et du plan justice, nous vous interpellions sur l'impact qu'auraient les mesures que vous souhaitez prendre (et que nous estimons constructives et allant dans le bon sens) sur les budgets des compétences "justice" transférées aux entités fédérées, soit essentiellement les Maisons de Justice, les services d'accompagnement et d'encadrement des détenus ainsi que le Centre de surveillance électronique.

Naar aanleiding van een vraag die parlamentslid Hamza Fassi-Fihri in een commissie van de Franse Gemeenschap aan minister Madrane gesteld had, heeft de minister verklaard dat wanneer de talrijke maatregelen uit uw Justitieplan ten uitvoer zullen worden gelegd, ze een impact zullen hebben op de werklast van de justitiehuisen, die zonder extra budgettaire middelen daar op de korte termijn niet opgewassen tegen zullen zijn.

In het kader van de zesde staatshervorming is er in een telmechanisme voorzien voor de bijkomende opdrachten die de federale overheid de justitiehuisen heeft opgelegd. Dat zou in 2016 door het Rekenhof geïmplementeerd worden, maar de budgettaire correctie zou niet vóór 2019 plaatsvinden. De deelgebieden zullen die maatregelen dus niet kunnen financieren.

Op dat probleem hebben we al vanaf het begin gewezen. Het verheugt ons dat er bij Justitie eindelijk iets in beweging komt en dat men iets onderneemt om het lot van de gevangenen te verbeteren, de voorwaarden voor de voorwaardelijke invrijheidstelling vast te leggen, in alternatieve straffen te voorzien, gevangenen te resocialiseren door middel van opleidingen en activiteiten en de voorlopige hechtenis met alternatieve methoden te verminderen. Maar dat alles is niet mogelijk als er niet onmiddellijk, zonder te wachten op de geplande evaluatie, bijkomende middelen worden uitgetrokken voor de justitiehuisen, de diensten voor de opvang en de begeleiding van de gedetineerden en de centra voor elektronisch toezicht.

1. Hoe zal u die vergelijking met meerdere grootheden (de gevangenen ontvolken om te bezuinigen en Justitie hervormen en tegelijkertijd de diensten financieren die de geplande alternatieve maatregelen zullen moeten uitvoeren) oplossen?

2. Hoe zal u op korte termijn de maatregelen die u in uw Justitieplan als een alternatief voor gevangenisstraffen naar voren heeft geschoven kunnen uitvoeren zonder de deelgebieden budgettair te wurgen?

Antwoord van de minister van Justitie van 18 september 2015, op de vraag nr. 352 van de heer volksvertegenwoordiger Christian Brotcorne van 18 mei 2015 (Fr.):

De bijzondere wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de Zesde Staatshervorming bepaalt de overdracht van het directoraat-generaal Justitiehuisen van de federale overheid naar de Gemeenschappen. Overeenkomstig artikel 67 van de bijzondere wet, is de bevoegdheidsoverdracht op 1 juli 2014 in werking getreden. De effectieve overdracht van de human resources, de budgettaire middelen en de logistiek vond plaats op 1 januari 2015.

Suite à une question du député Hamza FASSI-FIHRI au ministre MADRANE, en commission de la Fédération Wallonie-Bruxelles, le ministre a déclaré que lorsque les très nombreuses mesures de votre plan justice seront mises en oeuvre, elles auront un impact sur la charge de travail des Maisons de Justice et celles-ci ne pourront y faire face à court terme sans moyens budgétaires supplémentaires.

En effet, la sixième réforme de l'Etat a prévu un mécanisme de comptage des missions supplémentaires décidées par le Fédéral à destination des Maisons de Justice. Il serait mis en oeuvre dès 2016 par la Cour des Comptes mais la correction budgétaire n'interviendrait, elle, pas avant 2019. La prise en charge budgétaire de ces mesures sera donc impossible par les entités fédérées.

Nous ne disons pas autre chose depuis le début, et si nous nous réjouissons de voir qu'enfin la Justice bouge pour améliorer le sort des détenus, fixer des libérations conditionnelles, prévoir des peines et sanctions alternatives, prévoir la réinsertion sociale des détenus par des formations et activités, diminuer la détention préventive par des méthodes alternatives, cela ne pourra se faire sans budgets supplémentaires alloués immédiatement aux Maisons de justice, aux services d'aide et d'accompagnement des détenus de même qu'aux centres de surveillance électronique sans attendre l'évaluation prévue.

1. Comment allez-vous résoudre cette équation à plusieurs composantes qui est la vôtre: vider les prisons pour faire des économies et réformer la justice mais financer les services qui prendront en charge les mesures alternatives prévues?

2. Comment pourrez-vous appliquer votre plan justice à court terme sur les questions d'alternatives à la prison sans étrangler budgétairement les entités fédérées?

Réponse du ministre de la Justice du 18 septembre 2015, à la question n° 352 de monsieur le député Christian Brotcorne du 18 mai 2015 (Fr.):

La loi spéciale du 6 janvier 2014 relative à la Sixième Réforme de l'État détermine le transfert de la Direction générale des Maisons de justice de l'Autorité fédérale aux Communautés. Conformément à l'article 67 de la loi spéciale, le transfert de compétence est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2014. Le transfert effectif des ressources humaines, des ressources budgétaires et de la logistique a eu lieu le 1^{er} janvier 2015.

Het samenwerkingsakkoord van 17 december 2013 tussen de federale staat, de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap en de Duitstalige Gemeenschap heeft betrekking op de uitoefening van de opdrachten van de Justitiehuisen. Dat akkoord was noodzakelijk aangezien de federale regering en de actoren van justitie (gerechtelijke en penitentiaire actoren) verantwoordelijk blijven voor de input van de justitiehuisen. Geheel in de lijn van dat akkoord, zit ik de Interministeriële Conferentie (IMC) voor de Justitiehuisen voor, waar onder meer overleg wordt gepleegd over de initiatieven van de partijen die een impact hebben of kunnen hebben op de uitvoeringscapaciteit van de Justitiehuisen in de uitoefening van hun opdrachten.

Tijdens de op 16 maart gehouden eerste vergadering van de IMC werd besloten om een werkgroep op te richten die ermee belast is met de omschrijving van de opdrachten van de Gemeenschappen. Artikel 52 van de bijzondere wet van 6 januari 2014 tot hervorming van de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten bepaalt dat het Rekenhof vanaf het begrotingsjaar 2019 en vervolgens elke drie jaar per gemeenschap de evolutie over de laatste drie voorbije jaren van het aantal opdrachten in uitvoering van de federale wetgeving berekent, zulks om het bedrag van de aan de gemeenschap toe te kennen dotatie vast te kunnen stellen.

Het gaat om een reken- en evenwichtsoefening die een verbintenis veronderstelt van de Gemeenschappen om de opdrachten die hen worden toevertrouwd door de federale instanties te registreren en de informatie-uitwisseling tussen de Justitiehuisen te garanderen zoals is bepaald in artikel 8 van het samenwerkingsakkoord van 17 december 2013.

Datzelfde artikel bepaalt de minimale gegevens die de Gemeenschappen moeten registreren. In voornoemde bijzondere wet wordt een rechtstreeks verband gelegd tussen de dotatie en het aantal opdrachten. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen de soorten van opdracht en dus ook niet op het stuk van de "kostprijs" ervan. Het is aan het Rekenhof om bij de berekening van de dotatie de wet te interpreteren.

De specifieke werkgroep is enerzijds belast met de omschrijving van de opdrachten en mandaten op basis van gemeenschappelijke identifiers en anderzijds met de berekening van diezelfde mandaten en opdrachten. De werkgroep zal een formule moeten vinden aan de hand waarvan de verschillen in kostprijs van de soorten van opdrachten kunnen worden onderscheiden met inachtneming van de bijzondere wet.

L'accord de coopération du 17 décembre 2013 conclu entre l'État fédéral, la Communauté flamande, la Communauté française et la Communauté germanophone, se rapporte à l'exercice des missions des maisons de justice. Il était nécessaire de conclure cet accord, vu que le gouvernement fédéral et les acteurs de la justice (acteurs judiciaires et pénitentiaires) restent responsables de l'input des maisons de justice. Parfaitement dans la ligne de cet accord, je préside la Conférence interministérielle (CIM) pour les maisons de justice, où ont lieu des concertations relatives, notamment, aux initiatives qui affectent ou peuvent affecter la capacité opérationnelle des maisons de justice dans l'exercice de leurs missions.

Lors d'une première réunion de la CIM, qui s'est tenue le 16 mars, il a été décidé de créer un groupe de travail chargé de définir les missions dans le chef des Communautés. L'article 52 de la loi spéciale du 6 janvier 2014 portant réforme du financement des Communautés et des Régions prévoit qu'à partir de 2019 et ensuite tous les trois ans, la Cour des comptes calcule, par Communauté, l'évolution du nombre de missions en exécution de la législation fédérale et ce, afin de pouvoir déterminer la dotation à accorder aux Communautés.

Il s'agit d'un exercice de calcul et de rééquilibrage qui suppose, comme le prévoit l'article 8 de l'accord de coopération du 17 décembre 2013, un engagement des Communautés à enregistrer les missions confiées par les instances fédérales et à garantir l'échange d'informations entre les Maisons de justice.

Ce même article prévoit les données minimales qui doivent être enregistrées par les Communautés. La loi spéciale précitée fait le lien direct entre dotation et nombre de missions. Elle ne fait pas de différence entre les types de missions et donc entre leurs "coûts" différents. Il appartiendra à la cour des comptes d'interpréter la loi lors du calcul de la dotation.

Le groupe de travail spécifique est chargé d'une part de définir les missions et les mandats sur base d'identifiants communs et d'autre part, de la comptabilisation de ces mêmes mandats et missions. Le groupe de travail devra veiller à rechercher une formule qui, dans le respect de la loi spéciale, permettra de différencier les coûts des types de mission.

De in het Justitieplan aangekondigde maatregelen en wetgeving worden telkens voor advies overgezonden aan de Gemeenschappen. Het advies van de Gemeenschappen zal dus gevraagd worden betreffende de invoering van de probatie en het elektronisch toezicht als autonome straffen en over een voorstel tot wijziging van de wetgeving inzake de bemiddeling in strafzaken.

De IMC vormt overeenkomstig het voornoemde samenwerkingssakkoord het geschikte forum om die aangelegenheden te bespreken.

DO 2014201503264

Vraag nr. 465 van de heer volksvertegenwoordiger Daniel Senesael van 16 juli 2015 (Fr.) aan de minister van Justitie:

Politieoperatie in de stations Doornik, Moeskroen en Herseaux.

Op 18 mei 2015 vond in de stations Doornik, Moeskroen en Herseaux een antidrugsoperatie plaats waarbij er meer dan 100 politieagenten werden ingezet.

Dat soort politieoperaties valt toe te juichen, aangezien die stations, en meer bepaald het buiten gebruik gestelde station van Herseaux, steeds meer het actieterrein van dealers worden.

1. Wat waren de resultaten van de politieoperatie?
2. Zal zo een operatie, die het veiligheidsgevoel bij de omwonenden aanmerkelijk verhoogt, op korte termijn worden herhaald?
3. Zal de politieaanwezigheid worden versterkt in het station Herseaux, waar al jaren niet meer naar wordt omgekeken?

Antwoord van de minister van Justitie van 18 september 2015, op de vraag nr. 465 van de heer volksvertegenwoordiger Daniel Senesael van 16 juli 2015 (Fr.):

1. De lokale politie van Moeskroen deelt mee dat ze op 18 mei 2015 heeft deelgenomen aan een operatie in de strijd tegen diefstal en tegen het gebruik en de verkoop van verdovende middelen in de stations van Doornik, Moeskroen en Herseaux.

Tussen 15 uur en 20 uur 27 werden 27 agenten van de federale en de lokale politie ingezet, verspreid over de stations van Moeskroen en Herseaux. Die groep werd versterkt met 2 hondengeleiders en aangezien Moeskroen en Herseaux grensgemeenten zijn, werd er samengewerkt met de Franse politie om steun te krijgen.

Les mesures et la législation que j'ai annoncés dans mon Plan Justice sont chaque fois transmis pour avis aux Communautés. Je vais donc demander l'avis des Communautés notamment sur l'introduction de la probation et de la surveillance électronique en tant que peines autonomes, et sur une proposition visant à modifier la législation sur la médiation dans les affaires pénales.

La CIM constitue, conformément à l'accord de coopération mentionné ci-dessus, le forum approprié pour discuter de ces questions.

DO 2014201503264

Question n° 465 de monsieur le député Daniel Senesael du 16 juillet 2015 (Fr.) au ministre de la Justice:

Opération de police dans les gares de Tournai, Mouscron et Herseaux.

Le 18 mai 2015 avait lieu une opération policière mobilisant plus de 100 agents dans les gares de Tournai, Mouscron et Herseaux visant à lutter notamment contre des problèmes de stupéfiants.

Il s'agit là d'une opération à saluer dans la mesure où ces gares, et plus particulièrement la gare d'Herseaux qui a été délaissée, deviennent de plus en plus le terrain de jeu de nombreux dealers.

1. Quels ont été les résultats de cette opération?
2. Une telle opération qui contribue significativement à améliorer le sentiment de sécurité des riverains de ces gares sera-t-elle répétée à brève échéance?
3. Est-il prévu de renforcer la présence policière en gare d'Herseaux, laissée à l'abandon depuis plusieurs années?

Réponse du ministre de la Justice du 18 septembre 2015, à la question n° 465 de monsieur le député Daniel Senesael du 16 juillet 2015 (Fr.):

1. La police locale de Mouscron informe qu'elle a participé, le 18 mai 2015, à une opération visant à lutter contre les vols et contre la consommation et la vente de produits stupéfiants dans les gares de Tournai, Mouscron et Herseaux.

Entre 15 et 20 heures, 27 policiers locaux et fédéraux ont été mobilisés, répartis dans les gares de Mouscron et Herseaux. Le dispositif était renforcé de 2 maîtres-chiens et, les gares de Mouscron et Herseaux étant frontalières, une collaboration de deux policiers français a été sollicitée.

In totaal werden 550 reizigers uit 22 treinen gecontroleerd met de drugshonden van de federale politie. 30 reizigers werden gefouilleerd en er werden enkele kleine hoeveelheden producten ontdekt en in beslag genomen (cannabis, cocaïne). Er werden die namiddag zes processen-verbaal opgesteld voor drugsbezit en 1 proces-verbaal voor illegaal verblijf. De politie heeft geen enkele gerechtelijke aanhouding verricht.

Op 19 juni (2015) werd er een gelijkaardige operatie opgezet in de stations van Moeskroen en Herseaux.

Tijdens de actie op de spoorwegsite van Moeskroen van 16.30 uur tot 18 uur hebben de politieagenten 2 personen die in het bezit waren van drugs en 1 persoon die gezocht werd, aangehouden.

2. Dit soort operaties zal de komende maanden worden herhaald. Dergelijke controleoperaties zijn belangrijk om te vermijden dat er zich een permanente situatie van onveiligheid zou kunnen ontwikkelen op publieke plaatsen als treinstations en hun omgeving.

3. Er wordt verwezen naar het antwoord van de collega bevoegd voor Mobiliteit, aan wie deze vraag eveneens werd gesteld. (zie uw vraag nr. 463 van 26 mei 2015, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2014-2015, nr. 32, blz. 314)

DO 2014201504316

Vraag nr. 476 van mevrouw de volksvertegenwoordiger An Capoen van 17 juli 2015 (N.) aan de minister van Justitie:

De diversiteit en samenstelling van het kabinet.

Discriminatie op de arbeidsmarkt, op welke grond dan ook, is een ernstig probleem in onze samenleving dat bovendien op elk moment van het arbeidsproces kan voorkomen. De huidige federale regering, sinds 11 oktober 2014 aan de slag, heeft in haar regeerakkoord zichzelf voorgenomen hierin een voortrekkersrol te spelen. Via regelgevend en uitvoerend werk zal de regering maatregelen nemen om in de samenstelling van het personeelsbestand de samenleving te weerspiegelen.

1. Gelieve een overzicht te geven van het aantal mannelijke en het aantal vrouwelijke medewerkers op uw kabinet.

2. Gelieve een overzicht te geven van het aantal kabinetsmedewerkers opgedeeld per nationaliteit.

3. Hoeveel van deze medewerkers komen respectievelijk uit Vlaanderen, Wallonië en Brussel?

4. Gelieve een overzicht te geven van het aantal kabinetsmedewerkers opgedeeld per leeftijdscategorie.

Au total, 550 passagers descendant de 22 trains ont été contrôlés avec des chiens "stups" de la police fédérale. 30 voyageurs ont été fouillés et quelques petites quantités de produits ont pu être découvertes et saisies (cannabis, cocaïne). 6 procès-verbaux de détention de stups et 1 procès-verbal pour séjour illégal ont été établis au cours de cet après-midi. Les policiers n'ont procédé à aucune arrestation judiciaire.

Le 19 juin 2015, une opération similaire a été menée dans les gares de Mouscron et Herseaux.

Lors de cette action, les policiers ont interpellé sur le site ferroviaire mouscronnois entre 16.30 et 18 heures, deux détenteurs de produits stupéfiants et une personne recherchée.

2. Ce genre d'opération sera réitéré dans les prochains mois. De telles opérations de contrôle sont importantes pour éviter que se développe une situation d'insécurité permanente dans les lieux publics comme les gares et leurs alentours.

3. Il est renvoyé à la réponse donnée par la collègue en charge de la Mobilité, à qui cette question a également été posée. (voir votre question n° 463 du 26 mai 2015, *Questions et Réponses*, Chambre, 2014-2015, n° 32, p. 314)

DO 2014201504316

Question n° 476 de madame la députée An Capoen du 17 juillet 2015 (N.) au ministre de la Justice:

Diversité et composition du cabinet.

La discrimination sur le marché de l'emploi, quel qu'en soit le motif, est un problème sociétal grave qui peut se poser à n'importe quel moment de la carrière. Le gouvernement fédéral actuel, en fonction depuis le 11 octobre 2014, a exprimé, dans son accord de gouvernement, son intention de jouer un rôle de pionnier à cet égard. Dans le travail législatif et exécutif, le gouvernement prendra des mesures afin de refléter la diversité de la société dans la composition du personnel.

1. Pourriez-vous fournir un aperçu du nombre de collaborateurs masculins et féminins attachés à votre cabinet?

2. Pourriez-vous fournir un aperçu du nombre de vos collaborateurs de cabinet répartis par nationalité?

3. Combien de ces collaborateurs viennent respectivement de Flandre, de Wallonie et de Bruxelles?

4. Pourriez-vous fournir un aperçu du nombre de vos collaborateurs répartis par catégorie d'âge?

5. Gelieve een overzicht te geven van het aantal kabinetsmedewerkers opgedeeld per opleidingsniveau.

6. a) Zijn er binnen uw kabinet medewerkers met een handicap aan de slag?

b) Zo ja, hoeveel?

7. a) Hebben uw kabinetsmedewerkers de mogelijkheid om een abonnement van het openbaar vervoer aan te vragen?

b) Zo ja, hoeveel maken hier gebruik van?

Antwoord van de minister van Justitie van 18 september 2015, op de vraag nr. 476 van mevrouw de volksvertegenwoordiger An Capoen van 17 juli 2015 (N.):

1 tot 3. Er zijn momenteel 16 vrouwen en 33 mannen tewerkgesteld bij het kabinet.

Alle 49 hebben de Belgische nationaliteit.

- 38 medewerkers komen uit Vlaanderen,
- 2 uit Wallonië en
- 9 uit Brussel.

- 4. - 3 medewerkers zijn jonger dan 31 jaar,
- 21 medewerkers zijn tussen 31 en 45 jaar en
- 25 medewerkers zijn tussen 46 en 65 jaar.

Geen enkele medewerker is ouder dan 65 jaar.

5. - 10 medewerkers hebben een opleidingsniveau hoger secundair,

- 39 medewerkers hebben een hoger opleidingsniveau.

6. 1 medewerker heeft een handicap.

7. 37 medewerkers maken gebruik van een abonnement van het openbaar vervoer.

DO 2014201504559

Vraag nr. 503 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Chastel van 04 augustus 2015 (Fr.) aan de minister van Justitie:

Ongewenste intimiteiten.

Uit een enquête van het Europees Agentschap voor Fundamentele Rechten blijkt dat meer dan één vrouw op twee (55 procent) in de EU aangeeft het slachtoffer te zijn geweest van ongewenste intimiteiten vanaf de leeftijd van 15 jaar. In ons land loopt dat cijfer op tot 60 procent.

Hoe is het aantal veroordelingen voor ongewenste intimiteiten in ons land de jongste vijf jaar geëvolueerd?

5. Pourriez-vous fournir un aperçu du nombre de vos collaborateurs répartis par niveau de formation?

6. a) Votre cabinet compte-t-il des collaborateurs handicapés?

b) Dans l'affirmative, combien?

7. a) Vos collaborateurs peuvent-ils bénéficier, sur demande, d'un abonnement aux transports en commun?

b) Dans l'affirmative, combien d'entre eux recourent à cette possibilité?

Réponse du ministre de la Justice du 18 septembre 2015, à la question n° 476 de madame la députée An Capoen du 17 juillet 2015 (N.):

1 à 3. Actuellement, 16 femmes et 33 hommes sont employés dans le cabinet.

Ces 49 personnes ont la nationalité belge.

- 38 collaborateurs viennent de la Flandre,
- 2 de la Wallonie et
- 9 de Bruxelles.

- 4. - 3 collaborateurs ont moins de 31 ans,
- 21 collaborateurs sont âgés de 31 à 45 ans et
- 25 collaborateurs sont âgés de 46 à 65 ans.

Aucun collaborateur n'est âgé de plus de 65 ans.

5. - 10 collaborateurs ont un diplôme de l'enseignement secondaire supérieur,

- 39 collaborateurs ont fait des études supérieures.

6. 1 employé est handicapé.

7. 37 employés utilisent un abonnement des transports publics.

DO 2014201504559

Question n° 503 de monsieur le député Olivier Chastel du 04 août 2015 (Fr.) au ministre de la Justice:

Le harcèlement sexuel.

Selon une enquête réalisée par l'Agence européenne des droits fondamentaux en 2014, plus d'une femme sur deux (55 %) dans l'UE a indiqué avoir été victime de harcèlement sexuel depuis l'âge de 15 ans. Ce chiffre monte à 60 % en Belgique.

Pouvez-vous indiquer l'évolution du nombre de condamnations pour harcèlement sexuel dans notre pays depuis les cinq dernières années?

Antwoord van de minister van Justitie van 18 september 2015, op de vraag nr. 503 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Chastel van 04 augustus 2015 (Fr.):

De veroordelingsstatistieken laten het niet toe de gevraagde cijfergegevens aan te reiken.

In de IT-applicatie worden de gegevens immers niet geregistreerd onder het begrip "ongewenste intimiteiten", omdat dit begrip zeer ruim is en niet enkel refereert naar één specifieke strafbaarstelling, maar ook onder algemene strafbaarstellingen wordt geregistreerd.

DO 2014201504591

Vraag nr. 507 van de heer volksvertegenwoordiger Dirk Van der Maelen van 06 augustus 2015 (N.) aan de minister van Justitie:

Aanvragen tot dispensatie van het huwelijksverbod tussen aanverwanten in de rechte lijn.

Volgens artikel 164 van het Burgerlijk Wetboek kan de Koning, om gewichtige redenen, ontheffing verlenen van het verbod tot huwen tussen aanverwanten in de rechte lijn.

Over de dispensatieprocedure voor andere beletselen dan die tussen aanverwanten in de rechte lijn, zijn afdoende cijfers bekend en wordt duidelijk omschreven wat onder "gewichtige redenen" moet worden begrepen.

Over huwelijksbeletselen tussen aanverwanten in de rechte lijn, waarvoor sinds 2007 een dispensatieprocedure mogelijk is, zijn er evenwel geen cijfers te vinden noch is er sprake van een duidelijke omschrijving van de "gewichtige redenen".

1. Hoeveel aanvragen voor dispensatie voor een huwelijksbeletsel tussen aanverwanten in de rechte lijn zijn er reeds ingediend in de periode 2010-2014?

2. Hoeveel van deze aanvragen tot dispensatie werden ook effectief toegestaan?

3. Welke redenen worden, in het kader van huwelijksbeletselen tussen aanverwanten in de rechte lijn, aangehaald als "gewichtige redenen" die de dispensatie rechtvaardigen?

Antwoord van de minister van Justitie van 18 september 2015, op de vraag nr. 507 van de heer volksvertegenwoordiger Dirk Van der Maelen van 06 augustus 2015 (N.):

1. Wat betreft het aantal aanvragen voor dispensatie voor een huwelijksbeletsel tussen aanverwanten in de rechte lijn gedurende de periode 2010-2014 kunnen de volgende cijfergegevens bezorgd worden.

Réponse du ministre de la Justice du 18 septembre 2015, à la question n° 503 de monsieur le député Olivier Chastel du 04 août 2015 (Fr.):

Les statistiques de condamnation ne permettent pas de fournir les données chiffrées demandées.

En effet, dans l'application IT, les données ne font pas l'objet d'un enregistrement sous la notion de "harcèlement sexuel", parce que celle-ci est très large et ne renvoie pas à une incrimination spécifique, mais est également enregistrée sous des incriminations générales.

DO 2014201504591

Question n° 507 de monsieur le député Dirk Van der Maelen du 06 août 2015 (N.) au ministre de la Justice:

Demandes de dispense de la prohibition du mariage entre alliés en ligne directe.

Conformément à l'article 164 du Code civil, il est loisible au Roi de lever, pour des causes graves, la prohibition du mariage entre alliés en ligne directe.

Concernant la procédure de dispense pour d'autres empêchements que l'alliance en ligne directe, il existe des chiffres pertinents et une définition claire de ce que l'on doit entendre par "causes graves".

Cependant, concernant les empêchements à mariage entre alliés en ligne directe, pour lesquels une procédure de dispense existe depuis 2007, il n'existe ni chiffres, ni définition claire des "causes graves".

1. Combien de demandes de dispense pour un empêchement à mariage entre alliés en ligne directe ont été introduites entre 2010 et 2014?

2. Combien de ces demandes de dispense ont effectivement été accordées?

3. Quelles sont les raisons invoquées comme "causes graves" pour justifier la dispense dans le cadre des empêchements à mariage entre alliés en ligne directe?

Réponse du ministre de la Justice du 18 septembre 2015, à la question n° 507 de monsieur le député Dirk Van der Maelen du 06 août 2015 (N.):

1. Concernant le nombre de demandes de dispense d'empêchement à mariage entre alliés en ligne directe durant la période 2010-2014, il est possible de communiquer les chiffres suivants.

Gedurende de periode van 2010 tot en met 2014 werden er in totaal 11 verzoeken tot ontheffing van het huwelijksverbod voorzien in artikel 161, BW (Burgerlijk Wetboek), ingediend.

Aantal verzoeken op grond van artikel 161, BW:

- 2010 : 2
- 2011 : 3
- 2012 : 0
- 2013 : 3
- 2014 : 3.

2. Gedurende de periode van 2010 tot en met 2014 werd vijfmaal een dispensatie verleend voor een huwelijk tussen aanverwanten in de rechte lijn, met name:

- 2 in 2010,
- 1 in 2011,
- 1 in 2013 en
- 1 in 2014.

De dispensatie werd 1 keer geweigerd in 2011.

Drie verzoeken (in 2011, 2013 en 2014) bleken na verder onderzoek onontvankelijk doordat niet aan de wettelijke voorwaarden was voldaan (bijvoorbeeld geen sprake van een huwelijksbeletsel). Twee dossiers zijn nog in behandeling.

3. Wat onder "gewichtige redenen" moet verstaan worden in de zin van artikel 164, BW is niet door de wetgever bepaald, maar wordt overgelaten aan de appreciatie van de minister zelf.

Naast de toepasselijke wetgeving, is de administratieve rechtspraak met betrekking tot de huwelijksbeletselen voorzien in artikel 161, BW in grote mate gesteund op de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof in de arresten nr. 157/2006 van 18 oktober 2006 en nr. 103/2012 van 9 augustus 2012.

Het arrest nr. 157/2006 bevestigt de relevantie van het huwelijksbeletsel tussen aanverwanten in de rechte lijn, tussen wie geen biologische banden bestaan door te stellen dat dit beletsel gegrond is op redenen van morele en sociale aard. De wetgever beoogt met dit huwelijksbeletsel de integriteit van de familie te beschermen, door een zekere orde in de gezinnen te waarborgen en te vermijden dat tussen gezinsleden concurrentie ontstaat. Bovendien beoogt de wetgever met het huwelijksbeletsel de plaats van elke generatie binnen de familie te waarborgen.

Entre 2010 et 2014, onze demandes de levée de l'interdiction de contracter mariage prévue à l'article 161 du Code civil ont été introduites.

Nombre de demandes basées sur l'article 161 du Code civil:

- 2010 : 2
- 2011 : 3
- 2012 : 0
- 2013 : 3
- 2014 : 3.

2. Au cours de la période 2010-2014, cinq dispenses ont été accordées pour un mariage entre alliés en ligne directe, à savoir:

- 2 en 2010,
- 1 en 2011,
- 1 en 2013 et
- 1 en 2014.

La dispense n'a été refusée qu'une seule fois, en 2011.

Il est apparu après enquête plus approfondie que trois requêtes (introduites en 2011, 2013 et 2014) étaient irrecevables parce qu'elles ne répondaient pas aux conditions légales (par exemple: il ne s'agissait pas d'un empêchement à mariage). Deux dossiers sont encore en cours de traitement.

3. Le législateur n'a pas précisé ce qu'il convient d'entendre par "causes graves" au sens de l'article 164 du Code civil, mais l'a laissé à l'appréciation du ministre lui-même.

Outre la législation applicable, la jurisprudence administrative relative aux empêchements à mariage prévus à l'article 161 du Code civil s'appuie en grande partie sur la jurisprudence des arrêts n° 157/2006 du 18 octobre 2006 et n° 103/2012 du 9 août 2012 de la Cour constitutionnelle.

L'arrêt n° 157/2006 confirme la pertinence de l'empêchement à mariage entre alliés en ligne directe entre lesquels il n'existe aucun lien biologique en précisant que cet empêchement est fondé sur des motifs d'ordre moral et social. Par cet empêchement à mariage, le législateur vise à protéger l'intégrité de la famille en garantissant un certain ordre au sein des ménages et en évitant une concurrence entre les membres du ménage. Par ailleurs, le législateur vise par l'empêchement à mariage, à garantir la place de chaque génération au sein de la famille.

Het arrest nr. 103/2012 stelt dat de wetgever alle redenen heeft om incestueuze relaties tussen verwanten (zowel bloed- als aanverwanten) te voorkomen, zowel om redenen van fysiologische en eugenetische aard (het verhoogde risico dat kinderen uit bloedschennige huwelijken met een ernstige handicap zouden worden geboren), als om redenen van ethische en morele aard (voorkomen dat personen die tot eenzelfde familiekring behoren, banden hebben die afbreuk zouden kunnen doen aan de orde van de bestaande familiestructuren), die beiden verband houden met zowel de bescherming van de orde van families en personen, als de bescherming van de samenleving. Bovendien beoogt de wetgever door het huwelijksbeletsel de plaats van elke generatie binnen de familie te waarborgen.

Deze overwegingen gemaakt door het Grondwettelijk Hof betreffende zowel oud als nieuw artikel 161, BW vormen dan ook een belangrijke basis bij de beoordeling van de verzoeken tot dispensatie voor de huwelijksbeletselen tussen aanverwanten in de rechte lijn.

Het huwelijksverbod tussen aanverwanten in de rechte lijn is zowel van toepassing op schoonouders en schoonkinderen als stiefouders en stiefkinderen. Gelet op de bescherming van de orde van families en personen, ligt het voor de hand dat het huwelijksverbod tussen een stiefouder en stiefkind, waarbij er mogelijks sprake kan zijn van een ouder-kindrelatie strikter gehanteerd wordt dan het huwelijksverbod tussen een schoonouder en een schoonkind, waarbij er geen sprake kan zijn van een eerdere opvoedingsrelatie.

Dit punt werd ook aangekaart tijdens de parlementaire voorbereiding van de wet van 15 mei 2007 tot wijziging van het Burgerlijk Wetboek met betrekking tot het huwelijk tussen aanverwanten. Door de beslissing tot dispensatie bij de Koning te leggen, wordt er een veiligheid ingebouwd voor die gevallen waarbij een huwelijk deontologisch toch niet voor de hand ligt (*Parl. St.*, Kamer, 2005-2006, DOC 51-2293/001, blz. 3).

DO 2014201504594

Vraag nr. 508 van de heer volksvertegenwoordiger Koenraad Degroote van 06 augustus 2015 (N.) aan de minister van Justitie:

Ontzetting uit de ouderlijke macht.

Kan u meedelen:

1. in hoeveel gevallen er in 2012, 2013 en 2014 ontzetting uitgesproken werd uit de ouderlijke macht door de jeugdrechtsbank (per rechtsgebied);

L'arrêt n° 103/2012 précise que le législateur a toutes les raisons d'empêcher les relations incestueuses entre alliés (tant parents qu'alliés) tant pour des raisons d'ordre physiologique et eugénique (le risque accru que les enfants issus de mariages consanguins puissent naître gravement handicapés) que pour des raisons d'ordre éthique et moral (éviter que des personnes qui font partie d'un même cercle familial n'aient des liens qui pourraient porter atteinte à l'ordre des structures familiales existantes), qui, dans les deux cas, sont liées à la protection de l'ordre des familles et des personnes et à la protection de la société. Par ailleurs, le législateur vise par l'empêchement à mariage, à garantir la place de chaque génération au sein de la famille.

Ces considérations formulées par la Cour constitutionnelle et concernant tant l'ancien que le nouvel article 161 du Code civil constituent dès lors un fondement important pour apprécier les demandes de dispense d'empêchements à mariage entre alliés en ligne directe.

La prohibition de mariage entre alliés en ligne directe s'applique tant aux beaux-parents et beaux-enfants, qu'il s'agisse du gendre ou de la bru ou d'un enfant du conjoint. Eu égard à la protection de l'ordre des familles et des personnes, il va de soi que la prohibition à mariage entre beaux-parents et enfants de leur premier conjoint pour lesquels il peut y avoir une relation parent-enfant, doit être appliquée de manière plus stricte que la prohibition à mariage entre beaux-parents et le gendre ou la bru.

Ce point a également été abordé durant les travaux préparatoires de la loi du 15 mai 2015 modifiant le Code civil en ce qui concerne le mariage entre alliés. En faisant relever la décision du Roi, l'on veille à intégrer une marge de sécurité pour les cas où un mariage ne serait pas évident pour des raisons déontologiques (*Doc. parl.*, Chambre, 2005-2006, DOC 51-2293/001, p. 3).

DO 2014201504594

Question n° 508 de monsieur le député Koenraad Degroote du 06 août 2015 (N.) au ministre de la Justice:

La déchéance de l'autorité parentale.

Pourriez-vous me communiquer:

1. le nombre de déchéances de l'autorité parentale prononcées par le tribunal de la jeunesse en 2012, 2013 et 2014 (par ressort);

2. in hoeveel gevallen hiervan ging het om gehele dan wel gedeeltelijke ontzetting;

3. in hoeveel gevallen ging het om ontzetting ingevolge veroordelingen van de ouder wegens feiten met betrekking tot het kind;

4. in hoeveel gevallen ging het om ontzetting wegens een gevaarlijke situatie voor de kinderen en/of nalatigheid;

5. in hoeveel gevallen ging het om ontzetting ingevolge huwelijk met een persoon die ontzet is?

Antwoord van de minister van Justitie van 18 september 2015, op de vraag nr. 508 van de heer volksvertegenwoordiger Koenraad Degroote van 06 augustus 2015 (N.):

Er wordt verwezen naar het reeds gegeven antwoord op schriftelijke vraag nr. 356 van mevrouw Goedele Uyttersprot van 19 mei 2015, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2014-2015, nr. 33, blz. 191.

De steundienst van het College van hoven en rechtbanken is pas sinds medio 2014 verantwoordelijk voor de protectionele gegevens van de jeugdrechtbank. Voordien was dat het Nationaal Instituut voor de Criminalistiek en de Criminologie (NICC). De analisten die met dat project zijn belast, analyseren thans de kwaliteit van die gegevens en werken aan de validering ervan door de verschillende nationale griffies. Die procedure neemt enorm veel tijd in beslag.

Het is de bedoeling een nieuwe jaarlijkse publicatie van bepaalde protectionele gegevens, waaronder de ontzetting van het ouderlijk gezag, uit te werken tegen 2016. In de tussentijd kunnen de gevraagde cijfers niet aangeleverd worden.

DO 2014201504812

Vraag nr. 532 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 03 september 2015 (N.) aan de minister van Justitie:

Criminele daden tijdens periodes van penitentiair verlof.

Naar aanleiding van al dan niet beperkte detentie (waarbij men overdag buiten mag, maar 's avonds binnen moet komen) gebeurden in het verleden vaak criminele daden; dat was aan de hand van cijfers van uw voorgangers al gebleken.

Beperkte detentie, penitentiair verlof en vervroegde invrijheidstelling: steeds meer burgers stellen er zich steeds meer vragen bij. Met de volgende vragen wil ik vooral weten of recente cijfers hierin verbetering aangeven.

2. parmi celles-ci, le nombre de déchéances totales et partielles;

3. le nombre de déchéances faisant suite à la condamnation du parent pour des faits qui concernent l'enfant;

4. le nombre de déchéances découlant d'une situation dangereuse pour les enfants et/ou de négligence;

5. le nombre de déchéances découlant d'une union avec une personne elle-même déchue?

Réponse du ministre de la Justice du 18 septembre 2015, à la question n° 508 de monsieur le député Koenraad Degroote du 06 août 2015 (N.):

Il est référé à la réponse déjà donnée à la question écrite n° 356 de madame Goedele Uyttersprot du 19 mai 2015, *Questions et Réponses*, Chambre, 2014-2015, n° 33, p. 191.

Le service d'appui du Collège des cours et tribunaux n'est responsable des données protectionnelles du tribunal de la jeunesse que depuis mi-2014. Auparavant, il s'agissait de l'Institut National de Criminalistique et de Criminologie. Les analystes en charge de ce projet sont actuellement en train d'analyser la qualité de ces données et de procéder à leur validation par les différents greffes nationaux. Cette procédure requiert énormément de temps.

Il est prévu, d'ici l'année prochaine, d'élaborer une nouvelle publication annuelle de certaines données protectionnelles, parmi lesquelles la déchéance de l'autorité parentale. En attendant, les chiffres demandés ne peuvent être fournis.

DO 2014201504812

Question n° 532 de madame la députée Barbara Pas du 03 septembre 2015 (N.) au ministre de la Justice:

Actes criminels commis pendant des périodes de congé pénitentiaire.

Il ressort de chiffres fournis par vos prédécesseurs que de nombreux actes criminels sont commis dans le cadre d'un régime de détention limitée (avec sortie autorisée durant la journée et obligation de passer la nuit en prison).

De plus en plus de citoyens s'interrogent quant à la pertinence des mesures de détention limitée, de congé pénitentiaire et de libération anticipée. Les questions suivantes visent à savoir si les chiffres récents révèlent une amélioration en la matière.

1. Hoeveel van de zittende criminelen in ons land werd in 2010 gevangen gehouden onder een systeem van beperkte detentie? Zijn er cijfers bekend voor 2011, 2012, 2013 en 2014? Zijn er al voorlopige cijfers voor 2015?

2. Hoeveel van hen pleegden in dat jaar ook criminele feiten?

3. Hoeveel gevangenen kregen een of andere vorm van penitentiair verlof in de jaren 2010, 2011, 2012, 2013 en 2014? Zijn er voorlopige cijfers bekend voor 2015?

4. Hoeveel van hen pleegden in het jaar dat ze penitentiair verlof kregen, criminele feiten tijdens hun penitentiair verlof?

5. Hoeveel gevangenen genoten in 2010 van een systeem van vervroegde invrijheidstelling? Hoeveel in 2011, 2012, 2013 en 2014? Zijn er al cijfers voor 2015?

6. Hoeveel van hen pleegden na de vervroegde invrijheidstelling opnieuw criminele feiten, waarvoor zij werden aangehouden?

Antwoord van de minister van Justitie van 18 september 2015, op de vraag nr. 532 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 03 september 2015 (N.):

1, 3 en 5. De door het geachte lid gevraagde gegevens worden jaarlijks gepubliceerd in het *jaarverslag* van het directoraat-generaal Penitentiaire Inrichtingen (DG EPI), hetwelk online kan worden geraadpleegd op de website van de FOD Justitie, bij de rubriek Publicaties.

Zo kan het geachte lid op pagina 51 van het recentste jaarverslag 2014 de cijfergegevens lezen. De cijfers van de voorgaande jaren zijn ook telkens in het *jaarverslag* van het DG EPI weergegeven.

2, 4 en 6. Deze informatie en cijfergegevens worden niet bijgehouden.

DO 2014201504928

Vraag nr. 547 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Chastel van 15 september 2015 (Fr.) aan de minister van Justitie:

Ontsnapte gedetineerden.-

Gemiddeld zitten er 12.000 gedetineerden in de Belgische gevangenis.

1. Hoeveel ontsnappingen vonden er plaats in de voorbije vijf jaar, en sinds 2000 indien die gegevens beschikbaar zijn?

1. Combien de criminels emprisonnés en Belgique étaient détenus dans le cadre d'un régime de détention limitée en 2010? Dispose-t-on des chiffres pour 2011, 2012, 2013 et 2014? Des chiffres provisoires sont-ils déjà disponibles pour 2015?

2. Combien de criminels détenus dans le cadre d'un régime de détention limitée ont-ils commis des faits criminels au cours de ces années?

3. Combien de détenus ont bénéficié d'une forme quelconque de congé pénitentiaire au cours des années 2010, 2011, 2012, 2013 et 2014? Des chiffres provisoires sont-ils disponibles pour 2015?

4. Combien de détenus bénéficiant d'un congé pénitentiaire ont commis des faits criminels pendant leur congé?

5. Combien de détenus ont bénéficié d'une libération anticipée en 2010? Combien en 2011, 2012, 2013 et 2014? Des chiffres sont-ils déjà disponibles pour 2015?

6. Combien de personnes ont à nouveau commis des faits criminels après leur libération anticipée et ont été arrêtées pour ces faits?

Réponse du ministre de la Justice du 18 septembre 2015, à la question n° 532 de madame la députée Barbara Pas du 03 septembre 2015 (N.):

1, 3 et 5. Les données demandées par l'honorable membre sont publiées chaque année dans le *rapport annuel* de la direction générale des Établissements pénitentiaires (DG EPI), lequel peut être consulté sur le site internet du SPF Justice, à la rubrique Publications.

L'honorable membre trouvera ainsi les données chiffrées demandées à la page 51 du dernier rapport annuel 2014. Le *rapport annuel* de la DG EPI permet également de trouver chaque fois les chiffres correspondant aux années antérieures.

2, 4 et 6. Ces informations et ces données chiffrées ne sont pas conservées.

DO 2014201504928

Question n° 547 de monsieur le député Olivier Chastel du 15 septembre 2015 (Fr.) au ministre de la Justice:

Évasion de prison.

Il y a en moyenne une population carcérale de 12.000 personnes détenues dans les prisons belges.

1. Pouvez-vous communiquer le nombre d'évasions dans les prisons belges pour les cinq dernières années, et si possible depuis 2000?

2. Beschikt u over cijfers per gevangenis?

Antwoord van de minister van Justitie van 18 september 2015, op de vraag nr. 547 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Chastel van 15 september 2015 (Fr.):

De door het geachte lid gevraagde gegevens worden jaarlijks gepubliceerd in het jaarverslag van het directoraat-generaal Penitentiaire Inrichtingen, hetwelk online kan worden geraadpleegd op de website van de FOD Justitie, bij de rubriek Publicaties.

De cijfergegevens voor wat betreft het jaar 2015 zijn nog niet voorhanden.

Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid

DO 2014201504453

Vraag nr. 379 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 29 juli 2015 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid:

Administratieve rompslomp voor huisartsen.- (MV 3321)

De administratieve procedures in België zijn soms loodzwaar en maken het de mensen niet gemakkelijk in hun dagelijkse leven en werk. Ook de huisartsen ondervinden daar hinder van. Ze bezwijken onder de last van de alsmaar groeiende administratieve rompslomp.

Thans bestaan er aparte formulieren voor een getuigschrift van arbeidsongeschiktheid per beroepscategorie. Voor een aanvraag tot erkenning van een handicap moeten er medische rapporten van soms 15 bladzijden worden opgesteld, en afhankelijk van de gemeente moeten er verschillende procedures worden gevolgd voor het ene of het andere dossier.

Met een administratieve vereenvoudiging zou de werklast van de artsen sterk verminderd kunnen worden.

1. Kunnen we op federaal niveau de administratieve procedures voor de artsen niet vereenvoudigen? Ik denk bijvoorbeeld aan een standaardisatie van de formulieren voor het getuigschrift van arbeidsongeschiktheid voor de militairen, het politiepersoneel, enz.

2. Zou men alle overheden niet voor die problematiek moeten sensibiliseren en moeten trachten de procedures en formulieren eenvormiger te maken?

2. Disposez-vous d'une ventilation par prison?

Réponse du ministre de la Justice du 18 septembre 2015, à la question n° 547 de monsieur le député Olivier Chastel du 15 septembre 2015 (Fr.):

Les données demandées par l'honorable membre sont publiées chaque année dans le rapport annuel de la direction générale des Établissements pénitentiaires, lequel peut être consulté sur le site internet du SPF Justice, dans la rubrique Publications.

Les chiffres pour l'année 2015 ne sont pas encore disponibles.

Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique

DO 2014201504453

Question n° 379 de madame la députée Kattrin Jadin du 29 juillet 2015 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique:

Les contraintes administratives pour les médecins généralistes (QO 3321).

Les démarches administratives sont parfois lourdes dans notre pays et compliquent vie et travail de nos citoyens. Les médecins généralistes sont également concernés, ils croulent sous le fardeau d'une paperasse de plus en plus importante.

Il existe aujourd'hui des formulaires d'incapacité de travail différents selon les corps de métiers, les rapports médicaux pour une demande de reconnaissance de handicap font parfois 15 pages ou selon les communes les procédures diffèrent dans tel ou tel cas.

Une simplification administrative soulagerait fortement le travail de nos médecins.

1. Au niveau fédéral, pouvons-nous faciliter les procédures administratives pour les médecins? Je pense par exemple à l'uniformisation des formulaires d'incapacité de travail de nos militaires, policiers, etc.

2. Ne devrait-on pas sensibiliser l'ensemble des pouvoirs publics à la problématique et tenter d'unifier au mieux les procédures et formulaires?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid van 21 september 2015, op de vraag nr. 379 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrín Jadin van 29 juli 2015 (Fr.):

Verschillende initiatieven worden ondernomen om de administratieve rompslomp ten laste van huisartsen te verlichten.

In dit verband moet er herinnerd worden aan het pilootproject "eMediAtt" inzake administratieve vereenvoudiging, dat in 2014 in voege is getreden. Met eMediAtt biedt Medex aan de artsen de mogelijkheid om de medische attesten van de ambtenaren die onder Medex vallen elektronisch, via een beveiligde applicatie (eHealthBox) in te voeren en door te sturen.

Naar aanleiding van deze eerste ervaring worden momenteel contacten met andere partners gelegd (bijvoorbeeld met de medische dienst van de Belgische politie) om de mogelijkheden inzake administratieve vereenvoudiging te onderzoeken. Vóór elke informatisering moeten de processen eerst vereenvoudigd worden. Hier moeten we dus eerst voor een maximale harmonisering en standaardisering van de verschillende soorten medische attesten (privé, Medex, politie, leger, onderwijs, enzovoort) zorgen.

Onlangs werd ook een eerste opportunititeitenanalyse begonnen om te onderzoeken als de artsen het arbeidsongeschiktheidsattest elektronisch naar de werkgever (privé-sector) kunnen doorsturen.

Het project "Optifed" is al sinds enkele maanden in de productiefase; het betreft het elektronisch doorsturen van medische gegevens door de arts in het kader van de erkenning van een handicap bij de Directie generaal "Personen met een handicap" van de FOD Sociale Zekerheid.

Tot slot moet erop worden gewezen dat de Roadmap eGezondheid 2013-2018 in het actiepunt 15 ook naar administratieve vereenvoudiging verwijst en dat een actualisering ervan binnenkort wordt gepresenteerd.

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique du 21 septembre 2015, à la question n° 379 de madame la députée Kattrín Jadin du 29 juillet 2015 (Fr.):

Diverses initiatives sont entreprises dans le but d'alléger la paperasserie administrative à charge des médecins généralistes.

Il a lieu de rappeler à cet effet le projet pilote de simplification administrative, eMediAtt, qui est entré en vigueur en 2014. Avec eMediAtt, Medex offre aux médecins la possibilité d'encoder et d'envoyer via une application sécurisée (eHealthBox) les certificats médicaux des fonctionnaires relevant de Medex par voie électronique.

Suite à cette première expérience, d'autres contacts sont actuellement en cours avec d'autres partenaires (service médical de la police belge par exemple) pour examiner les opportunités de simplification administrative. Avant toute informatisation, il convient de procéder à la simplification des processus. En l'espèce, nous devons donc veiller d'abord à l'harmonisation et standardisation maximale des différents types de certificats médicaux (privé, Medex, police, armée, enseignement, etc.).

Une autre première analyse d'opportunité a été entamée récemment pour examiner la possibilité pour les médecins d'envoyer électroniquement l'attestation d'incapacité de travail à l'employeur (secteur privé).

Le projet "Optifed" est en production depuis quelques mois et concerne la transmission électronique de données médicales par le médecin dans le cadre d'une demande de reconnaissance du handicap auprès de la Direction générale "personnes Handicapées" du SPF Sécurité sociale.

Enfin, il faut rappeler que la Roadmap e-Santé 2013-2018 fait également référence en son point d'action 15 à la simplification administrative et qu'une mise à jour de celle-ci sera présentée prochainement.

DO 2014201504490

Vraag nr. 383 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sybille de Coster-Bauchau van 30 juli 2015 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid:

Niet-gerapporteerde euthanasiegevallen.

Volgens een studie van een professor aan de Universiteit van Hull, VK, die op 3 juni 2015 in het *Journal of Medical Ethics* onder de titel *First do no harm: intentionally shortening lives of patients without their explicit request in Belgium* gepubliceerd werd, zou in ons land bij één op zestig sterfgevallen tijdens de behandeling door een huisarts het levenseinde van de patiënt bespoedigd worden zonder dat die daarom gevraagd heeft. Dat is nochtans wettelijk verboden.

Die cijfers roepen heel wat vragen op, aangezien er, ondanks het bestaan van een wet die euthanasie mogelijk maakt (en die door de Controle- en Evaluatiecommissie als performant omschreven wordt), op illegale wijze euthanasie gepleegd zou worden, met als verzwarende omstandigheid dat dat zou gebeuren in strijd met ten minste een essentiële eis van de wet van 2003, namelijk de onbetwistbare wil van de patiënt.

De Federale Controle- en Evaluatiecommissie Euthanasie heeft al herhaaldelijk verklaard dat ze niet bevoegd is om een dergelijk verschijnsel te behandelen en te evalueren. In dat geval zijn de gerechtelijke instanties en/of de diensten van de FOD Volksgezondheid, die onder uw toezicht valt, bevoegd.

1. Zijn de resultaten van die studie geloofwaardig?

2. Hebben uw diensten klachten of uitingen van argwaan over dergelijke feiten ontvangen? Zo ja, hoeveel? Hoeveel van die klachten of vermoedens werden er aan de gerechtelijke instanties overgemaakt?

3. Men moet ook de vraag stellen waarom sommige artsen in strijd met de bestaande wettelijke voorschriften, die al tot de soepelste van Europa behoren, durven handelen.

a) Hoe kan men dat verschijnsel aanpakken en zo mogelijk uit de wereld helpen?

b) Welke maatregelen kan de FOD Volksgezondheid nemen om dergelijke uitwassen te evalueren en te voorkomen en ervoor te zorgen dat de wetgeving in die moeilijke en delicate materie wordt nageleefd?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid van 21 september 2015, op de vraag nr. 383 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sybille de Coster-Bauchau van 30 juli 2015 (Fr.):

DO 2014201504490

Question n° 383 de madame la députée Sybille de Coster-Bauchau du 30 juillet 2015 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique:

La pratique d'euthanasies non-déclarées.

Le 3 juin 2015, une étude d'un professeur de l'Université de Hull, au Royaume-Uni, publiée par la revue scientifique *Journal of Medical Ethics*, intitulée "*First do no harm: intentionally shortening lives of patients without their explicit request in Belgium*" rapportait que dans notre pays, un patient sur soixante qui succombait sous traitement d'un médecin généraliste serait en fait une action d'euthanasie non sollicitée. Il s'agirait donc de pratiques totalement en dehors du cadre de la loi.

Ces chiffres sont assez interpellants, puisque, malgré l'existence d'une loi autorisant l'euthanasie (laquelle est jugée par la commission de contrôle comme performante), des actions d'euthanasie illégales resteraient à déplorer, avec circonstance aggravante qu'elles se passent d'au moins un élément essentiel prévu par la loi de 2003: la volonté indiscutable du patient.

Comme elle l'a fait remarquer à plusieurs reprises, la commission fédérale de contrôle et d'évaluation de l'euthanasie n'est pas compétente pour traiter et pour évaluer un tel phénomène. Auquel cas, ce sont les autorités judiciaires et/ou ceux du SPF Santé, dont vous avez la tutelle, qui le sont.

1. Les résultats de cette étude sont-ils crédibles?

2. Vos services ont-ils reçu des plaintes ou des expressions de soupçons concernant de tels faits. Si oui, combien? Combien d'entre eux ont été transmis aux autorités judiciaires?

3. Il convient également de se demander pourquoi, alors qu'un cadre légal existe, certains médecins se permettent d'agir en dehors des prescrits légaux, déjà parmi les plus lestes d'Europe.

a) Comment réduire, voire faire disparaître, ce phénomène?

b) Quelles mesures peuvent être prises au niveau du SPF Santé afin d'évaluer et prévenir de tels écarts et assurer le respect de la loi en cette matière difficile et délicate?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique du 21 septembre 2015, à la question n° 383 de madame la députée Sybille de Coster-Bauchau du 30 juillet 2015 (Fr.):

De conclusie van de studie - Cohen-Almagor R., (2015), *J Med Ethics*, 41, 8: 625-629 - is me bekend. De onderzoeker kaart de euthanasieproblematiek of de '*deliberate shortening of lives of some patients without explicit voluntary request*' aan.

Deze omschrijving is afwijkend van artikel 2, van de wet van 28 mei 2002 die euthanasie definieert als: "het opzettelijk levensbeëindigend handelen door een andere dan de betrokkene, op diens verzoek." Ik ben dus van mening dat we voorzichtig moeten zijn ten aanzien van de conclusies van dat onderzoek.

In België moet elke arts die een euthanasie uitvoert, een registratieformulier invullen en aan de Federale Controle- en Evaluatiecommissie Euthanasie bezorgen, zodat die kan onderzoeken of de euthanasie overeenkomstig de wettelijke voorschriften uitgevoerd werd.

Indien burgers twijfels hebben over de wettelijkheid van de euthanasie van een naaste, kunnen zij een rechtsvordering instellen. Ik ben evenwel niet in staat u het aantal klachten mee te delen die daaromtrent effectief voor het gerecht gebracht zijn.

Weet dat de FOD Volksgezondheid een brochure gemaakt heeft om de bevolking meer bepaald te informeren over de voorafgaande wilsverklaring inzake euthanasie, die door onze medeburgers soms verkeerd begrepen wordt. Ik ben van mening dat een juiste informatieverstrekking ten aanzien van de verschillende actoren bijdraagt tot een goede toepassing van de normen op het terrein. Mijn administratie legt zich daarop toe met de middelen die haar ter beschikking staan.

J'ai pris connaissance de la conclusion de l'étude - Cohen-Almagor R., (2015), *J Med éthique*, 41, 8: 625-629. Le chercheur évoque la problématique de l'euthanasie ou le '*deliberate shortening of lives of some patients without explicit voluntary request*'.
Cette description est contraire à l'article 2 de la loi du 28 mai 2002, qui définit euthanasie comme: "l'acte, pratiqué par un tiers, qui met intentionnellement fin à la vie d'une personne à la demande de celle-ci." Je suis donc de l'opinion qu'il faut être prudent vis-à-vis de cette étude.

En Belgique, chaque fois qu'un médecin pratique une euthanasie, il se doit de compléter un formulaire d'enregistrement et de le transmettre à la Commission fédérale de contrôle et d'évaluation de l'euthanasie, afin que celle-ci examine si l'euthanasie a été effectuée conformément aux prescriptions légales.

Si des citoyens émettent des doutes quant à la légalité de l'euthanasie pratiquée sur un proche, ceux-ci peuvent introduire une action en justice. Mais je ne suis pas en mesure de connaître le nombre de plaintes qui auraient effectivement été portées devant les autorités judiciaires à ce sujet.

Sachez que le SPF Santé publique a réalisé une brochure visant à informer la population concernant plus particulièrement la déclaration anticipée relative à l'euthanasie qui est parfois mal comprise par nos concitoyens. Je pense qu'une information adéquate vis-à-vis des différents acteurs contribue à une bonne application des normes sur le terrain. Mon administration s'y emploie avec les moyens qui sont à sa disposition.

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

DO 2014201501053

Vraag nr. 110 van de heer volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 17 december 2014 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - De visie en geografische spreiding rond de uitbraak van uitwijksporen.

De afgelopen jaren legde ik aan uw voorgangers een aantal parlementaire vragen voor rond de uitbraak van uitwijksporen in de provincie West-Vlaanderen. Hierbij werd stevast als motivatie naar voor gebracht dat de uitbraak er kwam om budgettaire redenen. Het onderhoud van de sporen zou teveel kosten met zich meebrengen; kosten die eigenlijk niet nodig zijn voor het garanderen van het huidige treinverkeer.

Ter vergelijking: als men die redenering zou doortrekken naar het wegverkeer, dan zou men snelwegparkings uitbreken en vrachtwagens laten stilstaan op of langs de reguliere weg.

Anderzijds viel bij de opmaak van de nieuwe dienstregeling van de NMBS te horen dat de flexibiliteit rond de opmaak beperkt is, omdat de infrastructuur onvoldoende toelaat om te gaan schuiven in de planning. Logischerwijs zou men kunnen concluderen dat het beperken van het aantal uitwijkmogelijkheden een negatief effect heeft op de dienstregeling. Zo waren er tijdens de roadshows in West-Vlaanderen (rond de nieuw opgemaakte dienstregeling) alvast de meeste bemerkingen te noteren.

Het zou goed zijn om na te gaan of de veronderstelde correlatie "bemerkingen over de dienstregeling - uitbraak uitwijksporen" voor West-Vlaanderen ook opgaat in andere provincies.

1. Kan u een overzicht geven per provincie van de uitgebroken uitwijksporen de voorbije vijf jaar? Graag met inbegrip van volgende elementen:

- Spoorlijn.
- Lengte en beschrijving van de uitgebroken sporen.
- Procentueel aandeel in het totale spoornet van de provincie.
- Beweegreden.
- Initiatiefnemer voor de uitbraak.

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

DO 2014201501053

Question n° 110 de monsieur le député Roel Deseyn du 17 décembre 2014 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La vision de la SNCB concernant le démontage de voies d'évitement et la répartition géographique de celui-ci.

Ces dernières années, j'ai soumis à vos prédécesseurs une série de questions concernant le démontage de voies d'évitement dans la province de Flandre-Occidentale. À chaque fois, les mêmes raisons budgétaires ont été avancées. On a évoqué le coût excessif de l'entretien de ces voies, des coûts qui en fin de compte, ne sont pas nécessaires pour assurer le trafic ferroviaire actuel.

À titre comparatif : en tenant le même raisonnement pour le trafic routier, on pourrait supprimer les parkings d'auto-routes et laisser les camions s'arrêter sur la chaussée ou en bordure de celle-ci.

D'autre part, au moment d'élaborer les nouveaux horaires de la SNCB, il s'est dit que l'on dispose de peu de flexibilité parce que les infrastructures ne permettent pas d'opérer suffisamment de glissements dans la planning. On pourrait donc conclure en toute logique que la réduction du nombre de voies d'évitement a une incidence négative sur les horaires. C'est d'ailleurs au cours des sessions d'information sur les nouveaux horaires organisées en Flandre-Occidentale qu'ont été formulées la plupart des remarques.

Il serait utile d'examiner si la corrélation supposée entre les remarques concernant les horaires et le démontage de voies d'évitement en Flandre-Occidentale s'observe également dans d'autres provinces.

1. Pourriez-vous établir le relevé, par province, des voies d'évitement qui ont été démontées ces cinq dernières années? Vous serait-il aussi possible de me préciser les éléments suivants:

- La ligne ferroviaire.
- La longueur et la description des voies démontées.
- La part relative de ces voies dans l'ensemble du réseau ferroviaire de la province.
- Le motif du démontage.
- L'initiateur du démontage.

2. Kan een overzicht op kaart geboden worden van de stukken die de afgelopen vijf jaar zijn uitgebroken?

3. a) Tekent er zich een algemene visie af bij het uitbreken van uitwijksporen of is deze situatiegebonden?

b) Is er een eenduidig normatief kader?

4. Als er geografische verschillen zijn, hoe zijn deze te verklaren?

5. Kunnen er conclusies getrokken worden rond het effect van de uitbraak van uitwijksporen op het opmaken van de dienstregeling?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 110 van de heer volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 17 december 2014 (N.):

1. Het is niet mogelijk om dit overzicht per provincie te geven.

De interne organisatie van Infrabel is niet geografisch ingedeeld per provincie, maar is in verschillende zones ingedeeld.

Tussen 2011 en 2014 (beschikbare gegevens) valt een vermindering van 277 kilometer aan bijsporen te noteren.

2. Er bestaat geen kaartoverzicht van de uitgebroken sporen.

3 tot 5. Om de onderhoudsuitgaven in de toekomst te beperken, en in het kader van de nieuwe exploitatiemogelijkheden worden, spoorinstallaties daar waar mogelijk vereenvoudigd.

Deze vereenvoudigingen zijn zonder fundamentele gevolgen voor de normale exploitatie van de treindienst noch voor de globale capaciteit van het net.

De uitbraak van de bijsporen gebeurt in functie van de aanpassingen aan het net, van de uitvoering van spoorvernieuwingswerken, van de concentratie van seinhuizen/ETCS. Zij volgt de aanpassingen van de masterplannen en houdt in grote mate verband met de vermindering van de goederenactiviteiten en in bijzonder van de rangeeractiviteit.

2. Pourriez-vous fournir une cartographie des tronçons qui ont été démontés au cours des cinq dernières années?

3. a) Le démontage de voies d'évitement entre-t-il dans une vision générale ou est-il lié à une situation spécifique?

b) Dispose-t-on d'un cadre normatif unique?

4. Comment les éventuelles différences géographiques s'expliquent-elles?

5. Peut-on tirer des conclusions à propos de l'incidence, sur la confection des horaires, du démontage des voies d'évitement?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 110 de monsieur le député Roel Deseyn du 17 décembre 2014 (N.):

1. Il n'est pas possible de donner cet aperçu par province.

L'organisation interne d'Infrabel n'est pas découpée géographiquement par province mais bien en différentes zones.

On peut noter entre 2011 et 2014 (données disponibles) une réduction de 277 km de voies accessoires.

2. Il n'existe pas de cartographie des voies démontées.

3 à 5. Dans le but de limiter les dépenses d'exploitation à l'avenir et dans le cadre des nouvelles possibilités d'exploitation, les installations ferroviaires sont simplifiées là où c'est possible.

Ces simplifications n'ont pas de conséquences fondamentales sur l'exploitation normale du service de trains, ni sur la capacité globale du réseau.

La dépose des voies accessoires se fait en fonction des adaptations du réseau, de la réalisation de travaux de renouvellement de voies, de la concentration des cabines/ETCS. Elle suit les adaptations des plans directeurs et est en bonne partie liée à la réduction des activités "fret" et en particulier de l'activité de triage des wagons.

DO 2014201501633

Vraag nr. 200 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 09 februari 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

VTE's bij de dochterondernemingen van de NMBS-groep.

De NMBS telt vele dochterondernemingen. U heeft de intentie om die kritisch onder de loep te nemen. Bepaalde ondersteunende taken voor de openbare dienstverlening gebeuren door dochterondernemingen van de NMBS-groep. Het totaal aantal personeelsleden van de NMBS, Infrabel en HR Rail (+/- 34.000) omvat dus niet het totaal aantal personeelsleden die instaan voor de openbare dienstverlening van de NMBS-groep.

1. Kan u een lijst bezorgen met alle dochterondernemingen waarbij voor elke dochteronderneming het aantal voltijdse equivalenten (VTE's) vermeld is voor de jaren 2012 tot en met 2014?

2. Hoeveel van die personeelsleden per dochteronderneming ondersteunen de NMBS-groep in haar taken van de openbare dienstverlening?

3. a) Zijn er dochterondernemingen die statutair benoemde personeelsleden te werk stellen?

b) Zo ja, kan u voor deze dochterondernemingen de verdeling tussen het aantal statutair benoemde personeelsleden en het aantal contractueel aangenomen personeelsleden vermelden?

4. a) Speelt HR Rail een rol in de rekrutering van statutair benoemde personeelsleden?

b) Zo ja, welke rol speelt HR Rail hierin?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 200 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 09 februari 2015 (N.):

1. Voor een overzicht van de verschillende dochterondernemingen en het aantal voltijdse equivalenten voor de jaren 2012 tot en met 2014, verwijs ik naar de bijlage. Ik dien hierbij te vermelden dat de gegevens voor het jaar 2014 bij de NMBS nog niet beschikbaar zijn.

DO 2014201501633

Question n° 200 de madame la députée Inez De Coninck du 09 février 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les ETP dans les filiales du groupe SNCB.

La SNCB compte un grand nombre de filiales. Vous avez l'intention de les soumettre à un regard critique. Certaines tâches d'appui aux missions de service public sont assurées par des filiales du groupe SNCB. Le total des travailleurs chargés de mener à bien les missions de service public incombant au groupe SNCB n'est donc pas un sous-ensemble du total des effectifs de la SNCB, d'Infrabel et de HR Rail (+/- 34 000 personnes).

1. Pouvez-vous me communiquer une liste de l'ensemble des filiales en mentionnant pour chacune le nombre d'équivalents temps plein (ETP) pour les années 2012 à 2014?

2. Parmi ces travailleurs, combien - par filiale - contribuent à l'accomplissement des missions de service public incombant au groupe SNCB?

3. a) Certaines filiales emploient-elles du personnel statutaire?

b) Dans l'affirmative, pouvez-vous mentionner le nombre de membres du personnel statutaire et le nombre de contractuels actifs dans ces filiales?

4. a) HR Rail joue-t-il un rôle dans le recrutement de candidats pour des postes statutaires?

b) Dans l'affirmative, quel rôle HR Rail joue-t-il à cet égard?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 200 de madame la députée Inez De Coninck du 09 février 2015 (N.):

1. L'aperçu des différentes filiales et du nombre d'équivalents temps plein pour les années 2012 à 2014 figure en annexe. À noter que les données pour l'année 2014 ne sont pas encore disponibles à la SNCB.

2. Voor wat de NMBS betreft, voeren de dochterondernemingen NMBS Logistics (en haar filialen), Railtour en Transurb Technirail uitsluitend commerciële activiteiten uit. De hoofdactiviteiten van de andere dochterondernemingen ondersteunen de NMBS in haar opdrachten van openbare diensten, met name wat betreft het ontwerp en de realisatie van stationsgebouwen, de uitbating van parkings in de stations en de levering van IT-prestaties aan de NMBS.

Voor Infrabel geven de meeste van de filialen die deel uitmaken van de consolidatiekring van Infrabel een ondersteuning in haar taken van openbare dienstverlening, behalve Syntigo, waarvan één van de activiteiten bestaat uit het commercialiseren van het capaciteitsoverschot van het glasvezelnetwerk van Infrabel.

3. a) Er zijn personeelsleden van Infrabel en de NMBS die gedetacheerd zijn in bepaalde dochterondernemingen.

b) Hiervoor verwijst ik eveneens naar de bijlage.

4. Enkel HR-Rail kan statutaire personeelsleden rekruteren bij de Belgische spoorwegen.

Deze kunnen dan eventueel gedetacheerd worden naar een dochteronderneming. Deze detachering vertrekt vanuit HR-Rail.

2. En ce qui concerne la SNCB, les filiales SNCB Logistics (et ses propres filiales), Railtour et Transurb Technirail exécutent exclusivement des activités commerciales. Les activités principales des autres filiales soutiennent la SNCB dans ses missions de services publics, notamment pour la conception et la réalisation de bâtiments de gare, l'exploitation de parkings dans les gares et la fourniture de prestations IT à la SNCB.

En ce qui concerne Infrabel, la plupart des filiales qui font partie du cercle de consolidation d'Infrabel fournissent un appui dans ses missions de service public, à l'exception de Syntigo, dont une des activités consiste à commercialiser l'excédent de capacité du réseau de fibres optiques d'Infrabel.

3. a) Il y a des membres du personnel d'Infrabel et de la SNCB détachés auprès de certaines filiales.

b) Pour ces données, il y a également lieu de se référer à l'annexe.

4. Seul HR-Rail peut recruter des membres du personnel statutaires auprès des chemins de fer belges.

Ceux-ci peuvent alors éventuellement être détachés vers une filiale. Ce détachement se fait au départ de HR-Rail.

Bijlage : overzicht dochterondernemingen en aantal VTE's in de periode 2012-2014/
Annexe : vue d'ensemble des filiales et du nombre d'ETP sur la période 2012-2014

A.	NMBS/SNCB			
Filiales/Dochteronderneming	ETP/VTE			
(Integrale consolidatie)	2012		2013	
	Personnel propre (moyenne)/ <i>Eigen personeel</i> (gemiddeld)	Mise à disposition et autres (moyenne)/ <i>Ter beschikking gestelden en anderen</i> (gemiddeld)	Personnel propre (moyenne)/ <i>Eigen personeel</i> (gemiddeld)	Mise à disposition et autres (moyenne)/ <i>Ter beschikking gestelden en anderen</i> (gemiddeld)
NMBS Logistics	309,2	234,5	371,82	294,55
Xpedys	62,24	30,95	41	17,8
Inter Ferry Boats (IFB)	89,1	61,7	90,2	57,7
IFB Italia	3	1	3	1
OSR France	96	0	75,8	0
Transport Route Wagon (TRW)	4	1	4,75	1,17
Euro Terminal Genk (ETG)	7,8	1,5	9,8	0,6
Eurostation	142,9	4,8	136,2	4,8
Euro Immo Star	28,8	0,06	27,8	0
South Station	20,2	0,9	18,5	0,7
SOBRUG	0	0	0	0
Schelde-Landschapspark (SLP)	0	0	0	0
De Leewe II	0	0	0	0
SOHA	0	0	0	0
SOFA	0	0	0	0
Anneïs	0	0	0	0
Eurogare	20,3	13,9	20,9	14,7
B-Parking	5,5	1,6	5	1
Railtour	24,2	1,3	27,6	3,2
Transurb Technirail	23,4	0,7	21,9	0,5
Ypto	58,6	1	113,3	1
SPV Louvain La Neuve (SPV LLN)	0	0	0	0
Foncière Rue de France	0	0	0	0

B. Infrabel			
	2012	2013	2014
TUC Rail NV			
Personnel propre/ <i>Eigen personeel</i>	563,5	553,2	584,9
Personnel détaché/ <i>Gedetacheerd personeel naar de onderneming</i>	204,2	208,8	191,3
Total/ <i>Totaal</i>	767,7	762	776,2
Syntigo NV (*)			
Personnel propre/ <i>Eigen personeel</i>	297,1	293,6	244,5
Personnel détaché/ <i>Gedetacheerd personeel naar de onderneming</i>	15,4	15,2	7,4
Total/ <i>Totaal</i>	312,5	308,8	251,9
Chantier de créosotage de Bruxelles (CCB) NV			
Personnel propre/ <i>Eigen personeel</i>	12,7	12,7	14
Personnel détaché/ <i>Gedetacheerd personeel naar de onderneming</i>	0	0	0
Total/ <i>Totaal</i>	12,7	12,7	14
Woodprotect NV			
Personnel propre/ <i>Eigen personeel</i>	12	13,5	14,9
Personnel détaché/ <i>Gedetacheerd personeel naar de onderneming</i>	0	0	0
Total/ <i>Totaal</i>	12	13,5	14,9
Rail Facilities			
Personnel propre/ <i>Eigen personeel</i>	2,8	1	1
Total/ <i>Totaal</i>	2,8	1	1
Filiales sans personnel/ <i>Filialen zonder personeel of gedetacheerd personeel</i>			
SPV 162 (*)	0	0	0
SPV Zwankendamme (*)	0	0	0
SPV Brussels Port (*)	0	0	0
AlphaCloud NV	0	0	0
Rail Freight Corridor 2 EESV	0	0	0
Corridor Rhine - Alpine EESV	0	0	0
Greensky NV	0	0	0
SPS Fin	0	0	0
Black Swan Solar II	0	0	0
Liège Carex asbl	0	0	0
Eurocarex asbl	0	0	0
(*) vanaf 1 januari 2014 opgenomen in de Infrabel Groep / <i>Repris dans le groupe Infrabel depuis le 1er janvier 2014</i>			

DO 2014201501651

Vraag nr. 211 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 10 februari 2015 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS.- Treinkilometerkosten.-

1. a) Beschikt u over informatie met betrekking tot de kosten per treinkilometer bij de NMBS?
- b) Hoe verhouden die kosten zich tot de prijs die wordt betaald door de reizigers?

DO 2014201501651

Question n° 211 de monsieur le député Laurent Devin du 10 février 2015 (Fr.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le coût au kilomètre d'un train SNCB.

1. a) Disposez-vous d'informations concernant le coût au kilomètre d'un train exploité par la SNCB?
- b) Que vaut ce coût par rapport au prix payé par les usagers?

2. Beschikt u over soortgelijke informatie met betrekking tot de internationale treinen zoals de Thalys?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 211 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 10 februari 2015 (Fr.):

1. a) In 2014 bedroeg de gemiddelde variabele kost van de treinen van de binnenlandse dienst 14,79 euro per treinkilometer. De variabele kost bestaat uit de infrastructuurvergoeding, de kost van het rijdend personeel en de energiekost.

De gemiddelde totale kost in 2014 bedroeg 25,12 euro per treinkilometer. De totale kost behelst de infrastructuur, het rijdend en het operationeel personeel, de energie, de veiligheid, het onderhoud en de werkplaatsen, de stations en de gebouwen, de marketing en de verkoop, en de steundiensten.

b) In 2014 bedroeg het gemiddeld commercieel inkomen 8,43 euro per treinkilometer.

2. De activiteiten van Thalys zijn commerciële activiteiten in een competitieve omgeving, met uitzondering van de activiteiten met betrekking tot de bediening van de Waalse en de Vlaamse as. De NMBS wordt niet geacht antwoordelementen te verstrekken over andere onderwerpen dan de opdracht van openbare dienst.

Voor het betoelaagbare Belgische gedeelte van de Vlaamse en de Waalse as werden in 2014 (vóór er een eigen juridische entiteit kwam) de volgende cijfers opgetekend:

2. Disposez-vous d'informations similaires en ce qui concerne les trains internationaux tels que le Thalys?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 211 de monsieur le député Laurent Devin du 10 février 2015 (Fr.):

1. a) Le coût variable moyen des trains de service intérieur en 2014 s'élevait à 14,79 euros /train-km. Les composants du coût variable sont la redevance d'infrastructure, le coût du personnel roulant et le coût de l'énergie.

Le coût total moyen en 2014 s'élevait à 25,12 euros / train-km. Les composants du coût total sont la redevance d'infrastructure, le personnel roulant et opérationnel, l'énergie, la sécurité, l'entretien et les ateliers, les gares et les bâtiments, le marketing et sales ainsi que les services de support.

b) Le revenu commercial moyen en 2014 était de 8,43 euros /train-km.

2. Les activités de Thalys sont des activités commerciales dans un environnement concurrentiel, à l'exception des activités concernant la desserte de la dorsale wallonne et flamande. La SNCB n'est pas tenue de fournir des éléments de réponse qui concernent des matières autres que les missions de service public.

En ce qui concerne les dorsales wallonne et flamande pour la partie belge subsidiable en 2014 (avant d'avoir une entité juridique propre), les chiffres sont les suivants:

	Waalse as/ <i>Dorsale wallonne</i>	Vlaamse as/ <i>Dorsale flamande</i>
Gemiddeld commercieel inkomen per treinkilometer (Belgisch gedeelte)/ <i>Revenu commercial moyen par train-km (partie belge)</i>	13,70 €	7,02 €
Gemiddelde variabele kost per treinkilometer (Belgisch gedeelte)/ <i>Coût variable moyen par train-km (partie belge)</i>	39,36 €	34,30 €
Gemiddelde totale kost per treinkilometer (Belgisch gedeelte)/ <i>Coût total moyen par train-km (partie belge)</i>	44,76 €	36,81 €

In 2014 bedroeg het totale verlies voor de NMBS per ingestapte reiziger op de Waalse as 39,2 euro, goed voor een totaal van 5.347.000 euro.

In 2014 bedroeg het totale verlies voor de NMBS per ingestapte reiziger op de Vlaamse as 50,5 euro, goed voor een totaal van 2.766.000 euro.

En 2014, la perte moyenne par passager embarqué pour la SNCB au niveau de la dorsale wallonne a été de 39,2 euro, soit au total 5.347.000 euros.

En 2014, la perte moyenne par passager embarqué pour la SNCB au niveau de la dorsale flamande a été de 50,5 euro, soit au total 2.766.000 euros.

Op de Waalse as zijn de kosten hoger. Dit kan verklaard worden door het feit dat het om een specifieke bediening vanuit Parijs gaat, waardoor alle kosten geboekt zijn, ook deze gemaakt op het Franse grondgebied.

Op de Vlaamse as blijft de berekening beperkt tot het spoorvak Brussel - Oostende, aangezien het om de verlenging van een commerciële verbinding tussen Parijs en Brussel gaat.

DO 2014201502443

Vraag nr. 330 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 01 april 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Lijn 89 - Verbinding Brussel - Anzegem/Vichte.

Wie vanuit Brussel richting Anzegem of Vichte wil sporen, dient de IC-trein naar Oudenaarde te nemen (Brussel-Nationale-Luchthaven - Oostende). In Oudenaarde heeft men in theorie zeven minuten de tijd om over te stappen op de L-trein richting Kortrijk.

In de praktijk arriveert de trein uit Brussel zeer vaak met vertraging, waardoor de aansluiting wordt gemist. Het betreft volgens de website "www.belgianrail.be" nochtans een gegarandeerde aansluiting. Reizigers die deze aansluiting missen moeten bijgevolg minimaal een half uur wachten op de volgende trein.

Naar verluidt hebben de vertragingen vaak te maken met de trein Dendermonde - Oudenaarde, die eerstgenoemde ophoudt. Normaal gezien laat deze L-trein de IC-trein ter hoogte van het station van Zottegem passeren. Het probleem situeert zich voornamelijk tijdens de avondspits waarbij de IC 2339 opgehouden wordt door de L 2287.

1. a) Erkent u en de NMBS het probleem op de lijn 89 voor reizigers met bestemming Anzegem en Vichte?

b) Hoe vaak werd, sinds begin dit jaar, de aansluiting tussen IC 2339 en L 1687 gehaald en hoe vaak niet?

2. Wat is volgens u de oorzaak voor deze structurele problemen?

3. Wat overweegt u en de NMBS te doen om de stiptheid op deze lijn te verbeteren zodat de aansluiting vaker gehaald kan worden?

4. a) Op welke manier werkt de "gegarandeerde aansluiting"?

Pour la dorsale wallonne, les coûts sont plus élevés dès lors que, s'agissant d'une desserte spécifique depuis Paris, l'ensemble des coûts sont imputés, y compris en territoire français.

Par contre, pour la dorsale flamande, le calcul est limité au tronçon Bruxelles - Ostende, s'agissant de la prolongation d'une relation commerciale Paris - Bruxelles.

DO 2014201502443

Question n° 330 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 01 avril 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Ligne 89 - Liaison Bruxelles - Anzegem/Vichte.

Un usager des chemins de fer désirant se rendre de Bruxelles à Anzegem ou Vichte devra emprunter le train IC à destination d'Audenarde (Aéroport de Bruxelles National-Ostende). A Audenarde, il aura théoriquement sept minutes pour prendre sa correspondance et monter dans le train L en direction de Courtrai.

Dans les faits, il arrive très souvent que le train en provenance de Bruxelles ait du retard et que le voyageur rate sa correspondance. Le site web "www.belgianrail.be" indique pourtant qu'il s'agit d'une correspondance garantie. Les voyageurs qui ratent cette correspondance doivent par conséquent patienter au moins une demi-heure pour emprunter le train suivant.

Il semble que les retards soient souvent causés par le train Termonde-Audenarde qui retient le convoi. En principe, ce train L laisse passer le train IC à la hauteur de la gare de Zottegem. Le problème se pose surtout à l'heure de pointe du soir, lorsque le train IC 2339 est arrêté par le train L 2287.

1. a) Vous-même et la SNCB reconnaissez-vous l'existence d'un problème sur la ligne 89 pour les voyageurs à destination d'Anzegem et Vichte?

b) A combien de reprises la correspondance entre le train IC 2339 et le L 1687 a-t-elle/n'a-t-elle pas été assurée?

2. A quoi attribuez-vous ces problèmes structurels?

3. Quelle serait, selon vous et selon la SNCB, la solution qui permettrait d'améliorer la ponctualité sur cette ligne et qui ferait que la correspondance serait plus souvent assurée?

4. a) Comment fonctionne le système de "correspondance garantie"?

b) Wanneer wordt een aansluiting gegarandeerd, wat zijn de criteria hiervoor?

c) Welke stappen ondernemen de NMBS en Infrabel bij mogelijke vertraging opdat een aansluiting gegarandeerd kan worden?

d) Vanaf wanneer laat de NMBS toe dat een gegarandeerde aansluiting niet gehaald wordt?

e) Wat is het verschil met een niet-gegarandeerde aansluiting?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 330 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 01 april 2015 (N.):

1. De NMBS erkent dat er op bepaalde dagen een probleem is voor de reizigers van Anzegem en Vichte door het missen van de aansluiting tussen IC-trein 2339 en L-trein 1687.

In januari 2015 werd de aansluiting verzekerd op 18 van de 22 dagen of in 81,8 % van de gevallen. In februari werd ze verzekerd op 16 van de 20 dagen (= 80 %).

2. De IC-trein 2339 is op lijn 89 tussen Burst en Zottegem afhankelijk van de stiptheid van de voorgaande L-trein 2287 (Dendermonde 15.35 uur - Oudenaarde 17.37 uur):

- L-trein 2287 geplande aankomst Zottegem: 17.11 uur;
- IC-trein 2339 voorziene aankomst Zottegem: 17.14 uur.

In Zottegem wordt de L-trein 2287 door IC-trein 2339 voorbijgereden.

De L-trein 2287 komt van Dendermonde, passeert dan de Noord-Zuidverbinding om via de lijn 50A naar Denderleeuw te rijden. Deze trein is dus onderhevig aan elke storing of incident op deze lijn.

De oorzaak van de vertraging is dus zeer divers en niet toe te schrijven aan 1 bepaalde oorzaak. Dikwijls ligt de oorzaak van de vertraging bij derden zoals bijvoorbeeld begin april 2015 waar in de avondpiek meerdere keren personen in het spoor gesignaleerd werden.

3. De stiptheid van deze trein wordt van nabij opgevolgd en er worden oplossingen gezocht om de stiptheid te verbeteren.

4. In principe zijn alle aansluitingen die in de routeplaner gegeven worden 'gegarandeerd' (bij niet verstoord treinverkeer). Hierbij wordt uitgegaan van 5 minuten overstaptijd, waarop in bepaalde stations of in bepaalde situaties (zoals wanneer een aansluiting wordt aangeboden aan 2 perrons die naast elkaar liggen) kan afgeweken worden.

b) Quand une correspondance est-elle garantie? Quels sont les critères utilisés en l'espèce?

c) Quelles initiatives la SNCB et Infrabel prennent-ils, en cas de retard possible, pour qu'une correspondance puisse être garantie?

d) A partir de quand la SNCB accepte-t-elle qu'une correspondance garantie ne soit pas assurée?

e) Quelle différence y a-t-il entre une correspondance garantie et non garantie?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 330 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 01 avril 2015 (N.):

1. La SNCB reconnaît qu'un problème se pose certains jours pour les voyageurs d'Anzegem et Vichte puisqu'ils ratent la correspondance entre le train IC 2339 et le train L 1687.

En janvier 2015, la correspondance a été assurée 18 jours sur les 22, soit dans 81,8 % des cas. En février, elle a été assurée 16 jours sur les 20 (= 80 %).

2. Sur la ligne 89 entre Burst et Zottegem, le train IC 2339 est tributaire de la ponctualité du train L 2287 qui le précède (Termonde 15h35 - Audenarde 17h37):

- arrivée prévue à Zottegem du train L 2287 : 17h11;
- arrivée prévue à Zottegem du train IC 2339 : 17h14.

À Zottegem, le train IC 2339 passe devant le train L 2287.

Le train L 2287 vient de Termonde, passe ensuite par la jonction Nord-Midi pour rejoindre Denderleeuw via la ligne 50A. Ce train est dès lors tributaire de toute perturbation ou de tout incident sur cette ligne.

Le retard trouve donc son origine dans des causes très diverses et ne peut être attribué à une cause déterminée. Il arrive souvent que le retard soit causé par des tiers comme ce fut par exemple le cas début avril 2015 lorsque des personnes ont été signalées dans les voies à plusieurs reprises pendant l'heure de pointe du soir.

3. La ponctualité de ce train est suivie de près et des solutions sont recherchées pour améliorer la ponctualité.

4. En principe, toutes les correspondances indiquées par le planificateur sont 'garanties' (par circulation des trains non perturbée). Elles sont tablées sur un délai de correspondance de 5 minutes, duquel il peut être dérogé dans certaines gares ou dans certaines situations (par exemple lorsqu'une correspondance est offerte au niveau de 2 quais situés l'un à côté de l'autre).

Los daarvan kan aan bepaalde treinen een wachttijd gegeven worden, zodat in geval van vertraging van de eerste trein, de aansluitende trein wacht op overstappende reizigers. De lengte van die wachttijd wordt vooraf strikt vastgelegd. Er wordt rekening gehouden met het aantal overstappende reizigers en de gevolgen die deze extra wachttijd met zich meebrengt voor de betrokken trein zoals de aansluitingen verderop op het traject, de keertijd in het eindstation van de trein, spoortechnische beperkingen (kruisingen met andere treinen, achteropkomende snellere treinen, etc).

Het al dan niet toekennen van een wachttijd, en de lengte van deze wachttijd, is dus voor elke situatie verschillend en bepaald door de randvoorwaarden op dat moment ter plaatse.

De L-trein 1687 heeft een wachttijd van 3 minuten voor aansluiting voor reizigers komende van IC-trein 2339, zodat hij ten laatste om 17u37 moet vertrekken in Oudenaarde. In de praktijk kan afgeweken worden van de wachttijd na overleg tussen RDV (Reizigers Dispatching Voyageurs) en Traffic Control.

DO 2014201502709

Vraag nr. 388 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita Gantois van 24 april 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stiptheidsproblematiek van de treinen die rijden tussen Brussel en De Panne.

Er heerst al langer ontevredenheid over de stiptheid van de treinen die rijden tussen Brussel en De Panne, en dan voornamelijk tijdens de spits. Sinds de nieuwe dienstregeling werd de situatie er niet beter op, al ben ik ervan overtuigd dat u inspanningen levert om de problemen op dit traject aan te pakken. Ik heb u reeds een schriftelijke vraag gesteld om de stiptheidscijfers te kennen op de spoorlijn Brussel - De Panne (Vraag nr. 188 van 29 januari 2015, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2014-2015, nr. 21 evenals vraag nr. 272 van 9 maart 2015). Ik had graag concreter en uitgebreider antwoord gekregen, vandaar dat ik u bijkomende vragen wens te stellen.

1. Hoeveel procent van de treinen hadden vertraging tussen Brussel en De Panne tijdens de ochtend- en avondspits in de periode van januari 2015 tot maart 2015 op volgende spoorlijnen, graag opgesplitst per maand:

Indépendamment de cela, un temps d'attente peut être accordé à certains trains, de sorte qu'en cas de retard du premier train, le train en correspondance attende les voyageurs en correspondance. La durée de ce temps d'attente est préalablement fixée de manière stricte. Il est tenu compte du nombre de voyageurs en correspondance et des conséquences que ce temps d'attente supplémentaire implique pour le train concerné: autres correspondances durant le trajet, temps de rebroussement en gare terminus du train, restrictions techniques ferroviaires (croisement avec d'autres trains, trains plus rapides qui suivent, etc.).

L'octroi ou non d'un temps d'attente, ainsi que sa durée, sont donc propres à chaque situation et déterminés par les conditions annexes sur place au moment même.

Le train L 1687 a un temps d'attente de 3 minutes pour assurer la correspondance pour les voyageurs venant du train IC 2339 et doit donc démarrer au plus tard à 17h37 à Audenaarde. Dans la pratique, il est possible de déroger au temps d'attente après concertation entre le RDV (Reizigers Dispatching Voyageurs) et Traffic Control.

DO 2014201502709

Question n° 388 de madame la députée Rita Gantois du 24 avril 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Problèmes de ponctualité des trains circulant entre Bruxelles et La Panne.

Cela fait longtemps que des usagers se plaignent du manque de ponctualité des trains circulant entre Bruxelles et La Panne, en particulier aux heures de pointe. L'instauration des nouveaux horaires n'a pas amélioré la situation, même si je suis convaincue que vous vous efforcez de résoudre les problèmes qui se posent sur cette ligne. Je vous avais déjà demandé, dans une question écrite, les statistiques de ponctualité de la ligne Bruxelles-La Panne (Question n° 188 du 29 janvier 2015, *Questions et Réponses*, Chambre 2014-2015, n° 21 ainsi que la question n° 272 du 9 mars 2015). Comme j'avais espéré obtenir une réponse plus concrète et plus détaillée, je vous pose à présent des questions complémentaires.

1. Quel était le pourcentage des trains de la ligne Bruxelles-La Panne qui accusaient un retard à l'heure de pointe du matin et du soir, au cours de la période entre janvier 2015 et mars 2015, sur les lignes suivantes avec, si possible, une ventilation par mois :

- a) De Panne - Landen om 05u52
- b) De Panne (richting Landen) - Gent Sint-Pieters - Schaarbeek om 05u52
- c) De Panne - Landen om 06u52
- d) De Panne (richting Landen) - Gent Sint-Pieters - Schaarbeek om 06u52
- e) De Panne - Gent Sint-Pieters - Welkenraedt om 07u25
- f) De Panne - Landen om 07u52
- g) De Panne (richting Landen) - Gent Sint-Pieters - Eupen om 07u52
- h) Brussel Centraal (richting Poperinge) - Gent Sint-Pieters - De Panne om 16u08
- i) Brussel Centraal - De Panne om 16u38
- j) Brussel Centraal - Gent Sint-Pieters - De Panne om 17u08
- k) Brussel Centraal - De Panne om 17u39
- l) Brussel Centraal (richting Oostende) - Gent Sint-Pieters - De Panne om 17u59

2. Hoeveel procent van de treinen op deze spoorverbindingen die met vertraging rijden was te wijten aan defecten aan het materieel, technische incidenten en toedoen van derden? Graag opgesplitst volgens oorzaak.

3. a) Hebben de defecten van het materieel en/of de technische incidenten op deze spoorverbindingen te maken met het feit dat er verouderde treinstellen worden ingezet?

b) Indien niet, wat is dan wel de oorzaak?

4. Hoeveel procent van de treinen op deze spoorverbindingen tussen Brussel en De Panne zijn verouderde treinen? Ik denk maar aan treinstel type AM75 of soortgelijke verouderde treinstellen.

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 388 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita Gantois van 24 april 2015 (N.):

1. In onderstaande tabel vindt u een overzicht van het stiptheidspercentage van de betrokken treinverbindingen van januari tot maart 2015 volgens de cijfers van Infrabel. Het betreft het percentage treinen met minder dan zes minuten vertraging.

- a) La Panne - Landen; départ à 05u52
- b) La Panne (direction Landen) - Gand Saint-Pierre - Schaarbeek; départ à 05h52
- c) La Panne - Landen; départ à 06h52
- d) La Panne (direction Landen) - Gand Saint-Pierre - Schaarbeek; départ à 06h52
- e) La Panne - Gand Saint-Pierre - Welkenraedt; départ à 07h25
- f) La Panne - Landen; départ à 07h52
- g) La Panne (direction Landen) - Gand Saint-Pierre - Eupen; départ à 07h52
- h) Bruxelles-Central (direction Poperinge) - Gand Saint-Pierre - La Panne; départ à 16h08
- i) Bruxelles-Central - La Panne; départ à 16h38
- j) Bruxelles-Central - Gand Saint-Pierre - La Panne; départ à 17h08
- k) Bruxelles-Central - La Panne; départ à 17h39
- l) Bruxelles-Central (direction Ostende) - Gand Saint-Pierre - La Panne; départ à 17h59

2. Quel est le pourcentage des trains circulant sur ces liaisons ferroviaires pour lesquels le retard était imputable à des défauts du matériel, à des incidents techniques, ou à l'intervention de tiers? Pouvez-vous les répartir en fonction du motif du retard?

3. a) Les défauts du matériel et/ou les incidents techniques qui se sont produits sur cette liaison ferroviaire étaient-ils imputables à l'utilisation de rames vétustes?

b) Si tel n'est pas le cas, quelle en était alors la cause?

4. Quel est le pourcentage des trains circulant sur ces liaisons ferroviaires entre Bruxelles et La Panne qui sont constitués de rames vétustes? Je songe en l'occurrence aux rames de type AM75 ou à des rames vétustes similaires.

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 388 de madame la députée Rita Gantois du 24 avril 2015 (N.):

1. Le tableau ci-dessous présente un aperçu du pourcentage de ponctualité des liaisons ferroviaires concernées de janvier à mars 2015 selon les chiffres d'Infrabel. Il s'agit du pourcentage de trains ayant enregistré moins de six minutes de retard.

Treinen richting Brussel/ <i>Trains en direction de Bruxelles</i>	Januari/ <i>Janvier</i> 2015	Februari/ <i>Février</i> 2015	Maart/ <i>Mars</i> 2015
a) De Panne – Landen van 05.52 uur (trein 3605)/ <i>La Panne – Landen de 05:52 (train 3605)</i>	64,50%	53,60%	59,30%
b) De Panne – Gent-Sint-Pieters – Schaarbeek om 05.52 uur (treinen 3605 naar Landen tot Gent en vervolgens trein 7008)/ <i>La Panne – Gand-Saint-Pierre – Schaerbeek à 05:52 heures</i> (trains 3605 vers Landen jusqu'à Gand et ensuite train 7008)	69,70%	69,30%	66,30%
c) De Panne – Landen om 06.52 uur (trein) 3606/ <i>d) La Panne – Landen à 06:52 (train) 3606</i>	85,50%	82,80%	74,10%
e) De Panne – Gent-Sint-Pieters – Schaarbeek om 06.52 uur (treinen 3606 naar Landen tot Gent en vervolgens trein 7009)/ <i>La Panne – Gand-Saint-Pierre – Schaerbeek à 06:52 (trains</i> <i>3606 vers Landen jusqu'à Gand et ensuite train 7009)</i>	60,20%	56,40%	60,80%
f) De Panne – Gent-Sint-Pieters – Welkenraedt om 07.25 uur (Trein 7995 tot Gent en vervolgens trein 408)/ <i>La Panne – Gand-Saint-Pierre – Welkenraedt à 07:25</i> (Train 7995 jusqu'à Gand et ensuite train 408)	91,10%	94,30%	92,40%
g) De Panne – Landen om 07.52 uur (trein 3607)/ <i>La Panne – Landen à 07:52 (train 3607)</i>	82,80%	90,90%	91,20%
h) De Panne – Gent-Sint-Pieters – Eupen om 07.52 uur (trein 3607 naar Landen tot Gent en vervolgens trein 508)/ <i>La Panne – Gand-Saint-Pierre – Eupen à 07:52 (train</i> <i>3607 vers Landen jusqu'à Gand et ensuite train 508)</i>	84,70%	93,60%	80,70%

Treinen richting De Panne/ <i>Trains en direction de La Panne</i>	Januari/ <i>Janvier</i> 2015	Februari/ <i>Février</i> 2015	Maart/ <i>Mars</i> 2015
a) Brussel-Centraal – Gent-Sint-Pieters – De Panne om 16.08 uur (trein 8008 naar Poperinge tot Gent en vervolgens trein 3638)/ <i>Bruxelles-Central – Gand-Saint-Pierre – La Panne à 16:08</i> (train 8008 vers Poperinge jusqu'à Gand et ensuite train 3638)	90,30%	90,50%	91,20%
b) Brussel-Centraal – De Panne om 16.38 uur (trein 8006)/ <i>Bruxelles-Central – La Panne à 16:38 (train 8006)</i>	35,00%	30,00%	40,90%
c) Brussel-Centraal – Gent-Sint-Pieters – De Panne om 17.08 uur (trein 8009 naar Poperinge tot Gent en vervolgens trein 3639)/ <i>Bruxelles-Central – Gand-Saint-Pierre – La Panne à 17:08</i> (train 8009 vers Poperinge jusqu'à Gand et ensuite train 3639)	81,40%	76,00%	81,20%
d) Brussel-Centraal – De Panne om 17.39 uur (trein 8007)/ <i>Bruxelles-Central – La Panne à 17:39 (train 8007)</i>	36,80%	55,00%	68,20%
e) Brussel-Centraal – Gent-Sint-Pieters – De Panne om 17.59 uur (trein 539 naar Oostende tot Gent en vervolgens trein 3640)/ <i>Bruxelles-Central – Gand-Saint-Pierre – La Panne à 17:59</i> (train 539 vers Ostende jusqu'à Gand et ensuite train 3640)	82,60%	89,30%	84,70%

2. Hieronder vind u een overzicht van het percentage van deze treinen waarbij de vertraging te wijten was aan defecten aan het materieel, technische incidenten en toedoen van derden, dit opgesplitst per maand in de periode januari - maart 2015.

2. Ci-dessous figure un aperçu, ventilé par mois, du pourcentage des trains pour lesquels le retard était imputable à des défauts du matériel, à des incidents techniques, ou à l'intervention de tiers au cours de la période de janvier à mars 2015.

	Januari/Janvier 2015	Februari/Février 2015	Maart/Mars 2015
Defecten materieel/ <i>Défaillances matériel</i>	23,80%	37,30%	41,80%
Technische incidenten/ <i>Incidents techniques</i>	49,50%	36,90%	18,90%
Derden/ <i>Tiers</i>	26,70%	25,80%	39,30%

3. a) en b) Er is geen rechtstreeks verband tussen het aantal defecten en het type materieel. Defecten doen zich immers ook voor op nieuw materieel.

4. Op de verbinding De Panne - Brussel worden 3 types van materieel ingezet:

- Voor de IC-treinen zijn dit ofwel AM80 (AM break) ofwel moderne motorstellen AM96. Momenteel worden 23 treinen op de 34 verzekerd met motorstellen AM96;
- Voor de P-treinen zijn dit M4-rijtuigen die gemoderniseerd zijn.

Van de motorstellen break is de modernisering aan de gang (1/3 van de motorstellen is momenteel gemoderniseerd).

DO 2014201503117

Vraag nr. 439 van de heer volksvertegenwoordiger Marcel Cheron van 18 mei 2015 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Gebruik van onkruidverdelgers door Infrabel voor de behandeling van de sporen.

Infrabel beheert een spoornet van duizenden kilometers, dat aanzienlijke onderhoudswerken vergt, onder meer voor onkruidbestrijding. We vernamen onlangs dat er langs de hoofdsporen niet minder dan 625.000 liter pesticiden gespreoid wordt.

Daartoe rijdt er tweemaal per jaar een speciale trein over de sporen om onkruidverdelger over de ballast te sproeien. Hoewel er gericht zou worden gespreoid op de zones waar onkruidbestrijding echt noodzakelijk is, blijft de behandelde oppervlakte te groot en worden er nog steeds te veel herbiciden gebruikt.

Gelet op de talrijke studies die aantonen hoe schadelijk die producten zijn voor het milieu en de gezondheid, moet alles in het werk worden gesteld om de gebruikte hoeveelheden nog terug te dringen en om op termijn af te zien van het gebruik ervan.

3. a) et b) Il n'y a pas de lien direct entre le nombre de défaillances et le type de matériel. Des défaillances se produisent en effet aussi sur du nouveau matériel.

4. Trois types de matériel sont mis en service sur la liaison La Panne - Bruxelles:

- pour les trains IC, il s'agit soit de rames AM80 (AM Break), soit de rames modernes AM96. À l'heure actuelle, 23 des 34 trains sont assurés par des rames AM96;
- pour les trains P, il s'agit de voitures M4 qui ont été modernisées.

La modernisation des rames Break est en cours (1/3 des rames est aujourd'hui modernisé).

DO 2014201503117

Question n° 439 de monsieur le député Marcel Cheron du 18 mai 2015 (Fr.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

L'utilisation par Infrabel d'herbicides pour le traitement des voies de chemin de fer.

Infrabel gère un réseau ferroviaire de plusieurs milliers de kilomètres. Celui-ci nécessite des travaux d'entretien considérables, notamment le désherbage des voies. Nous apprenions il y a peu de temps que 625 000 litres de substances herbicides étaient pulvérisés le long des voies principales du réseau.

Pour ce faire, un train spécial est chargé de sillonner les voies deux fois par an en projetant la substance active sur le ballast. Bien que le traitement soit annoncé comme "ciblé" sur les zones où le désherbage est réellement nécessaire, la surface traitée et les quantités d'herbicides restent trop importantes.

Au regard des nombreuses études prouvant les dommages que ces produits occasionnent sur l'environnement et la santé, il convient de tout faire pour réduire encore les quantités utilisées, voir de les supprimer totalement à terme.

1. Hoe evolueerde de hoeveelheid herbiciden die Infrabel en de NMBS jaarlijks gebruiken sinds 2010?

2. a) De hoofdsporen worden door Infrabel behandeld met de onkruidtrein. Indien de bijsporen (spoorbundels, industriële spoorlijnen, andere zones) door gespecialiseerde firma's worden behandeld, welk product gebruiken die dan?

b) Wat is de totale hoeveelheid die door die firma's wordt gespreid voor de behandeling van die zones (eigendom van Infrabel of de NMBS)?

3. Welke herbiciden en pesticiden worden er gebruikt voor het onderhoud van de sporen? Gebruiken Infrabel en de eventuele onderaannemers dezelfde producten?

4. Heeft Infrabel een plan om de gebruikte hoeveelheid herbiciden te verminderen?

5. Welke andere middelen gebruikt Infrabel of worden er onderzocht om het onkruid op de sporen te verdelgen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 439 van de heer volksvertegenwoordiger Marcel Cheron van 18 mei 2015 (Fr.):

1. De NMBS gebruikt jaarlijks ongeveer 200 liter herbiciden voor onkruidbestrijding. Rekening houdend met de wettelijke voorschriften in de drie Gewesten, zal deze hoeveelheid zeer sterk verminderen in de volgende jaren.

In onderstaande tabel vindt u de naam en de hoeveelheid van de producten die door Infrabel sedert 2010 werden gebruikt.

1. Quelle est l'évolution de la quantité d'herbicides utilisée annuellement par Infrabel et par la SNCB depuis 2010?

2. a) Les voies principales sont traitées par Infrabel via le train désherbeur. Si le traitement des voies accessoires (faisceaux, lignes industrielles, autres surfaces) est effectué par des firmes spécialisées, quels produit utilisent-elles?

b) Quelle quantité globale est utilisée par ces firmes pour le traitement des zones concernées (propriétés Infrabel/SNCB)?

3. Quels herbicides et quels pesticides utilise-t-on pour entretenir les voies? Le cas échéant, les produits utilisés par Infrabel et les éventuels sous-traitants sont-ils identiques?

4. Infrabel dispose-t-elle d'un plan de réduction du recours aux herbicides?

5. Quels autres moyens Infrabel utilise-t-elle ou étudie-t-elle pour désherber les voies?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 439 de monsieur le député Marcel Cheron du 18 mai 2015 (Fr.):

1. La SNCB utilise annuellement environ 200 litres d'herbicides pour lutter contre les mauvaises herbes. Eu égard au prescrit légal dans les trois Régions, cette quantité diminuera très fortement au cours des prochaines années.

Le tableau ci-dessous présente les dénominations et les quantités de produits qui ont été utilisés par Infrabel depuis 2010.

Jaar/ <i>Année</i>	Product/ <i>Produit</i>	Totale hoeveelheid/ <i>Quantité totale/(L)</i>	Concentratie op de ballast/ <i>Concentration sur le ballast</i>	Concentratie op de veiligheidspiste/ <i>Concentration sur la piste de sécurité</i>
			(L/ha)	(L/ha)
2010-1	Zapper	8 944	10	10
	Bofix	3 513	6	6
	Genoxone	1 953	5	
2010-2	Clinic	4 789	6	6
	Genoxone ZX	4 791	5	5
2011-1	Chikara (korrels/ <i>granulés</i>)	138 kg	0,200 kg/ha	0,200 kg/ha
	Panic	5 352	6	6
	Bofix :	5 175	6	6
2011-2	Panic :	4 537	6	6
	Bofix :	4 545	6	6
2012-1	Zapper:	7 142	10	10
	Genoxone:	3 571	5	5
2012-2	Zapper:	4 896	10	10
	Chikara:	45 kg	0,200 kg/ha	0,200kg/ha
	Panic:	3221	6	6
	Genoxone:	4830	5	5
2013-1	Zapper:	4958 L	10	10
	Genoxone:	1855 L	5	5
	Panic	974 L		
	Chikara	32 kg		
	Bofix	1914 L		
2013-2	Chikara:	64 kg	0,200 kg/ha	0,200 kg/ha
	Panic:	3661 L	6	6
	Genoxone:	3062 L	5	5
2014-1	Zapper:	5797 L	10	10
	Genoxone:	3989 L	5	5
	Panic	1526 L		
	Chikara	41 kg		
2014-2	Chikara:	70 kg	0,200 kg/ha	0,200 kg/ha
	Panic:	4230 L	6	6
	Genoxone:	3530 L	5	5

Rekening houdend met de impact die de gebruikte producten hebben op het milieu, is er sedert 2008 sprake van een substantiële vermindering van de gebruikte verdelingsproducten. Dit is onder meer dank zij een camera-detectiesysteem waarmee de verdelingsstrein is uitgerust, en die maakt dat de producten enkel worden verspreid alwaar zich onkruid bevindt.

2. a) In de bestekken wordt vermeld dat de producten moeten beantwoorden aan de wettelijke vereisten en dat op de spoorwegterreinen slechts erkende producten mogen worden gebruikt.

Si l'on tient compte de l'impact que les produits utilisés ont sur l'environnement, on peut parler d'une réduction substantielle des produits herbicides depuis 2008, notamment grâce au système de détection par caméra dont le train de désherbage est équipé et qui permet de diffuser le produit uniquement aux endroits où il y a des mauvaises herbes.

2. a) Les cahiers des charges mentionnent que les produits doivent répondre aux exigences légales en ne permettant que des produits agréés pour l'utilisation sur les terrains ferroviaires.

Sedert 2015 vraagt Infrabel aan de ondernemingen welke producten werden gebruikt en in welke hoeveelheid.

b) De eerste antwoorden op de bevraging zijn nog niet ter beschikking van Infrabel.

3. De eerste analyse (inclusief de vergelijking van de gebruikte producten) zal half 2015 worden gemaakt.

4. Sedert 2003 zijn de inspanningen van Infrabel gericht op een verminderd gebruik van pesticiden en dit in overleg met de gewesten (zo worden geen pesticiden gebruikt in zones waar aan waterwinning wordt gedaan).

5. De technische haalbaarheid van mogelijke alternatieven werd geanalyseerd.

De installaties gelinkt aan de spoorwegexploitatie (bijvoorbeeld seinposten, en zo meer) zullen mechanisch onderhouden worden.

Voor de spoorwegbedding zijn er momenteel echter geen haalbare alternatieven die ingepast kunnen worden in de frequentie van het treinverkeer en rekening houdend met de exploitatieveiligheid.

DO 2014201503295

Vraag nr. 470 van de heer volksvertegenwoordiger Marcel Cheron van 28 mei 2015 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Werken in het station Bergen.-

In antwoord op mijn mondelinge vraag nr. 4088 (*Integraal Verslag*, Kamer, 2014-2015, CRIV 54 COM 171, blz. 8) in de commissie voor de Infrastructuur kreeg ik meer informatie over de voortgang van een aantal werken in Belgische treinstations.

Niettemin had ik graag nadere inlichtingen ontvangen over een aantal punten, meer bepaald met betrekking tot de werken in Bergen.

1. Wat is de inbreng van de Service Public de Wallonie (SPW), partner van het project?

2.) Hoeveel denkt men nog te kunnen bezuinigen op projecten waarop er nog besparingen mogelijk zijn?

b) Op welke werken kan er bezuinigd worden zonder nadelige gevolgen voor de essentiële functies op het stuk van mobiliteit en gecombineerd vervoer?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 470 van de heer volksvertegenwoordiger Marcel Cheron van 28 mei 2015 (Fr.):

Depuis 2015 Infrabel demande aux entreprises quels sont les produits utilisés et en quelles quantités.

b) Infrabel ne dispose pas encore des premières réponses à sa demande de renseignements.

3. La première analyse (y compris la comparaison des produits utilisés) sera faite mi-2015.

4. Depuis 2003, les efforts d'Infrabel sont axés sur une réduction d'utilisation de pesticides, ce en concertation avec les régions (il n'y a plus d'utilisation de pesticides dans les zones de captages d'eau, par exemple).

5. La faisabilité technique d'alternatives possibles a été analysée.

Les installations liées à l'exploitation ferroviaire (par exemple cabines de signalisation, etc.) seront entretenues mécaniquement.

Quant à l'assiette ferroviaire, il n'y a pour l'instant pas d'alternatives faisables qui pourraient être insérées dans la fréquence du trafic ferroviaire compte tenu de la sécurité d'exploitation ferroviaire.

DO 2014201503295

Question n° 470 de monsieur le député Marcel Cheron du 28 mai 2015 (Fr.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le chantier de la gare de Mons.

Suite à la question orale n° 4088 (*Compte rendu intégral*, Chambre, 2014-2015, CRIV 54 COM 171, p. 8) posée en commission, un certain nombre d'informations m'ont été transmises quant à l'avancement de certains chantiers de gares de la SNCB.

Néanmoins, je souhaiterais que vous apportiez plus de précisions sur certains points, notamment concernant le chantier de Mons.

1. Quel est le montant lié à l'intervention du SPW, partenaire du projet?

2. a) Quelles sont les économies envisagées sur les lots qui le permettent encore?

b) Quels lots peuvent être impactés sans porter atteinte aux fonctions essentielles de mobilité et d'intermodalité?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 470 de monsieur le député Marcel Cheron du 28 mai 2015 (Fr.):

1. De bijdrage van het Waalse Gewest voor het gedeelte 'busstation' bedraagt 27.585.000 euro 2010.

2. a) Er moeten nog drie opdrachten gegund worden:

- M5: liften en roltrappen,
- M6.1: speciale technieken,
- M6.2: afbouw en voltooiing.

De opdracht van de omgeving M7 werd ten laste genomen door de stad Bergen.

De aanbesteding van opdrachten M5 en M6.1 is uitgeschreven en de onderhandelingsprocedures lopen. In dit stadium van de procedures kunnen geen bedragen worden meegedeeld zonder de wettelijkheid van de opdrachten in het gedrang te brengen. Niettemin kunnen we melden dat de prijzen binnen de geraamde budgettaire waarden vallen.

De studies van opdracht M6.2 zijn bijna afgerond.

b) De opdrachten van de uitrusting en afwerking kunnen niet gereduceerd worden zonder de functionele aspecten en de wettelijke en reglementaire bepalingen voor openbare gebouwen in het geding te brengen.

DO 2014201503323

Vraag nr. 477 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 01 juni 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Infrabel. - De onkruidtrein.

In Vlaanderen zijn alle publieke overheden sinds 1 januari 2015 onderworpen aan een verbod op het gebruik van pesticiden.

Uit uw antwoord op mijn mondelinge vraag nr. 4028 (*Integraal Verslag*, Kamer, 2014-2015, CRIV 54 COM 163, blz. 37) blijkt dat Infrabel een aantal afwijkingen heeft verkregen op dit pesticidenverbod.

Hoewel de hoeveelheid pesticiden die de infrastructuurbeheerder jaarlijks gebruikt sterk gedaald is, gaat het nog steeds om zo'n 500 000 liter per jaar.

1. Pesticiden worden opgebouwd rond hun werkzame stof, die verschilt van soort tot soort, en op het vlak van dosering.

a) Welke pesticiden worden gebruikt door de onkruidtrein van Infrabel?

b) Welke pesticiden gebruikte Infrabel vooraleer de onkruidtrein werd ingezet?

2. Hoeveel gram van de werkzame stof bevat elke liter sproeistof?

1. La contribution de la Région wallonne pour la partie "gare bus" est de 27.585.000 euros 2010.

2. a) Trois marchés doivent encore être attribués:

- M5: ascenseurs et escaliers mécaniques,
- M6.1: techniques spéciales,
- M6.2: second oeuvre et finitions.

Le marché des abords M7 est quant à lui pris en charge par la ville de Mons.

Les adjudications des marchés M5 et M6.1 ont eu lieu et les procédures de négociation sont en cours. À ce stade des procédures, aucun montant ne peut être communiqué sans mettre à mal la légalité des marchés. Toutefois, on peut signaler que les prix s'intègrent dans les valeurs budgétaires estimées.

Les études du marché M6.2 sont proches de leur finalisation.

b) Les marchés d'équipement et de finition ne peuvent être réduits sans mettre en cause les aspects fonctionnels et les dispositions légales et réglementaires pour les bâtiments publics.

DO 2014201503323

Question n° 477 de monsieur le député Wouter Raskin du 01 juin 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Infrabel. - Le train de désherbage.

Depuis le 1er janvier 2015, il est interdit à l'ensemble des autorités publiques flamandes de recourir à des pesticides.

Il ressort de votre réponse à ma question orale n° 4028 (*Compte Rendu intégral*, la Chambre, 2014-2015, CRIV 54 COM 163, p. 37) qu'Infrabel a obtenu un certain nombre de dérogations à cette interdiction.

Si le gestionnaire du réseau ferroviaire pulvérise nettement moins de pesticides sur une année, il en pulvérise encore 500 000 litres par an.

1. La substance active utilisée dans la fabrication des pesticides varie d'un produit à l'autre et est fonction du dosage.

a) Quels sont les pesticides utilisés par le train désherbeur d'Infrabel?

b) À quels pesticides recourait Infrabel avant la mise en service du train de désherbage?

2. Combien de grammes de substance active contient chaque litre de produit phytosanitaire pulvérisé?

3. a) Welke alternatieven gebruikt Infrabel op plekken die pesticidenvrij moeten worden beheerd?

b) Om welke plekken gaat het?

4. Onkruidbestrijding is noodzakelijk om de spoorwegveiligheid te garanderen. De kiezelstenen die zorgen voor de stabiliteit van de rails en voor schokabsorptie moeten onkruidvrij zijn.

a) Houdt Infrabel een groen kadaster bij van de begroeiing langs de sporen?

b) Worden problematische zones in kaart gebracht?

c) Worden alle soorten vegetatie beschouwd als problematisch?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 477 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 01 juni 2015 (N.):

1. a) Infrabel gebruikte de volgende producten in 2014:

- Panic (goedkeuringsnummer 9155P/B);
- Zapper (goedkeuringsnummer 9170P/B);
- Genoxone (goedkeuringsnummer 9497P/B);
- Chikara (goedkeuringsnummer 9249P/B).

b) De onkruidtrein wordt al ettelijke jaren door Infrabel gebruikt; de producten en hoeveelheden door de onkruidtrein worden opgevolgd sinds 1990.

De producten voor ingebruikname van de onkruidtrein zijn niet gekend.

2. De werkzame stoffen van de producten van de onkruidtrein:

Panic (9155P/B): bladherbicide voor algemeen gebruik, bevat 360 g/l glyfosaat;

Zapper (9170P/B): herbicide voor algemeen gebruik, bevat 250 g/l glyfosaat en 40 g/l diflufënican;

Genoxone (9497P/B): selectief herbicide, bevat 93 g/l 2,4-D en 103,6 g/l triclopyr;

Chikara (9249P/B): bodemherbicide, korrels op te lossen in water, bevat 25 % flazasulfuron.

3. a) Sinds meerdere jaren voert Infrabel haar beleid uit met het oog op vermindering van de pesticiden.

Als onderdeel van de afwijkingstoelating werden 2 waterwingebieden bepaald als testzone voor pesticidevrij onderhoud. Deze zones zullen mechanisch onderhouden worden. Naargelang de onkruidgroei zullen de alternatieve technieken verder bepaald worden.

3. a) À quelles solutions de rechange recourt Infrabel aux endroits qui doivent être traités sans pesticides?

b) De quels endroits s'agit-il?

4. Le désherbage est nécessaire à la sécurité ferroviaire. Le gravier, qui garantit la stabilité des rails et l'absorption des chocs, doit être désherbé.

a) Infrabel a-t-il cadastré la végétation qui pousse le long des voies?

b) Procède-t-on à l'identification des zones problématiques?

c) Tout type de végétation est-il considéré comme problématique?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 477 de monsieur le député Wouter Raskin du 01 juin 2015 (N.):

1. a) Infrabel a utilisé les produits suivants en 2014:

- Panic (numéro d'autorisation 9155P/B);
- Zapper (numéro d'autorisation 9170P/B);
- Genoxone (numéro d'autorisation 9497P/B);
- Chikara (numéro d'autorisation 9249P/B).

b) Le train de désherbage est utilisé depuis de nombreuses années déjà par Infrabel; les produits utilisés et les quantités appliquées par le train de désherbage font l'objet d'un suivi depuis 1990.

Les produits utilisés avant la mise en service du train de désherbage ne sont pas connus.

2. Les substances actives des produits utilisés par le train de désherbage:

Panic (9155PB): herbicide foliaire à usage général, contient 360 g/l de glyphosate;

Zapper (9170P/B): herbicide à usage général, contient 250 g/l de glyphosate et 40 g/l de diflufënican;

Genoxone (9497P/B): herbicide sélectif, contient 93 g/l de 2,4-D et 103,6 g/l de triclopyr;

Chikara (9249P/B): herbicide du sol, granulés à disperser dans l'eau, contient 25 % de flazasulfuron.

3. a) Cela fait plusieurs années qu'Infrabel exécute sa politique dans l'optique d'une réduction des pesticides.

Dans le cadre de l'autorisation de dérogation, deux zones de captage d'eau ont été définies comme zone test pour un entretien sans pesticides. Ces zones seront entretenues de manière mécanique. Les techniques alternatives seront déterminées plus avant en fonction de la croissance de mauvaises herbes.

b) De dienstopaden naast de sporen gelegen in de grondwaterwingebieden Abdij en Cadol (regio Leuven) worden in overleg met de Vlaamse Milieumaatschappij pesticidevrij onderhouden.

4. a) Inventarissen van de behandelde zones worden lokaal op niveau van de arrondissementen beheerd. Infrabel houdt momenteel geen kadaster van specifieke begroeiing bij.

b) Specifieke problematische zones worden momenteel niet in kaart gebracht.

c) Vegetatie die mogelijk impact heeft op de veiligheid en stiptheid van het spoorwegverkeer, omwille van de locatie of hoogte, wordt als problematisch beschouwd. Invasieve soorten worden specifiek behandeld om de risico's op verspreiding te vermijden.

DO 2014201503326

Vraag nr. 479 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita Gantois van 01 juni 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

De sluiting van het loket in het station van Koksijde.

Als antwoord op mijn eerdere schriftelijke vraag stelde u dat er geen plannen zijn om het station van Koksijde te sluiten, maar dat er wel een studie lopende was in verband met het behoud van het loket.

We hebben vervolgens in de media moeten vernemen dat Koksijde vanaf 1 juli 2015 geen loketfunctie meer zal hebben. Ook 32 andere stations zullen op heel korte termijn de loketten moeten sluiten. De beslissing is het gevolg van het gegeven dat steeds meer treinreizigers hun ticket via andere kanalen aankopen dan aan het loket, bijvoorbeeld online of via de automaten.

Echter met de zomer die voor de deur staat is de timing voor het station van Koksijde eerder ongelukkig. Ik had dan ook graag recente cijfers van u verkregen over het aantal reizigers die op- en/of afstappen aan de treinhalt van Koksijde.

1. Kunt u een gemiddelde schatting geven van het aantal reizigers dat dagelijks gebruik heeft gemaakt van de treinhalt in Koksijde in het jaar 2014?

2. Kunt u een gemiddelde schatting geven van het aantal reizigers dat dagelijks gebruik heeft gemaakt van de treinhalt in Koksijde in juni, juli, augustus en september 2014?

b) Les pistes de service longeant les voies dans les zones de captage d'eau Abdij et Cadol (dans la région de Louvain) font l'objet d'un entretien sans pesticides en concertation avec la Vlaamse Milieumaatschappij.

4. a) Les inventaires des zones traitées sont gérés localement au niveau des arrondissements. Infrabel ne tient pour l'instant pas de cadastre de végétation spécifique.

b) Il n'est aujourd'hui pas procédé à l'identification de zones problématiques spécifiques.

c) Est considérée comme problématique, la végétation qui est susceptible d'avoir un impact sur la sécurité et la ponctualité du trafic ferroviaire, en raison de sa localisation ou de sa hauteur. Les espèces envahissantes font l'objet d'un traitement spécifique afin d'éviter les risques de propagation.

DO 2014201503326

Question n° 479 de madame la députée Rita Gantois du 01 juin 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Fermeture du guichet de la gare de Koksijde.

En réponse à ma question écrite précédente, vous avez indiqué que la fermeture de la gare de Koksijde n'était pas envisagée et qu'une étude était en cours à propos du maintien du guichet de cette gare.

Nous avons ensuite appris par les médias que le guichet de la gare de Koksijde serait fermé dès le 1er juillet 2015. Les guichets de 32 autres gares seront également fermés à très bref délai. Cette décision découle du fait qu'un nombre croissant de voyageurs achètent leur billet par d'autres canaux que le guichet, notamment en ligne ou à l'aide des distributeurs automatiques.

À la veille de l'été, la fermeture du guichet de la gare de Koksijde arrive toutefois à un moment plutôt inopportun. Je souhaiterais dès lors obtenir des chiffres récents concernant le nombre de voyageurs qui débarquent/embarquent à l'arrêt de Koksijde.

1. Pouvez-vous fournir une estimation moyenne du nombre de voyageurs qui ont fréquenté quotidiennement la gare de Koksijde au cours de l'année 2014?

2. Pouvez-vous fournir une estimation moyenne du nombre de voyageurs qui ont fréquenté quotidiennement la gare de Koksijde aux mois de juin, juillet, août et septembre 2014?

3. Kunt u een gemiddelde schatting geven van het aantal reizigers dat dagelijks gebruik heeft gemaakt van de treinhalte in de naburige stations in het jaar 2014?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 479 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita Gantois van 01 juni 2015 (N.):

De NMBS publiceert haar cijfers inzake het aantal instappende reizigers per station. Deze cijfers zijn publiek toegankelijk op haar website.

DO 2014201503444

Vraag nr. 492 van de heer volksvertegenwoordiger Marcel Cheron van 05 juni 2015 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Dalend aantal reizigers in het station Ottignies.

Volgens de tellingen die door de NMBS tussen oktober 2013 en oktober 2014 werden uitgevoerd is het aantal reizigers dat van het station Ottignies gebruikmaakt sterk gedaald. Afhankelijk van de bron zou het over een daling van ongeveer 16 tot 19 procent gaan.

1. Hoe verklaart de NMBS dat verschijnsel?

2. Wordt die vaststelling bevestigd door andere gegevens waarover de NMBS beschikt en waarmee de reizigersstromen in kaart kunnen worden gebracht (bezettingsgraad en verkoopcijfers)?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 492 van de heer volksvertegenwoordiger Marcel Cheron van 05 juni 2015 (Fr.):

1. NMBS voert ieder jaar in de maand oktober visuele tellingen uit. Deze tellingen duren negen dagen (twee weekends en vijf weekdays) en worden gelijktijdig uitgevoerd in alle stations en onbewaakte stopplaatsen van het land. Om de impact van externe factoren (zoals infrastructuurwerken en speciale gebeurtenissen) te vermijden, wordt de periode waarin de tellingen worden uitgevoerd zo gekozen dat de omstandigheden vergelijkbaar zijn met die van de voorgaande jaren.

3. Pouvez-vous fournir une estimation moyenne du nombre de voyageurs qui ont fréquenté quotidiennement les gares voisines au cours de l'année 2014?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 479 de madame la députée Rita Gantois du 01 juin 2015 (N.):

La SNCB publie ses statistiques sur le nombre de voyageurs à l'embarquement par gare. Ces chiffres sont maintenant également accessibles au public via son site web.

DO 2014201503444

Question n° 492 de monsieur le député Marcel Cheron du 05 juin 2015 (Fr.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - La baisse de fréquentation de la gare d'Ottignies.

Selon les chiffres de comptage effectués par la SNCB, entre octobre 2013 et octobre 2014, la gare d'Ottignies a connu une baisse de fréquentation très importante, de l'ordre de 16 à 19 % selon les sources.

1. La SNCB dispose-t-elle de pistes d'explication de ce phénomène?

2. Les autres données en possession de la SNCB et qui permettent d'identifier les flux de voyageurs (taux d'occupation et chiffres de vente) corroborent-elles ce constat?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 492 de monsieur le député Marcel Cheron du 05 juin 2015 (Fr.):

1. Chaque année, des comptages visuels sont organisés par la SNCB au mois d'octobre. Ces comptages durent neuf jours (deux weekends et cinq jours de semaine) et sont effectués simultanément dans l'ensemble des gares et points d'arrêts non gardés du pays. La sélection de la période de comptage est faite de manière à avoir des conditions comparables aux années précédentes; le but étant de minimiser l'influence de facteurs externes tels que les travaux sur l'infrastructure et les événements particuliers.

Dat neemt niet weg dat er zich in de loop van de periode dat de tellingen worden uitgevoerd onverwachte gebeurtenissen kunnen voordoen waarvan de impact moeilijk kan worden ingeschat (incidenten, pannes aan de infrastructuur, onverwachte werken). Doordat er 'op het zicht' geteld wordt, bestaat er onvermijdelijk een onzekerheidsmarge die van jaar tot jaar kan variëren.

De oktobertellingen bieden NMBS, samen met andere bronnen zoals de verkoopcijfers en de raming van de bezettingsgraad door de treinbegeleiders, de mogelijkheid om een beeld te krijgen van de reizigersaantallen in de stations, de bezettingsgraad van de treinen en de evolutie ervan.

2. De verkoopcijfers lagen in oktober 2014 iets lager dan een jaar eerder en bevestigen de tendens die vastgesteld werd tijdens de jaarlijkse tellingen.

De daling van het aantal reizigers die uit het aantal verkopen blijkt, is echter minder spectaculair dan het resultaat van de tellingen. Voor heel 2014 is er zelfs een zeer lichte stijging (0,1 %).

Er is geen een-op-eenrelatie tussen de oktobertellingen en de gegevens die afkomstig zijn van de verkoop-cijfers. Voor de verkoopstatistieken wordt een abonnement verspreid over het aantal werkdagen van het jaar, maar dat betekent niet dat de reiziger ook effectief alle dagen de trein neemt.

DO 2014201503448

Vraag nr. 493 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita Gantois van 05 juni 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Infrabel. - De gevolgen van de sluiting van overwegen voor de landbouwers.

Naar aanleiding van het plan "Overwegen 2008-2015" van Infrabel zouden er tegen eind 2015 200 overwegen moeten sluiten die, volgens de cijfers van Infrabel, het grootste risico inhouden op ongevallen. Het plan beoogt hiermee een verbetering van de veiligheid van de overwegen.

Jaarverslagen bij het plan wijzen echter grotendeels op heel positieve indicaties voor de veiligheid van de tot dusver afgeschafte overwegen. Een groot deel van de afgeschafte overwegen waren met andere woorden veilig te noemen.

Malgré ces précautions, des impondérables difficilement traçables peuvent survenir les jours de comptage et perturber ces derniers (incidents, panne à l'infrastructure, travaux imprévus). De plus, la nature visuelle des comptages introduit inévitablement une marge d'incertitude variable d'une année à l'autre.

Les comptages d'octobre, couplés à d'autres sources telles que les ventes et les taux d'occupation estimés par nos accompagnateurs, permettent à la SNCB d'appréhender la fréquentation de ses gares, l'occupation de ses trains ainsi que leur évolution dans le temps.

2. Les données de ventes ont légèrement reculé en octobre 2014 par rapport à octobre 2013 et corroborent la tendance observée lors des comptages annuels.

Néanmoins, la baisse du nombre de voyageurs, observée par le canal des ventes, est moins spectaculaire que le résultat des comptages et pour, l'ensemble de l'année 2014, on observe même une très légère hausse (+0,1 %).

Il n'y a pas de relation biunivoque entre les comptages d'octobre et le canal des ventes. Pour les statistiques de ventes, un abonnement est réparti sur l'ensemble des jours ouvrables de l'année, mais cela ne signifie pas que le voyageur prend effectivement le train tous les jours.

DO 2014201503448

Question n° 493 de madame la députée Rita Gantois du 05 juin 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Infrabel. - Les conséquences de la fermeture de passages à niveau pour les agriculteurs.

Dans le cadre du plan d'Infrabel "Passages à niveau 2008-2015", il devrait être procédé d'ici fin 2015 à la fermeture de 200 passages à niveau jugés dangereux par le gestionnaire du réseau. Ce plan vise à améliorer la sécurité des passages à niveau.

Cependant, les rapports annuels relatifs à ce plan évoquent de manière généralement très positive la sécurité des passages à niveau supprimés jusqu'à présent. En d'autres termes, une grande partie d'entre eux étaient sûrs.

Heel wat landbouwers hebben diverse percelen rond een groot aantal van de met sluiting bedreigde overwegen. Als Infrabel niet-risicovolle overwegen sluit louter om het streefcijfer te halen, denk ik dat dit plan zijn doel voorbij-schiet. Men krijgt integendeel meer hinder doordat landbouwers met hun tractoren noodgedwongen door dorpskernen zouden moeten rijden. Daarnaast zorgt het voor extra last voor de landbouwer in het uitoefenen van zijn of haar activiteiten.

1. Wat is het aantal overwegen buiten de bebouwde kom dat werd afgeschaft?

2. Wat is het aantal overwegen buiten de bebouwde kom dat nog zal worden afgeschaft?

3. Hoeveel landbouweffectenrapporten werden voltooid?

4. Wat is het aantal gelegenheden waarbij de afschaffing van de overweg werd geannuleerd op basis van een landbouweffectenrapport?

5. Hoeveel en welke gemeenten hebben een landbouweffectenrapport opgesteld?

6. Erkent u dat bepaalde afgeschafte overwegen een gering tot zeer gering veiligheidsrisico in zich droegen, zoals aangegeven door Infrabel?

7. Denkt u dat een plan ter verbetering van de veiligheid de meest risicovolle of de minst risicovolle overwegen zou moeten aanpakken?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 493 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita Gantois van 05 juni 2015 (N.):

1 en 2. Eind 2014 werden reeds 125 overwegen afgeschaft. Het aantal overwegen dat de komende jaren afgeschaft zal worden, zal afhangen van de beschikbare budgettaire middelen. Het aantal overwegen dat zich binnen de bebouwde kom bevindt wordt geschat op ongeveer 80 %.

3 tot 5. Er zijn geen gegevens voorhanden over het aantal landbouweffectenrapporten. Er wordt wel steeds rekening gehouden met de aanwezige alternatieven voor landbouwers en pachters en dit in het kader van mobiliteitsstudies.

6 en 7. Bij het afschaffen van overwegen wordt de voorkeur gegeven aan de prioritaire overwegen, zoals aangegeven in het "Plan Overwegen".

Deze prioriteiten worden bepaald op basis van drie factoren, met name:

Or de nombreux agriculteurs possèdent plusieurs parcelles autour d'un grand nombre de passages à niveau menacés de fermeture. En procédant à la fermeture de passages à niveau inoffensifs simplement pour atteindre le chiffre souhaité, Infrabel passerait selon moi à côté de son objectif. Ces fermetures occasionneraient, au contraire, une plus grande gêne puisque les agriculteurs seraient contraints de traverser des centres ruraux en tracteur. Et ils rencontreraient par surcroît plus de difficultés dans l'exercice de leurs activités.

1. Combien de passages à niveau ont été fermés en agglomération?

2. Combien de passages à niveau doivent encore être fermés hors agglomération?

3. Combien de rapports d'incidence sur l'agriculture ont été effectués?

4. Combien de fois a-t-on annulé la fermeture d'un passage à niveau sur la base d'un rapport d'incidence?

5. Combien de communes ont effectué un rapport d'incidence et lesquelles?

6. Reconnaissez-vous que certains des passages à niveau qui ont été fermés constituaient un risque restreint voire très restreint en matière de sécurité, comme l'a indiqué Infrabel?

7. Pensez-vous qu'un plan d'amélioration de la sécurité devrait s'attaquer aux passages à niveau les plus ou les moins dangereux?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 493 de madame la députée Rita Gantois du 05 juin 2015 (N.):

1 et 2. Fin 2014, déjà 125 passages à niveau avaient été fermés. Le nombre de passages à niveau qui seront fermés dans les prochaines années dépendra des moyens budgétaires disponibles. Le nombre de passages à niveau situés en agglomération est estimé à environ 80 %.

3 à 5. Aucune donnée n'est disponible concernant le nombre de rapports d'incidence sur l'agriculture. Cependant, les alternatives présentes pour les agriculteurs et preneurs sont toujours prises en compte, ce dans le cadre d'études de mobilité.

6 et 7. Pour la fermeture des passages à niveau, on privilégie les passages à niveau prioritaires, tels qu'ils sont indiqués dans le "Plan Passages à niveau".

Ces priorités sont établies sur la base de trois facteurs, à savoir:

- het aantal eerdere ongevallen,
- het risico op ongevallen én
- de impact op de stiptheid.

Andere factoren kunnen echter ook meespelen, bijvoorbeeld het afschaffen van overwegen in het kader van capaciteitsuitbreidingen.

DO 2014201503449

Vraag nr. 494 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Dedecker van 05 juni 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Het GSM-R netwerk.

In een vorige vraag omtrent dit thema gaf u aan dat een vermindering van de signaalsterkte door de mobiele operatoren er kan voor zorgen dat de GSM-R signalen niet langer gestoord worden.

Daardoor moet er dan wel voor de omwonenden een aangepaste dekking komen om een optimale ontvangst voor hen te blijven garanderen.

1. Uit de parlementaire vraag aan uw collega de heer De Croo stel ik vast dat de hoofdoorzaak een gebrek is aan selectiviteit van de GSM-R receptoren, die er niet in slagen de signalen van de aangrenzende band te filteren.

a) Is er overwogen om betere filters te installeren op de GSM-R apparatuur van de spoorwegen?

b) Zo ja, wat is hiervoor de kostprijs en de duurtijd om dit uit te rollen?

2. Het gebruik van een afzonderlijk GSM-R netwerk voor de spoorwegen is verplicht vanuit Europa. Hoe is de situatie in onze buurlanden? Kennen ze dit probleem ook en op welke manier lossen ze dit op?

3. a) Welke evaluaties zijn er op Europees niveau gepland voor het GSM-R netwerk?

b) In hoeverre werkt men daar aan een beter alternatief, bijvoorbeeld een GSM-R MVNO of prioritering van *LTE Advanced*?

c) Welke positie wilt u op het Europees forum hierover innemen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 494 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Dedecker van 05 juni 2015 (N.):

- le nombre d'accidents antérieurs,
- le risque d'accidents et
- l'impact sur la ponctualité.

D'autres facteurs peuvent toutefois aussi intervenir, comme la fermeture de passages à niveau dans le cadre d'extensions de capacité, par exemple.

DO 2014201503449

Question n° 494 de monsieur le député Peter Dedecker du 05 juin 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le réseau GSM-R.

En réponse à une précédente question à ce sujet, vous avez indiqué qu'une réduction de la force du signal par les opérateurs mobiles pourrait mettre fin aux perturbations affectant les signaux GSM-R.

Il conviendrait dès lors de faire bénéficier les riverains d'une couverture adaptée permettant de leur garantir une réception optimale.

1. Je constate, sur la base de la réponse fournie par M. De Croo à une questions parlementaire, que le problème est essentiellement dû à un manque de sélectivité des récepteurs GSM-R, ces derniers n'étant pas en mesure de filtrer les signaux de la bande voisine.

a) A-t-on déjà envisagé l'installation de filtres plus performants sur les appareils de GSM-R utilisés par les chemins de fer?

b) Dans l'affirmative, quel en serait le coût et quel serait le délai de mise en oeuvre de ces équipements?

2. L'Europe impose le recours à un réseau GSM-R distinct pour les chemins de fer. Quelle est la situation dans les pays voisins? Sont-ils également confrontés à ce problème et comment le résolvent-ils?

3. a) Quelles évaluations sont prévues sur le plan européen pour le réseau GSM-R?

b) Dans quelle mesure prépare-t-on un meilleur système, par exemple un GSM-R MVNO ou une priorité dans le cadre du *LTE Advanced*?

c) Quelle position désirez-vous adopter en la matière au forum européen?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 494 de monsieur le député Peter Dedecker du 05 juin 2015 (N.):

1. a) Nieuwe radiomodules die beter bestand zijn tegen interferenties worden momenteel uitgetest en beginnen op de markt te komen. Het gebruik ervan zou binnenkort moeten worden aanbevolen in de nieuwe technische specificaties inzake spoorweginteroperabiliteit. De nieuwe spoortractievoertuigen zouden dan ermee kunnen worden uitgerust.

b) De integratie, door de operatoren, van nieuwe radiomodules in hun tractievoertuigen zal verscheidene jaren in beslag nemen. Ook dient te worden opgemerkt dat momenteel niets de spoorwegoperatoren ertoe verplicht om die werken uit te voeren, wetende dat het om een dure operatie gaat.

De NMBS meent dat het voor haar vijf jaar zal vergen om al haar voertuigen uit te rusten zodra de nieuwe radiomodules aanbevolen worden in de nieuwe technische specificaties inzake spoorweginteroperabiliteit. De kostprijs van een nieuwe module is relatief laag (1.000 à 2.000 euro per voertuig), maar daarbij moeten nog de arbeidskost en de kosten voor de immobilisatie van het materieel worden gerekend.

2. Het probleem stelt zich op gelijkaardige wijze in onze buurlanden. Het *Electronic Communications Committee* (ECC) heeft zich over het probleem gebogen en heeft onlangs zijn aanbevelingen meegedeeld aan de nationale regulatoren inzake radiocommunicatie (voor België is dat het BIPT).

Het ECC komt tot het besluit dat in de tussentijd dat de spoorwegoperatoren zich met nieuwe filters uitrusten, de sterkte van de signalen van de operatoren dient te worden verminderd wanneer die signalen het GSM-R-signaal (*Global System for Mobile Communications-Railway*) ruim overstijgen. Ook al is het zo dat het gebruik van nieuwe radio modules in de tractievoertuigen zal zorgen voor een aanzienlijke afzwakking van de problemen, er zal hierover nog overleg nodig zijn.

3. a) De GSM-R-technologie wordt op brede schaal gebruikt in Europa en in de wereld. De levensduur ervan wordt tot minimum 2030 geraamd.

b) Het Europees Spoorwegbureau heeft een denkoefening opgestart over de evolutie van de GSM-R. Het is duidelijk dat het MVNO-model zoals we het vandaag kennen noch die functionaliteiten noch die kwaliteit van dienstverlening biedt welke zouden kunnen tegemoetkomen aan de spoorwegvereisten. Er zal moeten worden nagegaan of de leefbaarheid van dit model verder dan 2030 zou kunnen reiken.

1. a) Des nouveaux modules radios plus robustes aux interférences sont en cours de test et commencent à sortir sur le marché. Leur utilisation devrait être recommandée bientôt dans les nouvelles spécifications techniques d'interopérabilité ferroviaire. Les nouveaux engins de traction ferroviaires pourraient alors en être équipés.

b) Il faudra plusieurs années pour que les opérateurs puissent intégrer de nouveaux modules radios dans leurs engins de traction. Il faut noter également que rien n'oblige pour l'instant tous les opérateurs ferroviaires à réaliser ces travaux, sachant que l'opération est coûteuse.

La SNCB estime qu'il lui faut cinq ans pour équiper tous ses engins une fois que les nouveaux modules radios sont recommandés dans les nouvelles spécifications techniques d'interopérabilité ferroviaire. Le coût d'un nouveau module est relativement modeste (1000 à 2000 euros par engin), mais il faut ajouter la main d'oeuvre et les frais d'immobilisation du matériel.

2. Le problème se pose de manière similaire dans les pays voisins. L'*Electronic Communications Committee* (ECC) s'est penchée sur le problème et a récemment adressé ses recommandations aux régulateurs nationaux en matière de radiocommunication (l'IBPT en Belgique).

L'ECC conclut qu'il est nécessaire de réduire la puissance des signaux des opérateurs lorsque ceux-ci sont bien supérieurs au signal GSM-R (*Global System for Mobile Communications-Railway*), le temps que les opérateurs ferroviaires s'équipent de nouveaux filtres. Une concertation sera encore nécessaire même si les problèmes seront fortement atténués avec l'utilisation de nouveaux modules radios dans les engins de traction.

3. a) La technologie GSM-R est largement utilisée en Europe et dans le monde. Sa durée de vie est planifiée jusqu'au minimum 2030.

b) L'agence ferroviaire européenne a lancé une réflexion sur l'évolution du GSM-R. Il est clair que modèle MVNO tel que l'on connaît aujourd'hui n'offre pas les fonctionnalités et la qualité de service qui pourraient satisfaire aux exigences ferroviaires. Il y aura lieu de vérifier si ce modèle pourrait être viable au-delà de 2030.

c) De evolutie van de GSM-R en de modellenkeuze bieden geen antwoord voor de interferentieproblemen. De interferenties worden deels veroorzaakt door het naast elkaar bestaan van verschillende radiosystemen. Zij komen eveneens voor binnen de radiosystemen zelf (tussen de verschillende zenders van de operatoren).

Vermits volledig van elkaar geïsoleerde radiosystemen economisch gezien geen rendabele optie zouden zijn, zal er altijd overleg tussen de operatoren nodig zijn.

DO 2014201503538

Vraag nr. 514 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita Gantois van 10 juni 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

De sluiting van het loket in het station van Poperinge.

Recentelijk hebben we in de media vernomen dat het station van Poperinge in de loop van 2016 geen loketfunctie meer zal hebben.

De stad is gekend voor zijn vele fiets- en wandelroutes en vormt samen met de activiteiten rond '14-'18 een populaire toeristische trekpleister. Deze zomer verwacht men dan ook veel toeristen te ontvangen die gebruik zullen maken van de diensten van de NMBS.

Ook 32 andere stations zullen op korte termijn de loketten moeten sluiten. De beslissing is het gevolg van het gegeven dat steeds meer treinreizigers hun ticket via andere kanalen aankopen dan aan het loket, bijvoorbeeld online of via de automaten.

Voorafgaand aan de beslissing tot sluiting werd er echter niet gecommuniceerd met de gemeentebesturen, wat weinig hoopvol is voor een constructief overleg over ketenmobiliteit.

1. a) Hoe is dit onderzoek verlopen?
- b) Op basis van welke doorslaggevende criteria werd beslist om de loketfunctie in het station van Poperinge af te schaffen?
2. Zal er nog overleg worden gepleegd met de betrokken gemeenten om tot een consensus te komen?
3. Zal de accommodatie in het station nog toegankelijk zijn voor reizigers?

c) L'évolution du GSM-R et le choix des modèles n'offrent pas de réponse aux problèmes d'interférences. Les interférences proviennent pour partie de la coexistence de différents systèmes radio. Elles se produisent également au sein même des systèmes radios (entre les différents émetteurs des opérateurs).

Comme il serait économiquement non rentable de prévoir des systèmes radios complètement isolés les uns des autres, une concertation entre opérateurs sera toujours nécessaire.

DO 2014201503538

Question n° 514 de madame la députée Rita Gantois du 10 juin 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La fermeture du guichet à la gare de Poperinge.

Les médias se sont récemment fait l'écho de la suppression, dans le courant 2016, de la fonction de guichet à la gare de Poperinge.

La ville est réputée pour ses nombreuses pistes de randonnée cycliste et pédestre et constitue, dans le cadre des activités autour de la commémoration de la guerre de 14-18, un lieu d'attraction touristique. Dès lors, on attend cet été de nombreux touristes qui recourront aux services de la SNCB.

Trente-deux autres gares devront également fermer leurs guichets à court terme. Cette décision intervient à la suite de la constatation que de plus en plus de voyageurs acquièrent leur billet par d'autres canaux que le guichet, comme l'internet ou les distributeurs automatiques.

La décision de fermer des guichets n'a toutefois fait l'objet d'aucune communication préalable aux administrations communales concernées, ce qui n'augure rien de bon pour une concertation constructive dans le cadre de la chaîne de mobilité.

1. a) Comment l'étude précitée a-t-elle été menée?
- b) Sur la base de quels critères déterminants a-t-il été décidé de supprimer la fonction de guichet à la gare de Poperinge?
2. Une concertation sera-t-elle encore organisée avec les communes concernées afin de rechercher un consensus?
3. Les aménagements autour de la gare seront-ils encore accessibles aux voyageurs?

4. Zal de NMBS ter compensatie voorzien in voldoende klantvriendelijke alternatieven, zoals automaten, aankondigingsschermen en dergelijke?

5. Kan Poperinge als belangrijk eindstation nog een minimale loketfunctie met beperkte openingsuren krijgen?

6. Het zou een optie kunnen zijn om een overgangsperiode te voorzien en het loket tot na de zomer van 2016 open te houden in toeristische streken. Dit geeft bovendien de mogelijkheid aan stationschefs of loketbedienden om mensen te begeleiden bij de bediening van de automaat, indien gewenst. Hoe staat u hier tegenover?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 514 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita Gantois van 10 juni 2015 (N.):

Ik heb de eer het geachte lid te verwijzen naar het antwoord medegedeeld op mondelinge vraag nr. 5551 van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu in de commissie voor de Infrastructuur van 1 juli 2015 (*Integraal Verslag*, Kamer, 2014-2015, CRIV 54 COM 210, blz. 67).

De belangrijkste criteria waarop NMBS zich bij de analyse van de productiviteit in de verkooppunten zich baseert zijn:

- het aantal opstappende reizigers (in Poperinge: gemiddeld 539 reizigers op weekdagen, telling oktober 2014);

- de berekening van het aantal verrichtingen aan het loket;

- de informatiebehoefte, namelijk het percentage reizigers die nood hebben aan niet-commercieel advies;

- de inactiviteitsgraad waarbij een loketbediende geen informatie verleent en geen transacties verricht. (In Poperinge: 64 %)

De overlegvergadering met de gemeente Poperinge, die plaatsvond op 18 juni 2015, verliep in een positieve sfeer.

Stad en NMBS zullen samen zoeken naar de beste oplossing voor de toekomst van het stationsgebouw en de uitbouw van de stationsomgeving. Er is nog geen sluitingsdatum bepaald. Het is afhankelijk van de komst van nieuw treinmaterieel.

4. La SNCB prévoira-t-elle en guise de compensation suffisamment d'alternatives conviviales, comme des distributeurs automatiques, des écrans d'annonce et autres?

5. Poperinge pourrait-elle, en tant que gare terminus importante, conserver une fonction de guichet minimale avec des heures d'ouverture limitées?

6. L'instauration d'une période de transition et le maintien des guichets jusqu'après l'été 2016 dans les régions touristiques pourrait constituer une option envisageable, qui offrirait en outre aux chefs de gare et aux employés de guichet la possibilité d'accompagner les clients pour l'utilisation des distributeurs automatiques. Quel est votre point de vue à cet égard?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 514 de madame la députée Rita Gantois du 10 juin 2015 (N.):

Je prie l'honorable membre de bien vouloir se référer à la réponse communiquée à la question orale n° 5551 de madame Sabien Lahaye-Battheu lors de la commission Infrastructuur du 1er juillet 2015 (*Compte rendu intégral*, Chambre, 2014-2015, CRIV 54 COM 210, p. 67).

Les principaux critères sur lesquels se base la SNCB pour l'analyse de la productivité dans les points de vente sont:

- le nombre de voyageurs à l'embarquement (à Poperinge: en moyenne 539 voyageurs en semaine, comptage d'octobre 2014);

- le calcul du nombre d'opérations effectuées au guichet;

- le besoin d'information, à savoir le pourcentage de voyageurs qui ont besoin d'un avis non commercial;

- le taux d'inactivité au cours duquel un agent du guichet ne fournit aucune information et n'effectue aucune transaction (à Poperinge: 64 %).

Une réunion de concertation avec la commune de Poperinge a eu lieu le 18 juin dernier dans une atmosphère positive.

La ville et la SNCB rechercheront ensemble la meilleure solution pour l'avenir du bâtiment de gare et le développement des abords de la gare. Aucune date de fermeture n'a encore été fixée. Cela dépend de l'arrivée du nouveau matériel ferroviaire.

DO 2014201503568

Vraag nr. 519 van de heer volksvertegenwoordiger Jan Penris van 12 juni 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Het tunen van voertuigen.

Ik werd gecontacteerd door een vereniging van eigenaars van *getuned*e voertuigen. Zij organiseren een actie in Ninove om de onduidelijkheid in de wetgeving met betrekking tot deze auto's aan te klagen.

1. Waarom is het verboden aanpassingen uit te voeren aan de wagen die bijdragen tot een verhoogde veiligheid (bijvoorbeeld: stalen remleidingen, *big brake kit* of hardere ophangingsrubbers)?

2. Waarom mag men een wagen (van bijvoorbeeld tien jaar oud) niet aanpassen aan de nieuwe technologieën die je terug vindt in de moderne wagens, terwijl deze aanpassingen op hun beurt bijdragen tot de veiligheid van de oudere wagen en de uitstoot aanzienlijk doen dalen (bijvoorbeeld: het plaatsen van nieuwe injectoren of nieuwe ecu (*engine control unit*), die de insputing veel miniemer kan afregelen, waardoor CO₂ en NO_x gasen aanzienlijk verkleind worden?

3. Waarom moet er bij het monteren van verlagingsveren of dergelijke een attest geleverd worden van de montage door een erkend garagist, terwijl bij het plaatsen van de originele veren dit helemaal niet nodig is?

4. a) Waarom is het in EU-buurlanden mogelijk allerlei aanpassingen uit te voeren en alsnog legaal de weg op te kunnen, dankzij de mogelijkheid dit te laten legaliseren en waarom hier niet?

b) Kan de wetgeving niet aangepast worden zodat diegenen die aanpassingen uitvoeren aan de wagen/motor hun wagen kunnen legaliseren en hierdoor volledig in orde zijn?

5. Waarom mag de ophanging van de wagen van spiraalveren en schokdempers niet worden omgebouwd naar luchtvering (*air-ride*), terwijl dit in onze buurlanden totaal geen probleem is?

6. Waarom eist België nog altijd een individuele goedkeuring als men een niet-Europese wagen die reeds voor het importeren naar België al in een Europees land is ingeschreven geweest?

DO 2014201503568

Question n° 519 de monsieur le député Jan Penris du 12 juin 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le tuning de véhicules.

J'ai été contacté par une association de propriétaires de véhicules "tunés". Ces personnes ont mené une action à Ninove pour dénoncer le flou qui entoure la législation en matière de "tuning".

1. Pourquoi est-il interdit d'apporter des modifications à une voiture si celles-ci sont de nature à améliorer la sécurité, comme par exemple des conduites de freins en acier, des freins surdimensionnés (*big brake kit*) ou des butées en caoutchouc (*silent bloc*) dur?

2. Pourquoi n'a-t-on pas le droit de transformer une voiture (qui a dix ans, par exemple) en y intégrant les nouvelles technologies dont sont dotées les voitures plus récentes alors que ces modifications améliorent, à leur tour, la sécurité de la voiture plus ancienne tout en réduisant considérablement ses rejets polluants? Le placement de nouveaux injecteurs ou de nouveaux ECU (*engine control unit*), par exemple, permet un réglage beaucoup plus précis de la pompe d'injection, ce qui diminue considérablement les émissions de gaz carbonique et de dioxyde d'azote.

3. Pourquoi une attestation de montage délivrée par un garagiste agréé est-elle obligatoire en cas de placement de ressorts de rabaissement alors qu'elle ne l'est pas pour le montage de ressorts d'origine?

4. a) Pourquoi nos voisins de l'UE ont-ils, contrairement à nous, la possibilité de transformer leur véhicule et d'ensuite prendre la route en toute légalité après avoir fait légaliser les modifications ainsi réalisées?

b) Ne pourrait-on adapter la législation de manière à ce que ceux qui transforment une voiture/moto puissent ensuite faire légaliser ces modifications et circuler ensuite en toute légalité?

5. Pourquoi une suspension de voiture constituée de ressorts en spirale et d'amortisseurs ne peut-elle pas être transformée en suspension pneumatique (*air-ride*), alors que cela ne pose pas le moindre problème dans les pays voisins?

6. Pourquoi la Belgique continue-t-elle à exiger une homologation individuelle lorsqu'une voiture non-européenne a déjà été immatriculée dans un pays européen avant d'être importée en Belgique?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 519 van de heer volksvertegenwoordiger Jan Penris van 12 juni 2015 (N.):

1. Opdat de voertuigen in een lidstaat van de Europese Unie kunnen worden ingeschreven, moeten zij een goedkeuring verkrijgen, of het nu een type- of individuele goedkeuring is. Hiervoor hebben de fabrikanten van deze voertuigen eerst prototypes moeten bouwen die werden onderworpen aan verschillende tests geregeld bij Europese deelrichtlijnen, waarvan de referenties zijn opgenomen in de richtlijn 2007/46/EG tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kader-richtlijn). Vervolgens moet de productie van de voertuigen in overeenstemming zijn met de prototypes en wordt een controle van de overeenstemming ingevoerd.

Het is om hogervermelde redenen dat elke ombouwing die op een dergelijke wijze aan een voertuig wordt uitgevoerd dat het niet meer overeenstemt met het goedkeuringscertificaat, door een afwijking op dit laatste wordt geconcretiseerd.

Onder verbouwingen verstaat men grondige veranderingen, bijvoorbeeld, ter hoogte van de stuurinrichting, het ophangings-, uitlaat- of remsysteem, of fundamentele veranderingen aan het chassis of het zelfdragend koetswerk, die strijdig zijn met het bestaande goedkeuringscertificaat, proces-verbaal van goedkeuring (PVG) of certificaat van overeenstemming (C.O.C.).

Als de ombouwing wordt uitgevoerd door een andere persoon dan de fabrikant of zijn gemachtigde, wordt de aanvraag enkel met de toestemming van deze fabrikant of van zijn gemachtigde in acht genomen.

De reden van deze reglementering is net de veiligheid, zelfs indien bepaalde onderdelen op zich "veiliger" kunnen lijken, zal dit misschien niet het geval zijn wanneer ze met andere elementen worden gecombineerd en op verschillende voertuigen worden gemonteerd.

2. Om dezelfde voornoemde redenen mag een voertuig zonder wijziging van zijn goedkeuring niet worden omgebouwd.

3. Conform de ministeriële omzendbrief van 19 maart 2004 betreffende de verlaagde voertuigen (categorie M1), moet er een montagegetuigschrift door een garagist worden ingevuld, maar de garage moet niet erkend zijn om dit getuigschrift op te stellen.

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 519 de monsieur le député Jan Penris du 12 juin 2015 (N.):

1. Afin que les véhicules puissent être immatriculés dans un état membre de l'Union Européenne, ils doivent être soumis à une réception, qu'elle soit par type ou individuelle. Pour ce faire, les constructeurs de ces véhicules ont dû d'abord fabriquer des prototypes qui ont été soumis à plusieurs essais réglementés par des directives européennes partielles, dont les références sont reprises dans la directive 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre). Ensuite, la production des véhicules doit être conforme aux prototypes et un contrôle de la conformité est mis en place.

C'est pour les raisons reprises ci-dessus que toute transformation effectuée à un véhicule de telle façon qu'il ne soit plus conforme à la fiche de réception est matérialisée par une dérogation à cette dernière.

Par transformations, il faut entendre des changements profonds au niveau, par exemple, de la direction, du système de suspension, d'émission ou de freinage, ou des changements fondamentaux au niveau du châssis ou de la carrosserie autoportante, contraires à la fiche de réception, au procès-verbal d'agrément (PVA) ou certificat de conformité (C.O.C.) existants.

Si la transformation est effectuée par une personne autre que le constructeur ou son mandataire, la demande n'est prise en considération que moyennant l'accord de ce constructeur ou de son mandataire.

La raison de cette réglementation est justement la sécurité, même si certains composants peuvent paraître, individuellement, plus "sûrs", ce ne sera peut-être pas le cas lorsqu'ils seront combinés à d'autres éléments et montés sur différents véhicules.

2. Pour les mêmes raisons énoncés ci-avant, un véhicule ne peut pas être transformé sans modification de sa réception.

3. Une attestation de montage doit effectivement être complétée par un garagiste, conformément à la circulaire ministérielle du 19 mars 2004 relative aux véhicules surbaissés (catégorie M1), mais le garage ne doit pas être agréé pour établir cette attestation.

Het montagegetuigschrift voor de verlaging van een voertuig is nuttig omdat het een gecertificeerde verklaring geeft van de garage dat het op het voertuig gemonteerde materiaal niet werd omgebouwd en dat het werd gemonteerd volgens de regels van de kunst, wat de garagist verantwoordelijk maakt.

Het getuigschrift is niet noodzakelijk wanneer origineel materiaal op het voertuig wordt gemonteerd, aangezien de fabrikant van het voertuig reeds zijn verantwoordelijkheden voor dit materiaal heeft genomen.

4. a) In België is het ook mogelijk om verschillende aanpassingen uit te voeren zonder daarom het goedkeuringscertificaat te moeten wijzigen. Deze mogelijkheden worden in de ministeriële omzendbrief van 12 maart 2010 betreffende bepaalde omgebouwde voertuigen vermeld. De in deze omzendbrief bepaalde goedkeuringsprocedures beogen de vaststelling van de overeenstemming van de ombouwingen of van de onderdelen, aan de hand van een document dat aan het keuringsstation moet worden voorgelegd.

b) Het is niet nodig om de van kracht zijnde wetgeving, die reeds de verschillende toegestane gevallen en de verboden gevallen zoals vastgelegd in de ministeriële omzendbrief van 12 maart 2010, bepaalt, nogmaals te wijzigen.

5. De reden waarom de pneumatische ophanging type "*air-ride*" niet wordt goedgekeurd, is dat de voertuigfabrikanten zelf weigeren om hun toestemming te geven voor een dergelijke wijziging, aangezien dit het gedrag van het voertuig beïnvloedt.

6. Als de goedkeuring van het voertuig Europees is, dan is het logisch om niets te eisen wanneer dit voertuig vanuit een andere lidstaat van de Europese Unie wordt ingevoerd.

Indien het voertuig daarentegen geen Europees goedkeuringscertificaat heeft, moet het minstens een individueel goedkeuringscertificaat hebben om te kunnen worden ingeschreven. Hierdoor kan men zich ervan vergewissen dat het voertuig veilig is, aangezien de eisen van een individuele goedkeuring per lidstaat kunnen verschillen.

L'attestation de montage pour le rabaissement d'un véhicule est utile car elle permet d'avoir une déclaration certifiée du garage que le matériel monté sur le véhicule n'a pas été modifié et qu'il a été monté dans les règles de l'art, ce qui responsabilise le garagiste.

L'attestation n'est pas nécessaire lorsqu'un matériel d'origine est monté sur le véhicule, étant donné que le constructeur du véhicule a déjà pris ses responsabilités par rapport à ce matériel.

4. a) En Belgique, il est également possible d'effectuer plusieurs adaptations sans devoir pour autant modifier la réception. Ces possibilités sont énoncées dans la circulaire ministérielle du 12 mars 2010 relative à certains véhicules transformés. Les procédures de validation prévues dans cette circulaire visent la constatation de la conformité des transformations ou des pièces, moyennant un document qui doit être soumis à une station de contrôle technique.

b) Il n'est pas nécessaire de modifier une nouvelle fois la réglementation en vigueur, qui définit déjà les différents cas autorisés et les cas interdits, comme stipulé dans la circulaire ministérielle du 12 mars 2010.

5. La raison pour laquelle la suspension pneumatique de type "*air-ride*" n'est pas acceptée est que les constructeurs des véhicules refusent eux-mêmes de donner leur accord pour une telle modification du véhicule étant donné que cela influence le comportement du véhicule.

6. Si la réception du véhicule est européenne, alors il est logique de ne rien exiger lorsque ce véhicule est importé d'un autre état membre de l'Union Européenne.

Par contre, si le véhicule n'a pas de réception européenne, il doit avoir au minimum une réception individuelle afin de pouvoir être immatriculé. C'est ce qui permet de s'assurer que le véhicule est sécuritaire, étant donné que les exigences d'une réception individuelle peuvent être différentes d'un Etat membre à un autre.

DO 2014201503573

Vraag nr. 520 van de heer volksvertegenwoordiger Bert Wollants van 12 juni 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

De vervoermodi van het voortraject van NMBS-reizigers.

Midden april 2015 werden de fietsenstallingen aan het station van Lier uitgebreid tot 1 122 plaatsen. De beslissing om extra stallingen te plaatsen komt voort uit een analyse van de vervoersmodi van de pendelaars in Lier. Lier scoort met 26 procent fietsers hoog, vooral ten opzichte van wie met de auto (12 procent) naar het station komt.

Het is uiteraard interessant ook de gegevens te kennen voor andere vervoerswijzen en voor de andere stations. Deze deelvraag werd u overigens al eerder gesteld in algemenere vorm op 14 april 2015, maar deze bleef voorlopig onbeantwoord.

Graag een overzicht van de gebruikte vervoersmodi voor het station van Lier en alle andere stations in België voor het jaar 2014? Graag in procent, opgesplitst per station en met gedetailleerde cijfers per jaar voor de laatste vijf jaar.

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 520 van de heer volksvertegenwoordiger Bert Wollants van 12 juni 2015 (N.):

In bijlage vindt u de tabel met de resultaten van de onderzoeken over het modal split, die in de stations werden afgenomen. (De bijlage ligt ter inzage bij de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers (dienst Parlementaire Vragen)).

Deze onderzoeken worden meestal gevoerd in het kader van de aanpassingswerkzaamheden aan de stations. Hun verdeling evenals hun aantal worden dus bepaald door plaatselijke behoeften aan informatie.

Deze gegevens zijn een momentopname van de situatie op het ogenblik dat het onderzoek wordt uitgevoerd en hebben dus een foutmarge.

Ze moeten dus zorgvuldig worden geanalyseerd en gebruikt.

DO 2014201503573

Question n° 520 de monsieur le député Bert Wollants du 12 juin 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les modes de transport utilisés par les voyageurs de la SNCB pour leur pré-trajet.

À la mi-avril 2015, le parking pour bicyclettes de la gare de Lierre a été élargi pour atteindre 1 122 places. La décision de créer des emplacements supplémentaires est une conséquence de l'analyse des modes de transport utilisés par les navetteurs prenant le train à Lierre. Cette ville affiche un score élevé de cyclistes (26 %), surtout comparé au nombre de voyageurs qui se rendent à la gare en voiture (12 %).

Il serait évidemment également intéressant de disposer de données concernant d'autres modes de transport et d'autres gares. Cette question partielle vous a d'ailleurs déjà été posée sous une forme plus générale le 14 avril 2015 mais est restée sans réponse jusqu'à ce jour.

Je voudrais savoir quels modes de transport ont été utilisés pour se rendre à la gare de Lierre et dans l'ensemble des autres gares de Belgique en 2014. Je voudrais des pourcentages par gare ainsi que les statistiques annuelles détaillées pour chacune des cinq dernières années.

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 520 de monsieur le député Bert Wollants du 12 juin 2015 (N.):

Le tableau reprenant les résultats des enquêtes modal split, réalisées dans les gares, est joint en annexe. (L'annexe peut être consultée au greffe de la Chambre des représentants (service des Questions parlementaires)).

Ces enquêtes sont menées le plus généralement dans le cadre de projet d'aménagements de gare. Leur répartition ainsi que leur nombre sont donc déterminés par les besoins d'informations rencontrés localement.

Ces données représentent une photo de la situation au moment de l'enquête et présentent une marge d'erreur.

Elles doivent donc être analysées et utilisées avec précaution.

DO 2014201503617

Vraag nr. 526 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Marc Nollet van 15 juni 2015 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Controlepercentage.- Treinreizigers.

U besliste om in maart en april 2015 opnieuw mystery-shoppers in te schakelen voor een nieuw onderzoek naar het percentage treincontroles.

1. a) Wat waren de resultaten van dat onderzoek?
- b) Liggen de cijfers in de lijn van de bevindingen van de onderzoeken in september en oktober 2014?
- c) Welke politieke lessen trekt u uit de onderzoeksresultaten?

2. In uw antwoord op een eerdere schriftelijke vraag gaf u aan dat u de controleteams volledig zou bemannen. Wat hebt u in dat verband ondernomen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 526 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Marc Nollet van 15 juni 2015 (Fr.):

1. a) Tijdens het Mystery-Shoppingonderzoek van maart /april werden 2.618 observaties gedaan door een panel van hogere ambtenaren van de NMBS.

Dit onderzoek had onder andere als doel om het controlepercentage van de vervoersbewijzen in de treinen in kaart te brengen. Het percentage bedroeg 71,7 %.

b) In vergelijking met de score van 62,9 % in september / oktober 2014, kunnen we vaststellen dat het aantal controles in de piekurtreinen van NMBS duidelijk gestegen is tussen deze twee periodes, ook al verschilt de steekproef van de in maart /april gecontroleerde treinen van die van september/oktober.

c) Vervoersbewijzen controleren is een van de basistaken van de treinbegeleider, net als informatie verstrekken, klanten onthalen en instaan voor de veiligheid en de dienstverlening aan de klanten.

Op sommige verbindingen moet de treinbegeleider zelf inschatten welke opdrachten best voorrang krijgen, bijvoorbeeld omdat de trein een hoge bezetting heeft of omdat de trein verschillende haltes aandoet en de veiligheidstaken dus het belangrijkste zijn.

DO 2014201503617

Question n° 526 de monsieur le député Jean-Marc Nollet du 15 juin 2015 (Fr.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le taux de contrôle des passagers dans les trains.

Vous aviez prévu de reconduire une enquête portant sur le taux de contrôle des passagers dans les trains sous la forme de "mystery shopping" dans le courant des mois de mars et avril 2015.

1. a) Pourriez-vous en communiquer les résultats?
- b) Correspondent-ils aux chiffres analysés lors des enquêtes menées aux mois de septembre et octobre 2014?
- c) Quelles leçons politiques en tirez-vous?

2. Dans votre réponse à une question écrite précédente, vous signaliez que vous comptiez procéder au comblement des équipes de contrôle? Quelles actions avez-vous mises en place en lien avec ce point?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 526 de monsieur le député Jean-Marc Nollet du 15 juin 2015 (Fr.):

1. a) L'enquête Mystery Shopping de mars /avril a permis de recueillir 2.618 observations réalisées par un panel de hauts fonctionnaires de la SNCB.

Cette enquête avait, entre autres, pour but de quantifier le taux de contrôle des titres de transport dans les trains. Ce taux s'est élevé à 71,7 %.

b) Comparé au score de 62,9 % observé en septembre / octobre 2014, on peut conclure à une amélioration sensible du taux de contrôle dans les trains de pointe de la SNCB entre les deux périodes, même si l'échantillon de trains sondés en mars /avril diffère de celui de septembre / octobre.

c) Le contrôle des titres de transport est une des missions essentielles de l'accompagnateur de train au même titre que la sécurité, l'information, l'accueil et le service.

Sur certaines relations, l'accompagnateur doit évaluer les différentes missions qu'il doit accomplir, soit en raison d'une forte occupation, soit parce que le trajet du train implique de nombreux arrêts pour lesquels les missions de sécurité sont prioritaires.

Bovendien kan de treinbegeleider bij sommige types materieel (bij bepaalde types motorrijtuigen) niet de volledige trein doorlopen tussen twee haltes.

Rekening houdend met deze elementen en de voorgaande opmerking, kan een controlepercentage van meer dan 70 % dus als bevredigend beschouwd worden.

De controle van de vervoersbewijzen en een uitdrukkelijke aanwezigheid van de treinbegeleider helpen om fraude te bestrijden en het daaruit voortvloeiende inkomstenverlies te beperken. Dit komt ook het veiligheidsgevoel van de reizigers ten goede.

In combinatie met de toepassing van het boordtarief, maakt een regelmatige controle het tot slot ook mogelijk om het aantal vastgestelde onregelmatigheden en de kostprijs voor de behandeling ervan terug te dringen.

2. De personeelsleden van de controleteams (*Ticket Control Teams*) zijn volwaardige treinbegeleiders en als dusdanig aangeworven in het kader van het aanwervingsbeleid voor het treinpersoneel.

NMBS zal de inspanningen om treinbegeleiders aan te werven opvoeren door:

- doorlopend aan te werven om een reserve aan laureaten aan te leggen;
- interne selectieproeven te organiseren;
- NMBS en het beroep van treinbegeleider voor te stellen in scholen en op jobbeurzen;
- de website aan te passen door een selftest aan te bieden;
- bijkomende campagnes in de pers te voeren en op sommige treinen een Jobday te houden.

Het doel van deze acties is om elke maand nieuwe treinbegeleiders aan te kunnen werven.

DO 2014201503746

Vraag nr. 538 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 24 juni 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Ouderdom rollend materieel.

Uit de *benchmarkstudie* van de NMBS blijkt dat de spoorwegmaatschappij af te rekenen heeft met erg hoge kosten voor het reizigersvervoer. Die liggen gemiddeld 9 % hoger dan bij andere Europese vervoerders. De hoge kosten zijn onder meer te wijten aan het verouderd materieel dat duurder is in onderhoud.

Il est aussi à remarquer que l'accompagnateur doit, à certains moments, composer avec un matériel roulant (certains types d'automotrices) ne lui permettant pas de parcourir l'ensemble du train entre deux arrêts.

Atteindre un taux de contrôle supérieur à 70 % peut alors être perçu comme satisfaisant, tenant compte de ces conditions et de la remarque précédente.

Le contrôle des titres de transport ainsi qu'une présence soutenue et visible de l'accompagnateur permettent logiquement de lutter contre la fraude et, par conséquent, de limiter le manque à gagner associé à cette fraude. Cela contribue également à améliorer le sentiment de sécurité des voyageurs.

Associé à l'application du tarif à bord, un contrôle régulier permet enfin de réduire le nombre d'irrégularités constatées et, par conséquent, de diminuer le coût du traitement de ces irrégularités.

2. Les agents formant les équipes de contrôle (*Ticket Control Teams*) sont des accompagnateurs à part entière et donc recrutés comme tels dans le cadre de la politique de recrutement du personnel des trains.

Pour intensifier le recrutement d'accompagnateurs, la SNCB a prévu:

- d'organiser un recrutement continu afin de constituer une réserve de lauréats;
 - d'organiser une épreuve de recrutement en interne;
 - de présenter la SNCB et le métier d'accompagnateur de train dans les écoles et les bourses d'emploi;
 - d'adapter le site web en proposant un selftest;
 - d'organiser des campagnes supplémentaires dans la presse et un Jobday dans certains trains ...
- et ce, afin de pouvoir engager de nouveaux accompagnateurs chaque mois.

DO 2014201503746

Question n° 538 de monsieur le député Wouter Raskin du 24 juin 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Age du matériel roulant.

Selon les résultats d'une analyse comparative, la facture de la SNCB pour le transport des voyageurs est particulièrement salée. Elle est en moyenne 9% supérieure à celle d'autres entreprises de chemin de fer européennes. Ces dépenses élevées résultent notamment de l'entretien plus onéreux du matériel roulant vieillissant.

Kunt u een overzicht geven van alle rollend materieel waarover de NMBS beschikt:

- a) per categorie van rollend materieel: het bouwjaar en het jaar van ingebruikname;
- b) per categorie van rollend materieel: de gemiddelde levensduur?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 538 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 24 juni 2015 (N.):

In bijlage het overzicht van alle rollend materieel waarover de NMBS beschikt, per categorie van rollend materieel, met het bouwjaar, het jaar van ingebruikname en de gemiddelde levensduur.

De bijlage bij het antwoord op deze vraag is het geachte Kamerlid rechtstreeks toegestuurd. Gezien haar louter documentair karakter wordt zij niet in het Bulletin van Vragen en Antwoorden opgenomen maar ligt zij ter inzage bij de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers (dienst Parlementaire Vragen).

DO 2014201503780

Vraag nr. 542 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 25 juni 2015 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Nummerplaten voor elektrische fietsen.

Sinds enkele jaren schaffen steeds meer mensen een elektrische fiets aan om zich makkelijker te verplaatsen. Enkele streken in ons land zijn bijzonder heuvelachtig, wat voor heel wat Belgen een goede reden is om te opteren voor de trapondersteuning van een elektrische hulpmotor.

De fiets is niet duur en vooral een zeer milieuvriendelijk vervoermiddel. Tot op zekere hoogte kan de fiets een middel zijn om de dagelijkse files in bepaalde grote steden van het land terug te dringen, wat over het algemeen aangemoedigd moet worden.

De ene elektrische fiets is echter de andere niet: sommige zijn sneller of trager dan andere. Dit verschil is blijkbaar fundamenteel voor een Europese regelgeving die elektrische fietsen waarmee hogere snelheden dan 25 km/u kunnen worden bereikt, als bromfietsen beschouwt, waarvoor derhalve een verplichte inschrijving en een specifieke verzekering vereist zijn.

Pouvez-vous fournir un inventaire de l'ensemble du matériel roulant de la SNCB en précisant :

- a) par catégorie de matériel roulant: l'année de construction et de mise en service ;
- b) par catégorie de matériel roulant: la durée de vie moyenne?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 538 de monsieur le député Wouter Raskin du 24 juin 2015 (N.):

L'aperçu de l'ensemble du matériel roulant dont la SNCB dispose, par catégorie de matériel roulant, avec l'année de construction, l'année de mise en circulation ainsi que la durée de vie moyenne est joint en annexe.

L'annexe à la réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son caractère de pure documentation, il n'y a pas lieu de l'insérer au Bulletin des Questions et Réponses, mais elle peut être consultée au greffe de la Chambre des représentants (service des Questions parlementaires).

DO 2014201503780

Question n° 542 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 25 juin 2015 (Fr.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les plaques d'immatriculation pour les vélos électriques.

Depuis quelques années, de plus en plus de personnes acquièrent un vélo électrique pour faciliter leurs déplacements. Certaines de nos contrées sont particulièrement vallonnées, ce qui pousse pas mal de belges à s'assurer l'aide d'un dispositif électrique sur leur vélo.

Moyen de déplacement peu onéreux, il est surtout très écologique et permet dans une certaine mesure de limiter les embouteillages quotidiens dans certaines grandes villes du pays, ce qui est généralement encouragé.

Mais un vélo électrique n'est pas un autre: certains sont plus ou moins rapides. Or, cette différence est apparemment fondamentale aux yeux d'une réglementation européenne qui considère les vélos électriques pouvant dépasser les 25 km/h comme des vélomoteurs et qui impose donc à leurs propriétaires d'immatriculer leur vélo et de prendre une assurance spécifique.

1. Op welke manier en binnen welke termijn kunnen eigenaars van een elektrische fiets waarmee hogere snelheden dan 25 km/u kunnen worden bereikt, hun situatie regulariseren?

2. Informeren verkopers van elektrische fietsen mogelijke kopers nu al over de verplichtingen die zij zullen moeten naleven als zij een "snelle" elektrische fiets kopen?

3. Wat gebeurt er, in afwachting van de regularisatie, wanneer een fietser een ongeluk veroorzaakt met zijn "snelle" elektrische fiets? Kan zijn familiale verzekering worden aangesproken?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 542 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 25 juni 2015 (Fr.):

1. Zowel onder de bestaande Europese richtlijn 2002/24/EG als onder de nieuwe Europese verordening 168/2013/EU, worden elektrische fietsen met trapondersteuning die sneller kunnen rijden dan 25 km/uur als bromfietsen beschouwd. Dit betekent dat deze elektrische fietsen moeten worden ingeschreven en een nummerplaat hebben. In principe moet er een B.A.-verzekering motorvoertuigen worden afgesloten.

Elektrische fietsen van meer dan 25 km/uur die nog niet ingeschreven of niet verzekerd zijn, kunnen op elk ogenblik worden "geregulariseerd", maar zij kunnen pas worden ingeschreven wanneer op het inschrijvingsformulier een verzekeringsvignet is aangebracht.

2. Aangezien elektrische fietsen met trapondersteuning tot 45 km/uur vrij recent zijn en nog niet wijd verspreid, is het mogelijk dat zowel de gebruikers als de sector van de fietsenhandelaars als de verzekeringen onvoldoende vertrouwd zijn met het feit dat deze elektrische fietsen als bromfietsen moeten worden beschouwd.

In het licht van de toepassing van de nieuwe Europese verordening die in voege treedt op 1 januari 2016, heb ik reeds contacten gehad met de beroepsverenigingen van de fietssector en de verzekeringen. Bij de introductie van de nieuwe categorieën van elektrische fietsen zal er voldoende informatie worden verstrekt aangaande deze materie.

3. Uw vraag betreffende de rechtsgevolgen in geval van niet-verzekering en de dekking verstrekt door de familiale verzekeraar behoort tot de bevoegdheid van de minister van Economie en Consumentenzaken.

1. Comment les propriétaires de vélos électriques dépassant les 25 km/h pourront-ils régulariser leur situation et sous quel délai?

2. Les vendeurs de vélos électriques notifient-ils déjà aux potentiels acheteurs les obligations qu'ils devront honorer s'ils acquièrent un vélo électrique dit "rapide"?

3. En attendant la régularisation, que se passe-t-il lorsqu'un cycliste sur son vélo électrique "rapide" cause un accident? Son assurance familiale peut-elle intervenir?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 542 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 25 juin 2015 (Fr.):

1. Selon la directive européenne 2002/24/CE existante et le nouveau règlement européen 168/2013/EU, les vélos électriques avec assistance dépassant les 25 km/h, sont considérés comme des cyclomoteurs. Cela signifie que ces vélos électriques doivent être immatriculés et être pourvus d'une plaque. En principe, une assurance R.C. automobile doit être conclue.

Des vélos électriques de plus de 25 km/h déjà en circulation qui ne sont pas encore immatriculés ou assurés, peuvent être "régularisés" à tout moment, mais, avant d'être immatriculés, la vignette d'assurance doit être apposée sur le formulaire d'immatriculation.

2. Puisque les vélos électriques avec assistance jusqu'à 45 km/h sont relativement récents et peu présents, il est possible que tant les utilisateurs que le secteur des vélos et des assurances sont insuffisamment au courant du fait que ces vélos électriques doivent être considérés comme des cyclomoteurs.

Dans le cadre de l'application du nouveau règlement européen, qui entre en vigueur au 1^{er} janvier 2016, j'ai eu déjà des contacts avec les associations professionnelles du secteur vélo et des assurances. À l'occasion de l'introduction des nouvelles catégories de vélos électriques, des informations suffisantes seront mises à disposition en ce qui concerne cette matière.

3. Votre question concernant les conséquences juridiques de la non-assurance et de la couverture prévue par l'assurance familiale, est de la compétence du ministre de l'Économie et des Consommateurs.

DO 2014201503797

Vraag nr. 543 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 25 juni 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Renovatie van de 40 jaar oude AM75-treinen.

De NMBS gaat de oude AM75-treinen renoveren. Deze treinen zijn om en bij de 40 jaar oud. Algemeen wordt aangenomen dat de treinen een levensduur van 30 à 40 jaar hebben.

Onder andere op de spoorlijn Turnhout-Brussel, waarop de NMBS deze treinen gebruikt, rees er veel protest tegen het gebruik van deze treinstellen. Reizigers vinden de treinen oncomfortabel. De verwarming en de ventilatie laten het vaak afweten, de sanitaire voorzieningen zijn ondermaats en sommige wagondeuren werken gewoon niet.

In uw antwoord op vraag nr. 131 van 9 januari 2015 van Yoleen Van Camp geeft u aan dat het aantal defecten toeneemt met de leeftijd door slijtage (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2014-2015, nr. 14, blz. 287).

Dit heeft uiteraard een impact op de stiptheid en de beschikbaarheid van de treinen. Om vele van die problemen te verhelpen wil de NMBS deze treinen renoveren. Hierbij rijst echter de vraag of het nog opportuun is om grote bedragen te investeren in dermate oude treinen.

1. a) Hoeveel AM75-treinen worden er gerenoveerd en wat is hiervan het totale investeringsbedrag?

b) Welke renovatiewerken worden er uitgevoerd?

c) Hoelang wil de NMBS deze toestellen nog gebruiken?

2. Werd er een kostenbaten-analyse gemaakt? Kan u de uitkomst hiervan toelichten?

3. Wat is de gemiddelde immobilisatiegraad van de AM75 voor de jaren 2012 tot 2014?

4. a) Zijn er reeds AM75-treinen gerenoveerd?

b) Is er een duidelijk positieve impact op de stiptheid en immobilisatiegraad bij de gerenoveerde trein(en) te merken?

5. Wanneer werd de beslissing genomen om deze treinen te renoveren?

DO 2014201503797

Question n° 543 de madame la députée Inez De Coninck du 25 juin 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Rénovation des automotrices AM75 en service depuis 40 ans.

La SNCB va rénover les anciennes automotrices AM75 qui circulent depuis 40 ans ou plus. Il est généralement admis que les trains ont une durée de vie comprise entre 30 et 40 ans.

L'utilisation de ces rames notamment sur la ligne Turnhout-Bruxelles a soulevé de nombreuses protestations. Les voyageurs les trouvent inconfortables, leur chauffage et leur système de ventilation tombent régulièrement en panne, leurs installations sanitaires sont dans un état pitoyable et certaines portes de leurs wagons ne fonctionnent plus.

Dans votre réponse à la question n° 131 du 9 janvier 2015 de Yoleen Van Camp, vous indiquez que le nombre d'avaries augmente avec l'âge, du fait de l'usure (*Questions et Réponses*, Chambre, 2014-2015, n° 14, p. 287).

Ces incidents ont évidemment des répercussions sur la ponctualité et la disponibilité des trains. Pour remédier à un grand nombre de ces problèmes, la SNCB a décidé de rénover ces automotrices. Il est néanmoins permis de se demander s'il est encore judicieux d'investir des sommes considérables pour la rénovation de véhicules aussi anciens.

1. a) Combien d'automotrices AM75 sont-elles rénovées et quel est le montant total des investissements requis pour cette opération?

b) Quelle est la nature des rénovations?

c) Combien de temps la SNCB compte-t-elle encore maintenir ces trains en service?

2. Une analyse coût-bénéfice a-t-elle été réalisée et pouvez-vous en commenter les résultats le cas échéant?

3. De 2012 à 2014, quel a été le taux d'immobilisation moyen des AM75?

4. a) Des AM75 ont-elles déjà été rénovées?

b) Ces travaux ont-ils clairement amélioré la ponctualité et le taux d'immobilisation du ou des trains ayant bénéficié d'une rénovation?

5. Quand la décision de rénover ces trains a-t-elle été prise?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 543 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 25 juni 2015 (N.):

1. a) Er worden 44 treinstellen gerenoveerd. Het budget bedraagt 147.000.000 euro.

b) Volledige renovatiewerken van de kast en de binneninrichting worden uitgevoerd:

- asbestverwijdering;
- restauratie van de kast en schildering in de huisstijl van het rollend materieel;
- volledig nieuwe binnenbekleding inclusief stopcontacten 220 V;
- nieuwe ramen;
- nieuwe statische omvormer;
- 1 Rijtuig omgevormd naar multifunctionele ruimte (fiets, rolwagen, en zo meer);
- moderne WC-modules (personen met beperkte mobiliteit) met gesloten systeem;
- nieuwe deursturing en bediening;

- toevoeging SIV communicatie-systeem;
- verwarmings- /ventilatiesysteem en luchtkanalen totaal vernieuwd en aanzienlijk verbeterd;

- nieuwe bekabeling;
- vernieuwing van de technische ruimtes.

c) Dit is afhankelijk van de kilometerproductie: 15 tot 20 jaar.

2. Ja, de kosten-batenanalyse is gebaseerd op een levensduur van 15 jaar.

In de berekening is de modernisatie duidelijk veel gunstiger voor de NMBS en de behoeften ervan in de investeringstoelagen voor de periode 2016-2019 zijn minder.

3. De gemiddelde immobilisatiegraad van de MR75 voor de jaren 2012 tot 2014 is als volgt:

- 2012: 19 % waarvan 2 % voor immobilisatie in de Centrale Werkplaats voor modernisatie;
- 2013: 28 % waarvan 2 % voor immobilisatie in de Centrale Werkplaats voor modernisatie;
- 2014: 27 % waarvan 5 % voor immobilisatie in de Centrale Werkplaats voor modernisatie.

4. a) Er is één treinstel gerenoveerd maar dit wacht op homologatietoelating (gepland november 2015) vooraleer men hiermee commerciële ritten kan rijden.

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 543 de madame la députée Inez De Coninck du 25 juin 2015 (N.):

1. a) 44 rames sont rénovées. Le budget s'élève à 147.000.000 euros.

b) Il est procédé à des travaux de rénovation complets de la caisse et de l'aménagement intérieur:

- enlèvement de l'amiante;
- restauration de la caisse et mise en peinture dans le style maison du matériel roulant;
- revêtement intérieur entièrement neuf, y compris les prises de courant 220 V;
- nouvelles fenêtres;
- nouveau convertisseur statique;
- 1 Voiture transformée en espace multifonctionnel (pouvant accueillir des vélos, chaises roulantes, etc.);
- modules WC modernes (accessibles aux personnes à mobilité réduite) système en circuit fermé;
- nouvelle commande de porte et nouveau système de commande;

- Ajout du système de communication SIV;
- rénovation complète du système de chauffage et de ventilation et des conduits d'aération, qui ont considérablement été améliorés;
- nouveau câblage;
- renouvellement des espaces techniques.

c) Cela dépend de la production kilométrique: 15 à 20 ans.

2. Oui, l'analyse coûts-bénéfices est basée sur une durée de vie de 15 ans.

Dans le calcul, la modernisation est clairement plus favorable à la SNCB et ses besoins en la matière dans les dotations d'investissement prévues pour la période 2016-2019 sont moins élevés.

3. Le taux d'immobilisation moyen des AM75 pour les années 2012 à 2014 est le suivant:

- en 2012 : 19 % dont 2 % d'immobilisation à l'Atelier Central pour modernisation;
- en 2013 : 28 % dont 2 % d'immobilisation à l'Atelier Central pour modernisation;
- en 2014 : 27 % dont 5 % d'immobilisation à l'Atelier Central pour modernisation.

4. a) Il y a une seule rame rénovée, mais elle est en attente d'une autorisation d'homologation (prévue en novembre 2015) avant de pouvoir effectuer des parcours commerciaux.

b) Dit is één van de doelstellingen van de modernisatie: minder betrouwbare systemen (deuren, omvormer, technische ruimte, bekabeling en zo meer) worden vervangen en/of verbeterd.

5. De beslissing voor de modernisering van de vierledige MR75 werd genomen in 2008.

De programmatie van deze werkzaamheden werd bepaald in functie van de beschikbare capaciteiten en de prioriteiten voor bepaalde projecten waaronder de versnelde invoering van het TBL1+-systeem.

DO 2014201503817

Vraag nr. 544 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karin Temmerman van 26 juni 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Verkeersstatistieken Brusselse ring (R0) in 2014.

De belangrijkste informatiebron over verkeersonveiligheid is de databank van de verkeersongevallen met lichamelijke letsels die beheerd wordt door de FOD Economie Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie. Deze databank is gebaseerd op de verkeersongevallenformulieren die door de politiediensten worden ingevuld.

Deze databank met de gegevens over verkeersongevallen is slechts één gegevensbron over verkeersongevallen met lichamelijk letsel. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) verkent ook andere gegevensbronnen, waarover het BIVV regelmatig rapporten en analyses publiceert.

In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 267 van 4 maart 2015 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2014-2015, nr. 21, blz. 224) bezorgde u mij de verkeersstatistieken voor de periode 2009 tot en met 2013. De definitieve cijfers voor 2014 waren op dat moment nog niet beschikbaar.

1. Hoeveel verkeersongevallen deden zich voor op de Brusselse ring (R0) in 2014?

2. Hoeveel verkeersdoden vielen er ten gevolge van deze ongevallen op de R0 in 2014?

3. Hoeveel verkeersslachtoffers (zwaar- en lichtgewonden) vielen er ten gevolge van deze ongevallen op de R0 in 2014?

4. Hoe interpreteert u de cijfers in verhouding tot de voorgaande jaren?

b) C'est l'un des objectifs de la modernisation: les systèmes moins fiables (portes, convertisseur, espace technique, câblage etc.) sont remplacés et/ou améliorés.

5. La décision pour la modernisation des AM75 quadruples a été prise en 2008.

La programmation de ces travaux a été déterminée en fonction des capacités disponibles et des priorités établies pour certains projets, parmi lesquels le déploiement accéléré du système TBL1+.

DO 2014201503817

Question n° 544 de madame la députée Karin Temmerman du 26 juin 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Statistiques de circulation routière sur le ring de Bruxelles (R0) en 2014.

La source d'informations la plus importante en matière de sécurité routière est la banque de données des accidents de la circulation entraînant des dommages corporels, gérée par la Direction générale Statistique et Information économique du SPF Économie. Cette banque de données se base sur les formulaires d'accidents de la circulation remplis par les services de police.

Elle ne constitue toutefois que l'une des sources d'informations relatives aux accidents de la circulation entraînant des dommages corporels. L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) en explore d'autres, sur la base desquelles il publie régulièrement des rapports et des analyses.

En réponse à ma question écrite n° 267 du 4 mars 2015 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2014-2015, n° 21, p. 224), vous m'avez fourni les statistiques de circulation routière pour la période de 2009 à 2013, les chiffres définitifs pour 2014 n'étant pas encore disponibles à ce moment.

1. Combien d'accidents de la circulation se sont produits sur le ring de Bruxelles (R0) en 2014?

2. Combien de décès ont été dus à ces accidents sur le R0 en 2014?

3. Combien ces accidents sur le R0 ont-ils fait de victimes (gravement ou légèrement blessées) en 2014?

4. Comment interprétez-vous ces chiffres par rapport à ceux afférents aux années précédentes?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 544 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karin Temmerman van 26 juni 2015 (N.):

Spijtig genoeg zijn de definitieve cijfers van de FOD Economie en het BIVV voor het jaar 2014 nog niet beschikbaar.

DO 2014201503994

Vraag nr. 573 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 03 juli 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

De geregistreerde misdrijven in stations.

Dagelijks maken duizenden burgers gebruik van de trein. Het is daarom van groot belang dat stations en stopplaatsen een veilige omgeving vormen.

Graag ontvang ik de volgende gegevens voor de periode 2010-2015:

1. het maandelijks aantal geregistreerde tussenkomsten door Securail;
2. het maandelijks aantal geregistreerde tussenkomsten door de politiediensten;
3. het jaarlijks aantal geregistreerde tussenkomsten per reden van de tussenkomst (diefstal, geweld, vandalisme, druggebruik, enzovoort);
4. het jaarlijks aantal geregistreerde tussenkomsten in elk van de tien grootste Belgische stations;
5. het jaarlijks aantal geregistreerde tussenkomsten in elk van de volgende Limburgse stations: Bilzen, Genk, Hasselt, Leopoldsburg, Lommel, Neerpelt, Sint-Truiden en Tongeren.

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 573 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 03 juli 2015 (N.):

1. Hierna het overzicht van het maandelijks aantal geregistreerde tussenkomsten door Securail:

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 544 de madame la députée Karin Temmerman du 26 juin 2015 (N.):

Malheureusement, les chiffres définitifs pour l'année 2014 du SPF Economie et de l'IBSR ne sont pas encore disponibles.

DO 2014201503994

Question n° 573 de monsieur le député Wouter Raskin du 03 juillet 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les délits enregistrés dans les gares.

Des milliers de voyageurs empruntent quotidiennement le train. Il importe dès lors au plus haut point que les gares et arrêts constituent un environnement sûr.

Merci de me communiquer les données suivantes pour la période 2010-2015:

1. le nombre mensuel d'interventions enregistrées de Securail;
2. le nombre mensuel d'interventions enregistrées des services de police;
3. le nombre mensuel d'interventions enregistrées par motif d'intervention (vol, violence, vandalisme, usage de drogue, etc.);
4. le nombre annuel d'interventions enregistrées dans chacune des dix principales gares belges;
5. le nombre annuel d'interventions enregistrées dans chacune des gares limbourgeoises suivantes: Bilzen, Genk, Hasselt, Leopoldsburg, Lommel, Neerpelt, Saint-Trond et Tongres.

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 573 de monsieur le député Wouter Raskin du 03 juillet 2015 (N.):

1. Ci-après le récapitulatif du nombre mensuel d'interventions enregistrées par Securail:

Jaar/ <i>Année</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Januari/ <i>Janvier</i>	538	590	692	624	657	493
Februari/ <i>Février</i>	495	604	571	648	560	576
Maart/ <i>Mars</i>	669	641	743	695	606	656
April/ <i>Avril</i>	567	632	551	718	534	535
Mei/ <i>Mai</i>	603	612	434	685	582	571
Juni/ <i>Juin</i>	582	597	404	653	538	631
Juli/ <i>Juillet</i>	614	544	435	585	490	
Augustus/ <i>Août</i>	661	530	388	561	454	
September/ <i>Septembre</i>	751	647	398	608	493	
Oktober/ <i>Octobre</i>	725	588	521	682	570	
November/ <i>Novembre</i>	713	652	587	529	461	
December/ <i>Décembre</i>	626	598	684	662	449	
Totaal/ <i>Total</i>	7544	7235	6408	7650	6394	3462

2. Dit behoort tot de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken.

3. Hierna het jaarlijks aantal geregistreerde tussenkomsten door Securail per reden van de tussenkomst (diefstal, geweld, vandalisme, druggebruik, enzovoort).

2. Cette question relève de la compétence du ministre de l'Intérieur.

3. Ci-après le nombre annuel des interventions effectuées par Securail, par motif d'intervention (vol, violence, vandalisme, consommation de drogue, etc.).

Agressie - fysiek geweld (derde)/ <i>Agression – violence physique (tiers)</i>	276	274	269	291	306	143
Agressie - fysiek geweld (personeel NMBS)/ <i>Agression – violence physique (personnel SNCB)</i>	231	241	230	230	257	100
Agressie - verbale (derde)/ <i>Agression – verbale (tiers)</i>	88	61	68	90	67	38
Agressie - verbale (personeel NMBS)/ <i>Agression – verbale (personnel SNCB)</i>	422	347	270	277	222	88
Belemmeren van het spoorwegverkeer/ <i>Entrave au trafic ferroviaire</i>	114	78	46	39	33	5
Belemmeren van het spoorwegverkeer kwaadwillig/ <i>Entrave au trafic ferroviaire (acte de malveillance)</i>	138	133	106	101	58	42
Beschadigingen exploitatiematerieel/ <i>Dommages au matériel d'exploitation</i>	165	154	121	154	126	59
Beschadigingen rollend materieel/ <i>Dommages au matériel roulant</i>	133	127	76	73	47	17
Bevuilen/ <i>Souillure</i>	8	7	6	9	8	4
Diefstal – andere/ <i>Vol – autre</i>	59	51	43	85	68	34
Diefstal met geweld of bedreiging/ <i>Vol avec violence ou sous la menace</i>	27	27	21	17	11	12
Diefstal noodhamer/ <i>Vol de marteau brise-vitre</i>	9	13	6	10	4	3
Gauwdiefstal/ <i>Vol à la tire</i>	521	617	471	386	225	112
Geschil (personeel NMBS)/ <i>Différend (personnel SNCB)</i>	361	411	393	566	458	231
Gevonden/verloren voorwerpen/ <i>Objets trouvés et perdus</i>	211	242	223	302	240	133
Graffiti	766	287	48	112	91	42
Inbraak/ <i>Cambriolage</i>	48	46	34	38	25	10
Inbreuken spoorwetgeving/ <i>Infraction à la législation ferroviaire</i>	311	346	355	358	423	275
Koperdiefstal/ <i>Vol de cuivre</i>	407	320	447	414	89	24
Ontdekking van een verdacht voorwerp/ <i>Découverte d'un objet suspect</i>	7	5		1	1	
Onwettig verkeer (station, stopplaatsen)/ <i>Circulation illicite (gare, points d'arrêt)</i>	620	711	546	754	755	429
Overlast - hinderen van reizigers/ <i>Nuisance – dérangement de la part de voyageurs</i>	942	964	874	1049	965	646
Overlast - Jongeren, bendes/ <i>Nuisance – Jeunes, bandes</i>	415	344	340	481	334	191
Overlast - Openbare dronkenschap/ <i>Nuisance – Ivresse sur la voie publique</i>	535	541	554	691	580	309
Verboden wapen (bezit, dracht, vervoer, verkoop)/ <i>Arme prohibée (détention, port, transport, vente)</i>	39	25	24	46	49	26
Verdachte handelingen/ <i>Actes suspects</i>	484	677	671	891	783	405
Verdovende middelen/ <i>Stupéfiants</i>	84	75	78	81	88	49
Vreemdelingen/ <i>Etrangers</i>	61	50	25	39	30	14
Zedenfeiten/ <i>Faits de mœurs</i>	62	61	63	65	51	21
Totaal/ <i>Total</i>	7544	7235	6408	7650	6394	3462

4. Hierna het overzicht van het jaarlijks aantal geregistreerde tussenkomsten door Securail, in elk van de tien grootste Belgische stations:

4. Ci-après le récapitulatif du nombre annuel d'interventions enregistrées par Securail, dans chacune des dix plus grandes gares belges:

Jaar/Année	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (Jan-Juni)/ (Janv-Juin)
ANTWERPEN-CENTRAAL/ <i>ANVERS-CENTRAL</i>	574	557	608	756	631	412
BRUGGE/ <i>BRUGES</i>	136	93	134	97	111	72
BRUSSEL-CENTRAAL/ <i>BRUXELLES-CENTRAL</i>	831	802	634	729	575	321
BRUSSEL-NOORD/ <i>BRUXELLES-NORD</i>	648	637	591	679	623	339
BRUSSEL-ZUID/ <i>BRUXELLES-MIDI</i>	943	1050	1243	1469	1108	692
GENT-SINT-PIETERS/ <i>GAND-SAINT-PIERRE</i>	359	395	366	375	487	319
LEUVEN/ <i>LOUVAIN</i>	178	142	160	173	163	81
LIEGE-GUILLEMINIS/ LUIK-GUILLEMINIS	367	388	311	414	430	165
NAMUR/ <i>NAMEN</i>	151	153	99	182	195	92
OTTIGNIES	129	153	100	203	274	93

5. Hierna het overzicht van het jaarlijks aantal geregistreerde tussenkomsten door Securail, in elk van de volgende Limburgse stations:

5. Ci-après le récapitulatif du nombre annuel d'interventions enregistrées par Securail, dans chacune des gares limbourgeoises suivantes:

Jaar/Année	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (Jan-Juni)/ Janv-Juin)
BILZEN		1	1	2		
GENK	4	2	1		5	
HASSELT	139	101	73	98	120	116
LEOPOLDSBURG		1		2		
LOMMEL				1		1
NEERPELT				2		
SINT-TRUIDEN/ <i>SAINT-TROND</i>	3	1	2	1	1	1
TONGEREN/ <i>TONGRES</i>	1	1	1			

DO 2014201504009

Vraag nr. 577 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 06 juli 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

De ITRIS-toestellen voor de treinbegeleiders.

In de mondelinge vraag nr. 5242 van 18 juni 2015 informeerde ik reeds eerder naar de uitrol van het nieuwe ITRIS-toestel voor de treinbegeleiders.

DO 2014201504009

Question n° 577 de madame la députée Inez De Coninck du 06 juillet 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les appareils ITRIS des accompagnateurs de train.

Dans ma question orale n° 5242 du 18 juin 2015, je m'étais déjà enquis du déploiement du nouvel appareil ITRIS pour les accompagnateurs de train.

Het toestel zou niet beschikken over een ingebouwde printer. Hierbij rijst de vraag hoe de NMBS in de toekomst haar reizigers van een (tastbaar) betalingsbewijs gaat voorzien.

Het betalingsbewijs is belangrijk voor allerlei zaken. Het is noodzakelijk wanneer je als reiziger moet bewijzen dat je betaalt hebt als je op een andere trein bent overgestapt. Daarnaast hebben (sommige) reizigers het betalingsbewijs nodig om de kostprijs ervan terug te vorderen bij hun werkgever.

Bovendien, hoe weet de reiziger die zijn ticket op de trein koopt dat hij niet te veel betaalt heeft voor zijn ticket?

1. Het ITRIS-toestel zal 24u op 24u - op voorwaarde dat er verbinding is met een mobiele internetnetwerk (3G/4G) - *realtime* over de meest recente informatie beschikken over de defecte ticketautomaten. Is dit reeds van toepassing vanaf de uitrol van het nieuwe toestel?

2. Beschikt het ITRIS-toestel inderdaad niet over een ingebouwde printer?

3. Welke bewijs krijgt de reiziger dat hij betaalt heeft?

4. Waarmee gaat de reiziger bij een overstap bewijzen dat hij effectief betaalt heeft?

5. Waarmee gaat de reiziger zijn ticketprijs kunnen terugvorderen van zijn werkgever?

6. Hoe krijgt de reiziger de zekerheid dat hij niet te veel betaalt voor zijn ticket?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 577 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 06 juli 2015 (N.):

1. Deze optie zal operationeel worden zodra alle treinbegeleiders hun ITRIS-toestel ontvangen hebben (eind 2015).

2. Door de evolutie die de dragers van vervoersbewijzen doormaken (MOBIB-kaarten, *ticketless*, *home-ticketing*, *sms-ticketing* en zo meer) en het geleidelijk verdwijnen van papieren vervoersbewijzen, heeft NMBS inderdaad ervoor gekozen om de ITRIS-toestellen niet meer uit te rusten met een printer.

3 en 5. Wanneer de reiziger zijn traject aan boord van de trein betaalt, krijgt hij een wegwerpchipkaart (een 'SRI-ticket') waarop zijn traject geregistreerd wordt. De informatie op de kaart kan worden gelezen en afgedrukt aan de ticketautomaten, de loketten in de stations en op de website van NMBS. Ook andere ITRIS-toestellen kunnen de informatie lezen. Via dezelfde kanalen kan er ook een kassaticket worden geprint en bekomen, waardoor de reiziger een bewijs voor zijn werkgever heeft.

L'appareil ne serait pas muni d'une imprimante intégrée. La question se pose dès lors de savoir comment, à l'avenir, la SNCB délivrera à ses voyageurs une preuve de paiement tangible.

La preuve de paiement est importante pour de multiples raisons. Elle est nécessaire lorsqu'un voyageur qui prend une correspondance doit prouver qu'il a payé son titre de transport. Ensuite, certains voyageurs ont besoin de la preuve de paiement pour se faire rembourser le coût du billet par leur employeur.

En outre, comment le voyageur qui achète son billet à bord du train peut-il savoir qu'il ne l'a pas payé trop cher?

1. À condition qu'il soit connecté à un réseau internet mobile (3G/4G), l'appareil ITRIS disposera en temps réel 24 heures sur 24 d'informations récentes concernant les distributeurs automatiques défectueux. Cette fonction sera-t-elle d'application dès le déploiement du nouvel appareil?

2. Est-il exact que l'appareil ITRIS n'est pas muni d'une imprimante intégrée?

3. Quelle preuve de paiement le voyageur reçoit-il?

4. Comment le voyageur peut-il prouver en cas de correspondance qu'il a effectivement payé?

5. Comment le voyageur peut-il obtenir le remboursement de son billet par son employeur?

6. Comment le voyageur sait-il avec certitude qu'il n'a pas payé son titre de transport trop cher?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 577 de madame la députée Inez De Coninck du 06 juillet 2015 (N.):

1. Cette option sera d'application dès que la distribution complète des appareils ITRIS à tous les accompagnateurs sera achevée (fin 2015).

2. Etant donné l'évolution des supports de titres de transport (cartes MOBIB, *ticketless*, *home-ticketing*, *SMS-ticketing*, etc.) et donc la disparition progressive des titres de transport sur support papier, la SNCB a en effet choisi de ne plus doter les appareils ITRIS d'une imprimante.

3 et 5. Lorsque le voyageur paye son trajet à bord du train, il reçoit une carte à puce jetable (ticket 'SRI') sur laquelle son trajet est inscrit. Le contenu de cette carte est lisible et imprimable aux automates de ventes, aux guichets des gares ainsi que via le site internet de la SNCB. Il est également lisible par un autre appareil ITRIS. De même, un ticket de caisse pourra être imprimé et obtenu via ces mêmes canaux, ce qui permettra notamment au voyageur de rentrer un justificatif auprès de son employeur.

4. Alle ITRIS-toestellen (en tijdens de uitrol ook de IBIS-toestellen) kunnen de vervoersbewijzen lezen en controleren die op een eerdere trein aangekocht en op een 'SRI-ticket' bewaard werden. Reizigers hoeven zich na hun overstap dus geen zorgen te maken wanneer ze aan boord van de eerste trein een ticket hebben gekocht.

6. Net zoals dat vandaag het geval is bij de IBIS-toestellen, berekent ITRIS het tarief automatisch op basis van het afgelegde traject en de reisklasse die de reiziger kiest.

Wanneer de reiziger dat vraagt, kan de treinbegeleider hem het bedrag tonen op het scherm van zijn ITRIS-toestel (dat hiervoor is uitgerust met een zwenkbare 'handstrap'). De prijs en alle andere reisgegevens (die vandaag op de 'papieren' tickets staan) worden bewaard op de chip van het 'SRI-ticket' en kunnen dus geraadpleegd worden aan de automaten, de loketten of op de website van NMBS.

DO 2014201504060

Vraag nr. 588 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Gilkinet van 08 juli 2015 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Toegankelijkheid van de stations en stopplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit.

Onlangs berichtte een krant over de moeilijkheden die een blinde treinreiziger ondervindt om de trein te nemen in het station Jemeppe-sur-Sambre in de provincie Namen. In dat station worden de personen met beperkte mobiliteit met een tweevoudig probleem geconfronteerd.

Enerzijds is de infrastructuur niet aangepast: de perrons zijn te laag voor zowel blinden en slechthorenden als voor hun geleidehonden.

Anderzijds heeft de aanhoudende personeelsvermindering in de stations ook gevolgen voor de begeleiding van hulpbehoevende reizigers, aangezien de door de NMBS aangereikte oplossing - de dienst B for You - weinig flexibel is, omdat de reisassistentie 24 uur van tevoren moet worden aangevraagd. Die dienst werkt bovendien niet goed als de trein vertraging heeft of afgeschaft wordt.

De treinreiziger uit Jemeppe-sur-Sambre ziet zich daardoor verplicht de trein te nemen in een ander station, waardoor ze niet alleen veel langer onderweg is, maar ook veel afhankelijker is van mantelzorgers of hulpverleners.

4. Tous les appareils ITRIS (et IBIS, tant que le roll out est en cours) sont à même de lire et de contrôler les titres de transport achetés à bord d'un train précédent, inscrits sur les tickets 'SRI'. Un voyageur en correspondance ne sera donc pas inquiet lors du contrôle s'il a acheté son billet de voyage à bord du premier train.

6. Comme actuellement sur IBIS, avec ITRIS, le tarif est calculé automatiquement sur base du trajet effectué et de la classe dans laquelle le client souhaite voyager.

À la demande du voyageur, l'accompagnateur pourra lui montrer le montant indiqué sur son ITRIS (doté d'un 'handstrap' pivotable, à cette fin). Le prix, de même que toutes les autres données relatives au voyage (actuellement présentes sur les billets 'papier') -, sont enregistrés dans la puce du ticket 'SRI' et sont donc consultables via les automates, les guichets ou via le site internet de la SNCB.

DO 2014201504060

Question n° 588 de monsieur le député Georges Gilkinet du 08 juillet 2015 (Fr.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

L'accessibilité des gares et points d'arrêt aux personnes à mobilité réduite.

Récemment, un quotidien relayait les difficultés rencontrées par une navetteuse non-voyante lorsqu'il s'agit de prendre le train à partir de la gare de Jemeppe-sur-Sambre en province de Namur. Sur ce site, les personnes à mobilité réduite (PMR) sont confrontées à un double problème.

D'une part, l'infrastructure est inadaptée avec des quais trop bas aussi bien pour les navetteurs que pour les chiens qui guident les personnes non ou mal voyantes.

D'autre part, la réduction continue du personnel dans les gares a aussi un impact concernant l'accompagnement des navetteurs concernés, la solution proposée par la SNCB - le service "B for You" - étant assez peu flexible puisqu'il nécessite une réservation 24 heures à l'avance. En outre, il s'avère inadéquat lorsque le train enregistre du retard ou est annulé.

Compte tenu de ces éléments, la navetteuse jemeppoise est contrainte de prendre son train dans une autre gare, ce qui engendre un allongement très important du temps de parcours mais aussi une dépendance très forte à des aidants proches, professionnels ou bénévoles.

1. Zullen er in het station Jemeppe-sur-Sambre, en met name op de perrons, aanpassingen aangebracht worden voor personen met beperkte mobiliteit? Binnen welke termijn?

2. Wat is het algemene beleid van de NMBS inzake aanpassingen ten behoeve van personen met beperkte mobiliteit? Welke bedragen werden er de voorbije vijf jaar daarvoor uitgetrokken?

3. a) Hoe wordt de dienst B for You geëvalueerd?

b) Hoeveel reizigers maken er jaarlijks gebruik van B for You?

c) Hoe zal de werking van die dienst op korte of middellange termijn worden verbeterd?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 588 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Gilkinet van 08 juli 2015 (Fr.):

1. Ter herinnering, een stationsgebouw is toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM) wanneer het aan de volgende criteria voldoet:

- er is minstens één obstakelvrije toegang tussen de openbare weg en de lokettenhal;
- er is op zijn minst één obstakelvrije toegang naar de sporen;
- er is aangepast sanitair voor PBM naast het sanitair voor de andere reizigers;
- er zijn blindegeleidelijnen (podotactiele tegels);

- er zijn parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor PBM in de parkings;

De perrons worden als toegankelijk beschouwd als:

- de perrons hoog zijn (55 of 76 cm);
- de verschillende perrons vlot bereikbaar zijn (via een voetbrug of een onderdoorgang met hellingen of liften);
- de perrons ribbelstroken hebben.

Een station is volledig toegankelijk als het stationsgebouw en de perrons toegankelijk zijn en als het personeel assistentie biedt bij het op- en afstappen (Ploegen B-for-You).

2. In de beheerscontracten 2008-2012, bestonden de doelstellingen van de NMBS-Holding erin om de stationshallen in het hele land toegankelijk te maken aan het volgende tempo:

- tegen 2012: 52 stations die samen minstens 60 % van de opstappende reizigers vertegenwoordigen;
- tegen 2018: 100 stations;
- tegen 2028: alle stations.

1. Des aménagements en faveur des PMR sont-ils envisagés à la gare de Jemeppe-sur-Sambre notamment sur les quais? Dans quel délai?

2. Plus globalement, quelle est la politique de la SNCB en matière d'aménagements en faveur des PMR? Quels montants y ont été consacrés au cours des cinq dernières années?

3. a) Comment est évalué le dispositif "B for You"?

b) Combien de navetteurs y font-ils appel annuellement?

c) Quelles sont les améliorations envisagées à ce service à court ou moyen terme?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 588 de monsieur le député Georges Gilkinet du 08 juillet 2015 (Fr.):

1. Pour rappel, un bâtiment de gare est dit accessible aux personnes à mobilité réduite lorsqu'il remplit les critères suivants:

- au moins un accès totalement dégagé de tout obstacle reliant la voie publique au hall des guichets;
- au moins un accès aux quais totalement dégagé de tout obstacle;
- présence d'un sanitaire adapté aux PMR en plus de sanitaires destinés aux autres voyageurs;
- présence de lignes de guidage pour les personnes aveugles (dalles podotactiles);
- présence de places de stationnement réservées aux PMR dans les parkings;

Les quais sont considérés comme accessibles lorsque:

- les quais sont hauts (bordures de 55 ou 76 cm);
- le transfert entre quais est possible (via une passerelle ou un couloir sous voie équipé de rampes ou d'ascenseurs);
- les quais sont équipés de cheminements podotactiles;

Une gare est intégralement accessible lorsque le bâtiment de gare et les quais sont accessibles et lorsque du personnel propose une assistance pour l'embarquement et le débarquement des trains (Equipes B-for-You).

2. Dans les contrats de gestions 2008-2012, les objectifs de la SNCB-Holding étaient de rendre accessibles, pour l'ensemble du pays, les halls de gares de:

- 52 gares en 2012 représentant minimum 60 % des voyageurs montés;
- 100 gares en 2018;
- l'ensemble des gares en 2028.

De doelstellingen van Infrabel bestonden erin de perrons toegankelijk te maken van:

- 38 stations tegen 2012;
- 50 stations tegen 2018;
- 100 stations tegen 2028.

In de nieuwe spoorwegstructuur heeft NMBS de doelstellingen van Infrabel overgenomen (met uitzondering van de verhoging van de perronboorden). Tot op heden werden deze doelstellingen niet herzien.

Deze zullen worden besproken in het kader van de toekomstige beheerscontracten van NMBS en Infrabel.

De NMBS en Infrabel zullen een nieuw meerjareninvesteringsplan voor de periode 2015-2019 opmaken. Er kan dus momenteel niet worden ingeschat of deze doelstellingen al dan niet verwezenlijkt zullen worden.

Het is niet mogelijk om exact de bedragen te bepalen die aan de aanpassingswerken voor PBM besteed worden omdat deze werken doorgaans deel uitmaken van een grotere renovatie van een station en de stationsinfrastructuur. Daarnaast dient te worden opgemerkt dat sommige van deze werken niet enkel bedoeld zijn voor PBM, maar ook de toegankelijkheid en het comfort (liften, hellingen, verhoging van de perrons) van alle reizigers ten goede komen.

Het station van Jemeppe-sur-Sambre is een van de 33 stations waar het loket gesloten zal worden in de loop van 2015. Dit station zal vanaf dan de status van een onbevaakte stopplaats (PANG) hebben.

In dit type installatie beperken de specifieke inrichtingen voor PBM zich tot de perrons (verhoging en blindegeleidelijnen) en de omgeving (aangepaste parkeerplaatsen en veilige toegangswegen vanaf de openbare weg en de toegangen tot de perrons).

3. a) B for You omvat alle assistentie die NMBS aan personen met beperkte mobiliteit biedt, zowel de plaatselijke medewerkers als de mobiele ploegen. Volgens de kwaliteitsbarometer 2013 is 88 % van de bevroegde klanten zeer tevreden over de assistentie in de stations. In een Mystery Shopping-studie uit 2013 kreeg deze dienst een globale score van 77/100. NMBS wil deze score nog verder verbeteren door het personeel dat personen met beperkte mobiliteit helpt bijkomend te sensibiliseren en een specifieke opleiding te geven, en door een betere communicatie op het terrein.

b) In 2014 registreerde het Contact Center 3 assistentieaanvragen voor PBM met bestemming Jemeppe-Sur-Sambre (en geen enkele met vertrek in dit station). Één aanvraag werd geweigerd. De gegevens voor 2015 zijn niet beschikbaar.

Les objectifs d'Infrabel étaient de rendre accessibles les quais de:

- 38 gares en 2012;
- 50 gares en 2018;
- 100 gares en 2028.

Dans le cadre de la nouvelle structure des Chemins de fer, les objectifs d'Infrabel ont été repris par la SNCB (à l'exception du rehaussement des bordures de quais). Jusqu'à présent, ces objectifs n'ont pas été revus.

Ceux-ci seront discutés dans le cadre des futurs contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel.

La SNCB et Infrabel vont élaborer un nouveau plan pluriannuel pour la période 2015-2019. Nous ne pouvons dès lors pas préjuger de la réalisation ou non de ces objectifs

Il n'est pas possible de définir précisément les montants consacrés aux travaux d'adaptation PMR étant donné que ces travaux entrent généralement dans un cadre plus global de rénovation des gares et de leurs infrastructures. Par ailleurs, il est à noter que certains de ces travaux ne sont pas exclusivement destinés aux PMR, mais profitent aussi à l'accessibilité et à la facilité de cheminement de l'ensemble des voyageurs (ascenseurs, rampes, portes automatiques, rehaussement des quais, etc.).

En ce qui concerne la gare de Jemeppe-sur-Sambre, celle-ci fait partie des 33 gares qui verront leurs guichets fermer dans le courant de 2015. Cette gare aura dorénavant le statut de point d'arrêt non gardé (PANG).

Les aménagements spécifiques PMR dans ce type d'installation se limitent aux quais (rehaussement et lignes guides) et aux abords (emplacements de parking adapté et cheminements sécurisés depuis la voirie et les accès aux quais).

3. a) B for You concerne tous les services d'assistance de la SNCB aux personnes à mobilité réduite, aussi bien les agents locaux que les équipes mobiles. Selon le baromètre qualité 2013, 88 % des clients interrogés étaient très satisfaits de l'assistance dans les gares. Par ailleurs, une étude mystery shopping menée en 2013 a donné un score global de 77/100 pour ce service. La SNCB est soucieuse d'améliorer ce score par une sensibilisation accrue et une formation spécifique de son personnel à l'accueil des personnes à mobilité réduite, ainsi qu'à une meilleure communication sur le terrain.

b) En 2014, la Contact Center a enregistré 3 demandes d'assistance PMR à destination de Jemeppe-Sur-Sambre (aucune au départ de cette gare). Une demande a été refusée. Les données 2015 ne sont pas disponibles.

c) In de huidige context zal NMBS er op korte termijn op toezien om het niveau van de B for You-dienstverlening te behouden. Voor de toekomst zullen de evoluties plaatsvinden in naleving van de wederzijdse engagementen die NMBS en de Belgische Staat aangaan via het nieuwe beheerscontract.

DO 2014201504111

Vraag nr. 602 van de heer volksvertegenwoordiger Jan Penris van 09 juli 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Het verlof van het NMBS-personeel.

Begin mei 2015 raakte bekend dat de NMBS naar de recent gepensioneerde treinbegeleiders een brief had gestuurd met de vraag om tijdelijk (en deeltijds) opnieuw in dienst te komen.

Kwestie van het tijdelijk tekort wat op te vangen en ervoor te kunnen zorgen dat het nog actieve personeel de kans zou krijgen om zeker in de zomermaanden hun verlof- en compensatiedagen op te nemen.

1. Wat was de respons op deze oproep van de NMBS naar de gepensioneerde treinbegeleiders? Hoeveel zijn er uiteindelijk op het voorstel ingegaan?

2. In hoeverre konden hiermee tijdelijke tekorten worden opgevangen?

3. In hoeverre kan/kon hiermee worden gezorgd dat de nog actieve personeelsleden hun verlof- en compensatiedagen konden opnemen?

4. Hoe evalueren de NMBS en u deze oproep? Komen er eventueel bijkomende maatregelen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 602 van de heer volksvertegenwoordiger Jan Penris van 09 juli 2015 (N.):

1. Er waren 60 treinbegeleiders die in aanmerking kwamen waarvan er 10 zich kandidaat stelden. Uiteindelijk zijn er 5 aangeworven.

2 en 3. Met een gemiddelde van 30 à 40 werkdagen per aangeworvene kunnen er zo voor een totaal van 150 à 200 dagen verlof toegekend worden in deze werkzetels.

c) À court terme, dans le contexte actuel, la SNCB veille à maintenir le niveau de son service B for You. Pour le futur, les évolutions seront réalisées dans le respect des engagements conclus réciproquement entre la SNCB et l'Etat Belge via le nouveau contrat de gestion.

DO 2014201504111

Question n° 602 de monsieur le député Jan Penris du 09 juillet 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Congés du personnel de la SNCB.

Début mai 2015, il nous est revenu que la SNCB avait écrit à ses accompagnateurs de train partis récemment à la retraite pour leur demander de reprendre du service à titre temporaire et à temps partiel.

Il s'agissait de combler la pénurie temporaire de personnel et de veiller à ce que les membres du personnel encore actifs puissent prendre leurs vacances et leurs journées de compensation durant les mois d'été.

1. Quelles ont été les réactions à l'appel lancé par la SNCB aux accompagnateurs de train à la retraite? Combien d'accompagnateurs ont-ils finalement répondu à cet appel?

2. Dans quelle mesure, ces retours ont-ils permis de combler la pénurie temporaire de personnel?

3. Dans quelle mesure, les membres du personnel encore actifs pourront-ils ou ont-ils pu prendre leurs jours de congé et de compensation?

4. Quelle évaluation la SNCB et vous-même faites-vous de cet appel à une reprise d'activité temporaire adressé aux accompagnateurs retraités? Des mesures additionnelles sont-elles éventuellement prévues?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 602 de monsieur le député Jan Penris du 09 juillet 2015 (N.):

1. 60 accompagnateurs de train entraient en ligne de compte, dont 10 ont posé leur candidature. Finalement, 5 ont été engagés.

2 et 3. Avec une moyenne de 30 à 40 jours ouvrables par agent recruté, 150 à 200 jours de congé ont pu ainsi être octroyés dans ces sièges de travail.

4. De respons was conform de verwachtingen. Een aantal bijkomende maatregelen worden genomen om de aanwerving van treinbegeleiders te versnellen (extra campagne in de pers, jobtrain, jobbeurs, in scholen, en zo meer).

DO 2014201504336

Vraag nr. 632 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita Gantois van 17 juli 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

De geplande zaterdagstakingen van het ASTB en de gevolgen voor de kust.

Een aantal kustburgemeesters, de West-Vlaamse gouverneur en belangenvereniging TreinTramBus hebben een brief geschreven naar het Autonoom Syndicaat van Treinbestuurders (ASTB) om hun ongenoegen te uiten over de geplande reeks zaterdagstakingen. Elke zaterdag, van nu tot eind augustus wil de niet-erkende spoorvakbond het werk neerleggen, in de hoop zo betere loon- en werkvoorwaarden te krijgen.

In de brief confronteerden ze de machinistenvakbond met de enorme gevolgen van hun geplande stakingsactie. De voorziene stakingsdagen zouden kunnen leiden tot maar liefst 210 000 minder dagjestoeristen voor de kust of een economisch verlies van bijna 8 miljoen euro.

Ik heb in de pers reeds verschillende malen vernomen dat u deze stakingsactie veroordeelt en alles in het werk zult stellen om toch zoveel mogelijk treinen naar en vanuit de kust te laten rijden.

1. Welke initiatieven heeft u reeds genomen om het treinverkeer specifiek naar en vanuit de westkust zo goed als mogelijk te garanderen?

2. Denkt u voldoende treinen naar en vanuit de westkust te kunnen voorzien om het groot aantal kusttoeristen te kunnen opvangen?

3. Bent u bereid om overleg te plegen met de kustburgemeesters, de West-Vlaamse gouverneur en eventueel andere partijen om de impact van deze staking te evalueren en gezamenlijk een oplossing proberen uit te werken?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 632 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita Gantois van 17 juli 2015 (N.):

4. La réponse a été conforme aux attentes. Un certain nombre de mesures complémentaires sont prises afin d'accélérer le recrutement d'accompagnateurs de train (campagne supplémentaire dans la presse, job-train, salon de l'emploi, campagne publicitaire dans les écoles, etc.).

DO 2014201504336

Question n° 632 de madame la députée Rita Gantois du 17 juillet 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les grèves planifiées le samedi par le SACT et leurs conséquences au littoral.

Plusieurs bourgmestres des communes de la côte, le gouverneur de Flandre occidentale et *TreinTramBus* ont adressé un courrier au Syndicat autonome des conducteurs de train (SACT) pour lui faire part de leur mécontentement à propos de la série de grèves qu'il a planifiées le samedi. Le syndicat non reconnu veut arrêter le travail chaque samedi depuis ce jour jusqu'à fin août dans l'espoir d'obtenir de meilleures conditions salariales et de travail.

Dans leur courrier, les intéressés ont confronté les conducteurs de train aux énormes conséquences des actions de grève prévues. À la suite de celles-ci, 210 000 touristes d'un jour pourraient être empêchés de se rendre à la côte, ce qui représenterait une perte économique de près de 8 millions d'euros.

J'ai lu à plusieurs reprises dans les journaux que vous condamnez cette action de grève et que vous mettrez tout en oeuvre pour qu'un maximum de trains circulent vers le littoral et au départ de celui-ci.

1. Quelles initiatives avez-vous déjà prises pour assurer autant que possible le trafic ferroviaire vers la portion occidentale du littoral et au départ de celle-ci?

2. Pensez-vous pouvoir faire circuler assez de trains pour acheminer les nombreux touristes qui se rendent à la côte?

3. Êtes-vous disposée à vous concerter avec les bourgmestres des communes de la côte, le gouverneur de Flandre occidentale et, éventuellement, avec d'autres parties, pour évaluer l'incidence de cette grève et chercher de concert une solution?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 632 de madame la députée Rita Gantois du 17 juillet 2015 (N.):

1. Om de impact van de staking op 18 juli 2015 te beperken werden belangrijke treinen naar en van de kust prioritaair behandeld bij het toewijzen van de beschikbare personeelsmiddelen. Ook werden in de mate van het mogelijke extra personeelsmiddelen geprogrammeerd, zowel in de uitvoerende diensten als bij de regelingsorganen.

2 en 3. De stakingen die op de andere zaterdagen gepland stonden zijn afgeblazen.

DO 2014201504374

Vraag nr. 639 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 23 juli 2015 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Verkeersveiligheidsbarometer.

De verkeersveiligheidsbarometer geeft jaarlijks een overzicht van de evolutie van het aantal letselongevallen en slachtoffers op de Belgische wegen in vergelijking met de voorgaande jaren. Die publicatie is bijgevolg een belangrijk instrument om snelle en gerichte bijstellingen van het nationale en gewestelijke verkeersveiligheidsbeleid mogelijk te maken.

Volgens de barometer van 2014 is het aantal dodelijke verkeersslachtoffers vorig jaar lichtjes gedaald, van 627 doden ter plaatse in 2013 naar 615 in 2014 (een daling met 1,9 procent). Wat de letselongevallen betreft, is er volgens de barometer een status-quo. In vergelijking met 2013 is de situatie onveranderd.

1. Welke balans kan u op het einde van het eerste semester van 2015 al opmaken?

2. Zijn het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers in het eerste halfjaar van 2015 gedaald ten opzichte van de cijfers voor 2014?

3. a) Welke initiatieven heeft de regering genomen om de verkeersongevallen aan te pakken?

b) Zal u voor het volgende semester concrete maatregelen nemen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 18 september 2015, op de vraag nr. 639 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 23 juli 2015 (Fr.):

1. Pour limiter l'impact de la grève du 18 juillet 2015, les trains principaux à destination et en provenance de la côte ont été traités en priorité lors de l'octroi des ressources disponibles en personnel. Dans la mesure du possible, des ressources supplémentaires en personnel ont également été programmées, tant dans les services opérationnels que dans les organes de régulation.

2 et 3. Les grèves prévues les autres samedi ont été annulées.

DO 2014201504374

Question n° 639 de monsieur le député Laurent Devin du 23 juillet 2015 (Fr.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le baromètre de la sécurité routière.

Chaque année, le baromètre de la sécurité routière montre l'évolution du nombre d'accidents corporels et du nombre de victimes sur les routes belges en comparaison avec les années précédentes. Il vise à réorienter rapidement la politique nationale et régionale en matière de sécurité routière.

Selon le baromètre de l'année 2014, le nombre de tués a légèrement diminué sur nos routes l'an dernier. Le nombre a diminué de 1,9 %, passant de 627 tués sur place en 2013 contre 615 en 2014. Pour les blessés de la route, le baromètre montre une situation de statu quo. Rien n'a changé depuis 2013.

1. Alors que nous arrivons à la fin du premier semestre de l'année 2015, quel bilan pouvez-vous dresser?

2. Le nombre d'accidents corporels et le nombre de victimes a-t-il diminué au premier semestre 2015 par rapport à 2014?

3. a) Quelles initiatives le gouvernement a-t-il pris pour lutter contre ce fléau?

b) Allez-vous mettre en oeuvre des mesures concrètes pour le semestre prochain?

Réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 18 septembre 2015, à la question n° 639 de monsieur le député Laurent Devin du 23 juillet 2015 (Fr.):

1. Voor de eerste zes maanden van dit jaar noteerde België een gunstige evolutie wat betreft de letselongevallen en gewonden. Tegenover dezelfde periode in 2014 werden er 6,7 % minder letselongevallen en 6,7 % minder gewonden geregistreerd. Wat het aantal doden ter plaatse betreft, was er weinig verandering (+0,7 %).

In absolute cijfers komt dit neer op een afname met 1.415 letselongevallen en 1.815 gewonden, en een toename met 2 doden (294 verkeersdoden ter plaatse).

3. Het regeerakkoord verwijst naar de aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020. Aangezien we halfweg deze periode zijn, werk ik samen met mijn administratie en het BIVV aan een evaluatie van deze aanbevelingen in het kader van de realisatie van de kwantitatieve doelstellingen voor 2020. Dit betekent maximaal 420 verkeersdoden.

In dat verband wens ik eveneens te overleggen met de Gewesten, die sinds 1 juli 2014 meer verkeersveiligheidsbevoegdheden hebben gekregen.

Op federaal vlak wil de regering de recidivisten aanpakken, die meerdere opeenvolgende overtredingen begaan zonder dat er een afdoende maatregel tegenover hen wordt getroffen.

Op 1 januari van dit jaar is een nieuw systeem van gekruiste recidive in voege getreden voor de 6 zwaarste overtredingen. De gewone recidive binnen de drie jaar wordt gestraft met een verval van het recht tot sturen van minimaal drie maanden en het slagen in de 4 herstelexamens. Ik ben ervan overtuigd dat deze maatregel, waarover door het BIVV aan het grote publiek zal worden gecommuniceerd, een ontradend effect zal hebben.

Om straffeloosheid te verminderen, ook voor buitenlandse bestuurders, werk ik samen met justitie, aan een snelle administratieve afhandeling van de overtredingen en verkeersboetes. Daarom span ik mij in, samen met mijn collega van Justitie, om de procedures inzake de inning van de onmiddellijke inningen aan te passen en het bevel tot betalen in te voeren.

Om het rijden onder invloed tegen te gaan, wil ik ook het gebruik van het alcoholslot, zowel preventief als strafrechtelijk, doen ingang vinden.

Ten slotte verwijs ik naar de nieuwe voertuigtechnologieën, die ik wil bevorderen, zoals de geavanceerde systemen om ongevallen te voorkomen, de automatische snelheidsaanpassing, de geconnecteerde voertuigen, enzovoort.

1. La Belgique a connu une évolution positive du nombre d'accidents corporels et de blessés pour la période couvrant les 6 premiers mois de l'année. Par rapport à la même période en 2014, elle a enregistré 6,7 % d'accidents corporels et 6,7 % de blessés en moins. Le nombre de tués sur place n'a, quant à lui, pas vraiment évolué (+0,7 %).

En chiffres absolus, cela équivaut à 1.415 accidents corporels et 1.815 blessés en moins, et 2 tués en plus (294 tués de la route sur place).

3. L'accord gouvernemental fait référence aux recommandations des États-généraux de la Sécurité routière pour la période 2011-2020. Étant donné que l'on arrive à la fin de la première moitié de cette décennie, je suis en train de procéder, avec mon administration et l'IBSR, à une évaluation de ces recommandations dans le cadre de la réalisation des objectifs quantitatifs pour 2020. Cela signifie au maximum 420 tués.

Je travaille également à ce sujet à la concertation avec les Régions, qui, depuis le 1^{er} juillet 2014, ont reçu davantage de compétences en matière de sécurité routière.

Au niveau fédéral, le gouvernement veut s'attaquer aux récidivistes, ceux qui commettent plusieurs infractions consécutives, sans qu'une mesure adéquate ne soit prise envers eux.

Au 1^{er} janvier de cette année, un nouveau système de récidive "croisé" pour les 6 infractions les plus graves, est entré en vigueur. La récidive simple dans les trois ans sera punie d'une déchéance d'au moins trois mois et la réussite des 4 examens de réintégration. Je suis persuadé que cette mesure, sur laquelle l'IBSR communiquera au grand public, aura certainement un effet dissuasif.

Pour faire diminuer l'impunité, aussi pour les conducteurs étrangers, je travaille également, avec la justice, à un traitement administratif et rapide des infractions et amendes routières. C'est pourquoi je m'efforcerai, avec mon collègue de la Justice, d'adapter les procédures de perceptions des amendes et d'introduire l'ordre de paiement.

Pour lutter contre l'alcool au volant, je voudrais promouvoir l'utilisation de l'éthylotest antidémarrage, tant préventif que répressif.

Enfin, je voudrais faire référence aux nouvelles technologies pour les véhicules, que je veux promouvoir, comme les systèmes automatisés pour éviter des accidents, l'adaptation automatique de la vitesse, les véhicules connectés, etcetera.

Staatssecretaris voor Armoedebestrijding, Gelijke Kansen, Personen met een beperking, en Wetenschapsbeleid, belast met Grote Steden, toegevoegd aan de minister van Financiën

DO 2014201504156

Vraag nr. 175 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Muriel Gerkens van 13 augustus 2015 (Fr.) aan de staatssecretaris voor Armoedebestrijding, Gelijke Kansen, Personen met een beperking, en Wetenschapsbeleid, belast met Grote Steden, toegevoegd aan de minister van Financiën:

Erkenning van fibromyalgie door de adviserend geneesheren. (MV 3651)

In 2011 werd er een voorstel van resolutie betreffende de erkenning van het fibromyalgiesyndroom en een betere alomvattende behandeling van de fibromyalgiepatiënten aangenomen.

In de resolutie werd de regering verzocht:

- erop toe te zien dat fibromyalgiepatiënten, wier gezondheidstoestand chronische zorg vereist, de voordelen zouden krijgen die voortvloeien uit de nieuwe status van "chronisch zieke persoon";
- dat die patiënten tevens in aanmerking zouden komen voor de onderdelen gezondheid, handicap, en beroepsleven van dat programma;
- haar steun te verlenen aan de biopsychosociale aanpak van de revalidatie via multidisciplinaire teams;
- de referentiecentra voor chronische pijn structureel en adequaat te financieren;
- te voorzien in de opwaardering van de intellectuele prestatie bij de raadpleging van de geneesheren-specialisten in de reumatologie, de fysische geneeskunde en de revalidatie die een opleiding in de algologie hebben gevolgd;
- een informatiecampaagne over fibromyalgie op te zetten ten behoeve van de huisartsen, de geneesheren-specialisten, de adviserend geneesheren en alle betrokkenen bij de FOD Sociale Zaken;
- in overleg met de gemeenschappen te voorzien in een betere opleiding voor alle gezondheidswerkers;
- het onderzoek naar deze ziekte aan te moedigen en te ondersteunen.

Er werd inmiddels vooruitgang geboekt, meer bepaald door een betere erkenning van zieke personen en hun leef-situatie, en door de toegang tot de specifieke ondersteuning voor personen met een chronische ziekte.

Secrétaire d'État à la Lutte contre la pauvreté, à l'Égalité des chances, aux Personnes handicapées, et à la Politique scientifique, chargée des Grandes Villes, adjointe au ministre des Finances

DO 2014201504156

Question n° 175 de madame la députée Muriel Gerkens du 13 août 2015 (Fr.) à la secrétaire d'État à la Lutte contre la pauvreté, à l'Égalité des chances, aux Personnes handicapées, et à la Politique scientifique, chargée des Grandes Villes, adjointe au ministre des Finances:

La reconnaissance de la Fibromyalgie par les médecins conseil de la prévoyance sociale (QO 3651).

En 2011, une Résolution de Loi visant à reconnaître le syndrome de la fibromyalgie et à améliorer la prise en charge globale des patients qui en sont atteints était adoptée.

Elle demandait:

- de veiller à ce que le patient souffrant de fibromyalgie dont l'état de santé nécessite des soins chroniques, bénéficie des avantages liés au prochain statut de "personne atteinte d'une affection chronique";
- qu'il bénéficie également des mesures relatives à la santé, le handicap et la vie professionnelle de ce programme;
- de soutenir l'approche biopsychosociale de réadaptation, via les équipes pluridisciplinaires;
- de financer structurellement et adéquatement les centres de la douleur;
- de revaloriser la prestation de l'acte intellectuel de la consultation des médecins spécialistes en médecine physique et de réadaptation, et en rhumatologie, ayant une compétence en algologie;
- de mener une campagne d'information sur la fibromyalgie auprès des Médecins généralistes, spécialistes et des médecins conseils et de la l'ensemble de la prévoyance sociale;
- de prévoir, en concertation avec les Communautés, une formation accrue de tous les professionnels de la santé;
- d'encourager et de soutenir la recherche en la matière.

Des avancées ont été réalisées, notamment une meilleure reconnaissance des personnes malades et de leurs réalités. Ainsi qu'un accès aux soutiens spécifiques pour les personnes atteintes de maladie chronique.

Niettemin zijn er nog altijd grote problemen, in het bijzonder op het stuk van de afstemming tussen het RIZIV, dat de ziekte erkent, en de adviserend geneesheren van de FOD Sociale Zaken, die nog altijd elke handicap ten gevolge van fibromyalgie weigeren te erkennen, zodra ze dat woord nog maar te lezen krijgen. Hetzelfde geldt trouwens ook voor andere ziekten, zoals lupus (een chronische auto-immuunziekte).

Uit verschillende dossiers is gebleken dat een persoon die zich aandient met een diagnose van lupus of fibromyalgie geen handicappercentage toegekend krijgt. Als die persoon zich aandient met een diagnose waarin die termen niet voorkomen, wordt zijn dossier anders behandeld.

1. Hoe verklaart u die weigering van de FOD Sociale Zaken om personen die aan die ziekten lijden, in aanmerking te nemen?

2. Waarom weigert de FOD hen zelfs een parkeerkaart toe te kennen?

3. Hoe verantwoordt u dat ten aanzien van de patiënten, die ten einde raad zijn?

Antwoord van de staatssecretaris voor Armoedebestrijding, Gelijke Kansen, Personen met een beperking, en Wetenschapsbeleid, belast met Grote Steden, toegevoegd aan de minister van Financiën van 21 september 2015, op de vraag nr. 175 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Muriel Gerkens van 13 augustus 2015 (Fr.):

Bij de medische evaluatie in het kader van de beoordeling van de eventuele rechten op een inkomensvervangende en integratievergoeding voor personen met een beperking is de functionele weerslag van deze beperking veel belangrijker dan de diagnose op zich. Het is dus in geen geval zo dat de evaluerende artsen van de Directie-generaal Personen met een handicap op basis van een nota in het dossier zouden besluiten bepaalde personen te erkennen of niet.

Sinds 2013 registreren de artsen van het Centrum voor Medische Expertise van de Directie-generaal Personen met een handicap de voornaamste diagnose die aanleiding geeft tot de beperkingen. Op basis van deze gegevens (van begin 2013 tot eind maart 2015) blijkt dat er voor 4.109 dossiers IVT/IT een diagnose fibromyalgie werd geregistreerd als voornaamste bron van vermindering van verdienvermogen of zelfredzaamheid.

Uit deze cijfers blijkt dat ruim 70 % voldoet aan de criteria voor een inkomensvervangende tegemoetkoming.

Cependant, il reste des difficultés importantes dont un problème majeur: la cohérence entre cette reconnaissance par l'inami et la position des médecins conseils de la prévoyance sociale qui refusent toujours toute reconnaissance de handicap en découlant. Et ce, dès qu'ils lisent le mot fibromyalgie. Il en est d'ailleurs de même avec d'autres maladies comme le lupus (maladie chronique auto-immune).

Plusieurs cas démontrent qu'une même personne se présentant avec un diagnostic de lupus ou de fibromyalgie se voit refuser des reconnaissance du pourcentage de handicap. Si elle se présente avec un diagnostic évitant ces mots, elle voit son dossier traité différemment.

1. Quelles explications pouvez-vous donner de ce refus du SPF prévoyance sociale de prendre en compte des personnes atteintes de ces maladies?

2. Même pour l'accès à une carte de parking?

3. Comment expliquer cela aux personnes qui nous font part de leur désarroi?

Réponse de la secrétaire d'État à la Lutte contre la pauvreté, à l'Égalité des chances, aux Personnes handicapées, et à la Politique scientifique, chargée des Grandes Villes, adjointe au ministre des Finances du 21 septembre 2015, à la question n° 175 de madame la députée Muriel Gerkens du 13 août 2015 (Fr.):

Lors de l'évaluation médicale effectuée dans le cadre de l'appréciation des droits éventuels des personnes handicapées à une allocation de remplacement de revenus et une allocation d'intégration, l'impact fonctionnel de ce handicap est bien plus important que le diagnostic en tant que tel. Les médecins évaluateurs de la Direction générale Personnes handicapées ne peuvent en aucun cas décider, sur la base d'un diagnostic ou d'un mot figurant au dossier, de reconnaître ou non certaines personnes.

Depuis 2013, les médecins du Centre d'expertise médicale de la Direction générale Personnes handicapées enregistrent le diagnostic principal donnant lieu à ces handicaps. Il appert de ces données (du début de l'année 2013 à la fin du mois de mars 2015) que dans 4.109 dossiers d'ARR/AI, le motif principal de réduction de la capacité de gain ou d'autonomie enregistré était un diagnostic de fibromyalgie.

Ces chiffres révèlent que plus de 70 % des personnes concernées répondent aux critères pour l'obtention d'une allocation de remplacement de revenus.

40 % van deze personen voldeden na expertise aan de criteria voor een integratietegemoetkoming (meer dan 7/18 punten cfr. het ministerieel besluit 1987) hiervan:

- 65 % cat 1,
- 30 % cat 2,
- 4 % cat 3.

Als de evaluerende arts bij de beoordeling van de autonomie 2 punten toewijst voor het item verplaatsing, dan heeft de aanvrager recht op een parkeerkaart. Deze beoordeling gebeurt conform het ministerieel besluit van 30 juli 1987 behorend bij de wet van 27 februari 1987.

De artsen van het Centrum voor Medische Expertise van de Directie-generaal Personen met een handicap zijn lid van de WVV, de Wetenschappelijke Vereniging voor Verzekeringsgeneeskunde.

In de schoot van deze verenigingen werden de laatste jaren verschillende vormingen en opleidingen georganiseerd over fibromyalgie en aanverwante pathologieën. Deze opleidingen werden door deze artsen met veel interesse gevolgd.

Binnen het Centrum voor Medische Expertise gebeurde in 2012 een studie over de aanpak van fibromyalgie en aanverwanten. Deze studie werd uitgebreid besproken op de vergadering van de geneesheren-centrumverantwoordelijken en door deze artsen doorgegeven aan alle artsen die expertises doen voor de Directie-generaal.

Op individuele basis namen artsen ook deel aan studiedagen en symposia over fibromyalgie. De informatie die zij daar verzamelden wordt via de geijkte kanalen gedeeld. Dit alles opdat eenieder op de hoogte zou blijven van de wetenschappelijke evoluties.

40 % de ces personnes répondaient, après expertise, aux critères pour l'obtention d'une allocation d'intégration (plus de 7 points sur 18, cf. arrêté ministériel 1987).

- 65 % d'entre elles répondaient aux critères pour une allocation de catégorie 1,
- 30 % aux critères pour une allocation de catégorie 2 et
- 4% pour une allocation de catégorie 3.

Si, lors de l'appréciation de l'autonomie, le médecin évaluateur attribue 2 points pour l'item déplacement, le demandeur a droit à une carte de stationnement. Cette appréciation a lieu conformément à l'arrêté ministériel du 30 juillet 1987 dans le cadre de la loi du 27 février 1987.

Les médecins du Centre d'expertise médicale de la Direction générale Personnes handicapées sont membres de l'ASMA, l'Association Scientifique de Médecine d'Assurance.

Plusieurs formations et cours ont été organisés ces dernières années dans le giron de ces associations, sur la fibromyalgie et les pathologies apparentées. Les médecins du Centre d'expertise médicale de la Direction générale Personnes handicapées ont suivi ces formations avec beaucoup d'intérêt.

Le Centre d'expertise médicale a effectué en 2012 une étude interne sur l'approche de la fibromyalgie et des maladies apparentées. Il a été largement question de cette étude lors de la réunion des médecins-responsables du centre, qui ont à leur tour communiqué cette étude à tous les médecins qui effectuent des expertises pour la Direction générale.

Des médecins ont aussi participé sur une base individuelle à des journées d'étude et symposiums sur la fibromyalgie. Les informations collectées à cette occasion sont partagées par les canaux conventionnels. Tout cela afin que chacun reste conscient de l'évolution scientifique.

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 de Regie der Gebouwen
Vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments**

2014201501310	15-01-2015	139	Barbara Pas	Verkeersongevallen waar agenten bij betrokken zijn. Nombre d'accidents de la circulation impliquant des agents de police.	15
2014201502691	23-04-2015	320	Koen Metsu	Aanpak radicalisering. La lutte contre la radicalisation.	18
2014201502981	07-05-2015	369	Koenraad Degroote	Medische uithalingen door politiediensten. Le transfèrement de détenus pour raisons médicales par les services de police.	19
2014201503267	26-05-2015	405	Philippe Blanchart	Praktijken van anarchisten in Brussel. Les agissements d'anarchistes à Bruxelles.	20
2014201503409	04-06-2015	421	Barbara Pas	De evolutie van jongerengeweld. Évolution des actes de violence commis par des jeunes.	21
2014201503478	08-06-2015	431	Philippe Goffin	Inzet van politieagenten tijdens de Grote Prijs van België Formule 1 in Spa-Francorchamps. L'encadrement policier du Grand Prix de Spa-Francorchamps.	24
2014201503479	08-06-2015	432	Philippe Goffin	Inzet van politieagenten tijdens beroepswielervedstrijden. L'encadrement policier des courses cyclistes professionnelles.	27
2014201503642	16-06-2015	454	Georges Gilkinet	Wiertz Museum in Elsene.- Le musée Wiertz à Ixelles.	30
2014201503719	22-06-2015	476	Renate Hufkens	De herbestemming van het militaire vliegterrein in Goetsenhoven. La réaffectation du domaine militaire de Gossoncourt.	31
2014201504513	31-07-2015	595	Koen Metsu	Bommelingen. Alertes à la bombe.	33

**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**

2014201504739	27-08-2015	242	Roel Deseyn	Foutieve facturen. Erreurs de facturation.	36
---------------	------------	-----	--------------------	---	----

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
----------	---------------	--------------------------	------------------	-------------------	--------------

* Vraag zonder antwoord

* Question sans réponse

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

2014201502826	29-04-2015	159	Caroline Cassart-Mailleux	Internationaal Strafhof. - Eventuele terugtrekking van Afrika. La Cour pénale internationale. - L'éventuel retrait de l'Afrique.	37
---------------	------------	-----	----------------------------------	---	----

Minister van Justitie
Ministre de la Justice

2014201501022	16-12-2014	97	Renate Hufkens	Bedelarij. - Mensenhandel. - Leuven. Mendicité. - Traite des être humains. - Louvain.	41
2014201501024	16-12-2014	98	Els Van Hoof	Partnergeweld. Violences entre partenaires.	42
2014201502121	13-03-2015	256	Sabien Lahaye-Battheu	Politie rechtbanken. - Inbreuken. - Veroordelingen. Tribunaux de police. - Infractions. - Condamnations.	45
2014201502784	27-04-2015	321	Christoph D'Haese	Strafwetboek. - Opzettelijke beschadiging of vernieling aan andermans roerende eigendom. - Dagvaardingen van gerechtelijke dossiers. Code pénal. - Endommagement ou destruction volontaire des biens mobiliers d'autrui. - Citations à comparaître dans le cadre de dossiers judiciaires.	47
2014201502785	27-04-2015	322	Christoph D'Haese	Strafwetboek. - Opzettelijke beschadigingen van stedelijke of landelijke afsluitingen. - Dagvaardingen van gerechtelijke dossiers. Code pénal. - Dégradations volontaires de clôtures urbaines ou rurales. - Citations à comparaître dans le cadre de dossiers judiciaires.	48
2014201503020	11-05-2015	347	Rita Bellens	De affectatie van een aantal pastorieën. L'affectation d'un certain nombre de presbytères.	49
2014201503112	18-05-2015	352	Christian Brotcorne	Impact van het Justitieplan op de begroting van de Franse Gemeenschap. (MV 4079) L'impact du Plan Justice sur le budget de la Fédération Wallonie-Bruxelles (QO 4079).	51
2014201503264	16-07-2015	465	Daniel Senesael	Politieoperatie in de stations Doornik, Moeskroen en Herseaux. Opération de police dans les gares de Tournai, Mouscron et Herseaux.	54
2014201504316	17-07-2015	476	An Capoen	De diversiteit en samenstelling van het kabinet. Diversité et composition du cabinet.	55
2014201504559	04-08-2015	503	Olivier Chastel	Ongewenste intimiteiten. Le harcèlement sexuel.	56
2014201504591	06-08-2015	507	Dirk Van der Maelen	Aanvragen tot dispensatie van het huwelijksverbod tussen aanverwanten in de rechte lijn. Demandes de dispense de la prohibition du mariage entre alliés en ligne directe.	57

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2014201504594	06-08-2015	508	Koenraad Degroote	Ontzetting uit de ouderlijke macht. La déchéance de l'autorité parentale.	59
2014201504812	03-09-2015	532	Barbara Pas	Criminele daden tijdens periodes van penitentiair verlof. Actes criminels commis pendant des périodes de congé pénitentiaire.	60
2014201504928	15-09-2015	547	Olivier Chastel	Ontsnapte gedetineerden.- Évasion de prison.	61
Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique					
2014201504453	29-07-2015	379	Katrin Jadin	Administratieve rompslomp voor huisartsen.- (MV 3321) Les contraintes administratives pour les médecins généralistes (QO 3321).	62
2014201504490	30-07-2015	383	Sybillé de Coster-Bauchau	Niet-gerapporteerde euthanasiegevallen. La pratique d'euthanasies non-déclarées.	64
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					
2014201501053	17-12-2014	110	Roel Deseyn	NMBS. - De visie en geografische spreiding rond de uitbraak van uitwijksporen. La vision de la SNCB concernant le démontage de voies d'évitement et la répartition géographique de celui-ci.	66
2014201501633	09-02-2015	200	Inez De Coninck	VTE's bij de dochterondernemingen van de NMBS-groep. Les ETP dans les filiales du groupe SNCB.	68
2014201501651	10-02-2015	211	Laurent Devin	NMBS.- Treinkilometerkosten.- Le coût au kilomètre d'un train SNCB.	71
2014201502443	01-04-2015	330	Stefaan Van Hecke	NMBS. - Lijn 89 - Verbinding Brussel - Anzegem/Vichte. SNCB. - Ligne 89 - Liaison Bruxelles - Anzegem/Vichte.	73
2014201502709	24-04-2015	388	Rita Gantois	NMBS. - Stiptheidsproblematiek van de treinen die rijden tussen Brussel en De Panne. SNCB. - Problèmes de ponctualité des trains circulant entre Bruxelles et La Panne.	75
2014201503117	18-05-2015	439	Marcel Cheron	Gebruik van onkruidverdelgers door Infrabel voor de behandeling van de sporen. L'utilisation par Infrabel d'herbicides pour le traitement des voies de chemin de fer.	78
2014201503295	28-05-2015	470	Marcel Cheron	Werken in het station Bergen.- Le chantier de la gare de Mons.	81
2014201503323	01-06-2015	477	Wouter Raskin	Infrabel. - De onkruidtrein. Infrabel. - Le train de désherbage.	82
2014201503326	01-06-2015	479	Rita Gantois	De sluiting van het loket in het station van Koksijde. Fermeture du guichet de la gare de Koksijde.	84
2014201503444	05-06-2015	492	Marcel Cheron	NMBS. - Dalend aantal reizigers in het station Ottignies. SNCB. - La baisse de fréquentation de la gare d'Ottignies.	85

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2014201503448	05-06-2015	493	Rita Gantois	Infrabel. - De gevolgen van de sluiting van overwegen voor de landbouwers. Infrabel. - Les conséquences de la fermeture de passages à niveau pour les agriculteurs.	86
2014201503449	05-06-2015	494	Peter Dedecker	Het GSM-R netwerk. Le réseau GSM-R.	88
2014201503538	10-06-2015	514	Rita Gantois	De sluiting van het loket in het station van Poperinge. La fermeture du guichet à la gare de Poperinge.	90
2014201503568	12-06-2015	519	Jan Penris	Het tunen van voertuigen. Le tuning de véhicules.	92
2014201503573	12-06-2015	520	Bert Wollants	De vervoermodi van het voortraject van NMBS-reizigers. Les modes de transport utilisés par les voyageurs de la SNCB pour leur pré-trajet.	95
2014201503617	15-06-2015	526	Jean-Marc Nollet	Controlepercentage.- Treinreizigers. Le taux de contrôle des passagers dans les trains.	96
2014201503746	24-06-2015	538	Wouter Raskin	NMBS. - Ouderdom rollend materieel. SNCB. - Age du matériel roulant.	97
2014201503780	25-06-2015	542	Caroline Cassart-Mailleux	Nummerplaten voor elektrische fietsen. Les plaques d'immatriculation pour les vélos électriques.	98
2014201503797	25-06-2015	543	Inez De Coninck	Renovatie van de 40 jaar oude AM75-treinen. Rénovation des automotrices AM75 en service depuis 40 ans.	100
2014201503817	26-06-2015	544	Karin Temmerman	Verkeersstatistieken Brusselse ring (RO) in 2014. Statistiques de circulation routière sur le ring de Bruxelles (RO) en 2014.	102
2014201503994	03-07-2015	573	Wouter Raskin	De geregistreerde misdrijven in stations. Les délits enregistrés dans les gares.	103
2014201504009	06-07-2015	577	Inez De Coninck	De ITRIS-toestellen voor de treinbegeleiders. Les appareils ITRIS des accompagnateurs de train.	105
2014201504060	08-07-2015	588	Georges Gilkinet	Toegankelijkheid van de stations en stopplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit. L'accessibilité des gares et points d'arrêt aux personnes à mobilité réduite.	107
2014201504111	09-07-2015	602	Jan Penris	Het verlof van het NMBS-personeel. Congés du personnel de la SNCB.	110
2014201504336	17-07-2015	632	Rita Gantois	De geplande zaterdagstakingen van het ASTB en de gevolgen voor de kust. Les grèves planifiées le samedi par le SACT et leurs conséquences au littoral.	111
2014201504374	23-07-2015	639	Laurent Devin	Verkeersveiligheidsbarometer. Le baromètre de la sécurité routière.	112

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
----------	---------------	--------------------------	------------------	-------------------	--------------

* Vraag zonder antwoord

* Question sans réponse

Staatssecretaris voor Armoedebestrijding, Gelijke Kansen, Personen met een beperking, en Wetenschapsbeleid, belast met Grote Steden, toegevoegd aan de minister van Financiën

Secrétaire d'État à la Lutte contre la pauvreté, à l'Égalité des chances, aux Personnes handicapées, et à la Politique scientifique, chargée des Grandes Villes, adjointe au ministre des Finances

2014201504156	13-08-2015	175	Muriel Gerkens	Erkenning van fibromyalgie door de adviserend geneeshe- ren. (MV 3651) La reconnaissance de la Fibromyalgie par les médecins conseil de la prévoyance sociale (QO 3651).	114
---------------	------------	-----	-----------------------	---	-----