QRVA 54 **179**

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

Schriftelijke vragen en antwoorden

Questions et réponses écrites

04-02-2019

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	*Parlementair document van de 54e 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 54e 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. Vragen van de leden van de Kamer van volksvertegenwoordigers en antwoorden van de ministers.

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

Page/Blz. 3

	Blz. Page	
Eerste minister	-	Premier ministre
Vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking	3	Vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées
Vice-eersteminister en minister van Financiën belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking	18	Vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement
Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen	24	Vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales
Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken	37	Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur
Minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen	56	Ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments
Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie	66	Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration
Minister van Pensioenen	-	Ministre des Pensions
Minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling	-	Ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable
Minister van Begroting en van Ambtenarenzaken, belast met de Nationale Loterij en Wetenschapsbeleid	77	Ministre du Budget et de la Fonction publique, chargée de la Loterie nationale et de la Politique scientifique
Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen	80	Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges
Minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden	114	Ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes
Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee	125	Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord

II. Inhoudsopgave volgens minister met vermelding van het onderwerp.

II. Sommaire par ministre et mentionnant l'objet.

Page/Blz. 147

Lijst afgesloten op 04/02/2019.

Liste clôturée le 04/02/2019.

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

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

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

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

Vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking

DO 2017201824047

Vraag nr. 2397 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 02 juli 2018 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

E-commerce in de voedingssector.

We vernamen onlangs dat Wink, de onlinesupermarkt van de groep Louis Delhaize, in juli 2018 de deuren zou sluiten.

Wink vertegenwoordigde de toekomst van de e-commerce van de groep Louis Delhaize. België hinkt in vergelijking met andere Europese landen enigszins achterop wat de onlineverkoop in de voedingssector betreft.

1. Welke impact zal de sluiting van Wink hebben op de werkgelegenheid?

2. Wat is het marktaandeel van de e-commerce in de voedingssector, en hoe is de situatie in vergelijking met andere Europese landen?

3. Hoe komt het volgens u dat de Belgische voedingsbedrijven moeite hebben om hun e-commerce uit te bouwen?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking van 22 januari 2019, op de vraag nr. 2397 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 02 juli 2018 (Fr.):

Vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées

DO 2017201824047

Question n° 2397 de madame la députée Isabelle Galant du 02 juillet 2018 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées:

L'e-commerce dans le secteur alimentaire.

Nous apprenions récemment que le supermarché Wink appartenant au groupe Delhaize allait fermer en juillet 2018.

Wink représentait l'avenir du commerce en ligne pour ce groupe. En comparaison avec d'autres pays européens, il semble que la Belgique soit moins en pointe dans le domaine de l'achat en ligne dans le secteur alimentaire.

1. Quel impact sur l'emploi la fermeture de Wink aura-t-elle?

2. Quelle est la part de marché du commerce en ligne dans le secteur alimentaire, et en comparaison avec la situation chez nos voisins européens?

3. Par quelles raisons expliqueriez-vous la difficulté pour les entreprises alimentaires belges à développer leur commerce en ligne?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées du 22 janvier 2019, à la question n° 2397 de madame la députée Isabelle Galant du 02 juillet 2018 (Fr.):

1. Wat betreft uw eerste vraag - met name welke de impact is van de sluiting van de supermarkt Wink op de werkgelegenheid - wil ik u vooraf meedelen dat deze supermarkt Wink onderdeel is van de groep Louis Delhaize waartoe ook de supermarkten Louis Delhaize, Match, Delitraiteur, Delfood en Cora behoren.

Wink is dus geen onderdeel van de groep Ahold Delhaize waartoe de supermarktketens Delhaize en AD Delhaize behoren. Wink was tot voor kort de enige 100 % *stand-alonedrive*-keten en stelde zeven werknemers tewerk

2. Volgens de cijfers van Comeos, wordt 1,5 % van de omzet in voedingsmiddelen online gerealiseerd. Volgens zijn jaarverslag heeft de groep Colruyt 5 % van de omzet in voedingsmiddelen behaald via zijn online service Collect and go. Bij de groep Ahold Delhaize, die aanwezig is op verschillende markten (in België, Nederland en internationaal), gebeurde in 2017 4,4 % van de verkopen via e-commerce, waarvan 1,5 % voor voeding.

Elk jaar organiseert Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium van de FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie) een enquête over het gebruik van ICT bij ondernemingen. Deze enquête wordt geharmoniseerd op Europees niveau en hierdoor kunnen er vergelijkingen gemaakt worden met de andere lidstaten van de Europese Unie.

Er zijn echter geen resultaten beschikbaar voor e-commerce in de voedingssector, maar enkel voor de kleinhandel in zijn geheel.

Volgens de resultaten van deze enquête, voor het jaar 2017, voor de volledige detailhandel met uitzondering van de verkoop van motorvoertuigen, vertegenwoordigde de verkoop aan particulieren via een website voor België 1 % van de totale omzet, terwijl het Europese gemiddelde 8 % bedroeg.

Voor de buurlanden bedroeg dit 6 % voor Frankrijk, 7 % voor Nederland en 4 % voor Duitsland (het cijfer voor 2016 is het laatst beschikbare cijfer). Er is geen cijfer voor Luxemburg.

3. De jaarverslagen van de supermarktketens tonen dat er een reële bereidheid is om de komende jaren te investeren in e-commerce voor voedingsmiddelen.

In het kader van het e-commerce platform werd uitgebreid overleg gepleegd om e-commerce te stimuleren en de oprichting of het behoud van distributiecentra in ons land aan te moedigen.

Dit heeft met name geresulteerd in de goedkeuring van nacht- en zondagswerk in de e-commerce sector in het kader van collectieve arbeidsovereenkomsten.

1. En ce qui concerne votre première question - à savoir quel est l'impact de la fermeture du supermarché Wink sur l'emploi - je souhaite d'abord attirer votre attention sur le fait que ce supermarché Wink fait partie du groupe Louis Delhaize dont les supermarchés Louis Delhaize, Match, Delitraiteur, Delfood en Cora font également partie.

Wink ne fait donc pas partie du groupe Ahold Delhaize auquel appartiennent les supermarchés Delhaize en AD Delhaize. Wink était jusqu'à peu la seule enseigne de la chaîne *stand-alonedrive* et employait sept travailleurs.

2. D'après les chiffres de Comeos, 1,5 % du chiffre d'affaires alimentaire est réalisé en ligne. Selon son rapport annuel, le groupe Colruyt a réalisé 5 % de son chiffre d'affaires alimentaire grâce à son service en ligne Collect and go. Le groupe Ahold Delhaize qui est présent sur plusieurs marchés (en Belgique, aux Pays Bas et à l'international) a réalisé en 2017 4,4 % des ventes en e-commerce, dont 1,5 % en alimentation.

Chaque année, Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium du SPF Économie, P.M.E., Classes moyennes et Energie) effectue une enquête sur l'utilisation des TIC par les entreprises. Cette enquête est harmonisée au niveau européen et permet donc d'effectuer des comparaisons avec les autre états membres de l'Union européenne.

Il n'y a toutefois pas de résultats disponibles pour l'e-commerce dans le secteur alimentaire mais il y a uniquement des résultats pour l'ensemble du commerce de détail.

Selon les résultats de cette enquête, pour l'année 2017, pour l'ensemble du commerce de détail, à l'exception de la vente de véhicules automobiles, les ventes aux particuliers via un site web représentaient, pour la Belgique, 1 % du chiffre d'affaires total alors que la moyenne européenne était de 8 %.

Pour les pays voisins, cela représentait 6 % pour la France, 7 % pour les Pays-Bas et 4 % pour l'Allemagne (chiffre pour 2016, dernier chiffre disponible). Il n'y a pas de chiffre pour le Luxembourg.

3. La lecture des rapports annuels des enseignes de la grande distribution montre une réelle volonté d'investir dans l'e-commerce alimentaire dans les prochaines années.

De plus, des discussions approfondies ont eu lieu dans le cadre de la plateforme e-commerce afin de stimuler le commerce en ligne et favoriser l'implantation ou le maintien de centres de distribution dans notre pays.

Cela a abouti, notamment, à l'autorisation du travail de nuit et du dimanche dans le secteur de l'e-commerce dans le cadre de conventions collectives de travail.

DO 2018201925458

Vraag nr. 2501 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Leen Dierick van 14 november 2018 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Afrikaanse varkenspest. - Tijdelijke werkloosheidscijfers.

De Federatie van het Belgisch Vlees (FEBEV) en de federatie van de Belgische voedingsindustrie (Fevia) hebben recent een vragenlijst verstuurd naar de getroffen bedrijven in het kader van de Afrikaanse varkenspest.

Op basis van de resultaten uit de bevraging en onder impuls van FEBEV en Fevia heeft u de Afrikaanse varkenspest als overmacht erkent. Hierdoor kunnen de betrokken arbeiders en bedienden uitkeringen ontvangen voor tijdelijke werkloosheid. Tot vandaag is nog niet gekend of de getroffen bedrijven reeds gebruik maken van deze mogelijkheid.

1. Hoeveel Belgische bedrijven zijn reeds getroffen door de Afrikaanse varkenspest, graag opgedeeld op basis van de gewesten?

2. Hoeveel van de getroffen Belgische bedrijven maken gebruik van de maatregel tijdelijke werkloosheid, graag opgedeeld op basis van de gewesten?

3. Om hoeveel arbeiders en bedienden die reeds gebruik maken van de maatregel tijdelijke werkloosheid gaat het binnen de getroffen Belgische bedrijven, graag opgedeeld op basis van de gewesten en per statuut?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking van 22 januari 2019, op de vraag nr. 2501 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Leen Dierick van 14 november 2018 (N.):

1. Deze gegevens zijn niet gekend bij de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA).

2. Vier bedrijven, waarvan twee in Vlaanderen en twee in Wallonië, hebben bij de RVA een aanvraag voor tijdelijke werkloosheid wegens overmacht ingevolge varkenspest ingediend.

DO 2018201925458

Question n° 2501 de madame la députée Leen Dierick du 14 novembre 2018 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées:

Peste porcine africaine. - Chiffres relatifs au chômage temporaire.

La Fédération Belge de la Viande (FEBEV) et la Fédération de l'industrie alimentaire belge (Fevia) ont récemment envoyé un questionnaire aux exploitations touchées par la peste porcine africaine.

Sur la base des résultats de l'enquête et sous l'impulsion de FEBEV et Fevia, vous avez reconnu la peste porcine africaine comme un cas de force majeure. Cela permet aux ouvriers et aux employés concernés de bénéficier d'allocations de chômage temporaire. À ce jour, on ignore encore si les exploitations concernées font déjà usage de cette possibilité.

1. Pourriez-vous communiquer, de préférence par région, combien d'exploitations belges sont déjà touchées par la peste porcine africaine?

2. Pourriez-vous communiquer, de préférence par région, combien des exploitations belges concernées ont recours à la mesure de chômage temporaire?

3. Pourriez-vous communiquer, de préférence par région et par statut, combien d'ouvriers et d'employés bénéficient déjà de la mesure de chômage temporaire au sein des exploitation belges concernées?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées du 22 janvier 2019, à la question n° 2501 de madame la députée Leen Dierick du 14 novembre 2018 (N.):

1. Ces données ne sont connues par l'Office National de l'Emploi (ONEM).

2. Quatre entreprises, dont deux en Flandre et deux en Wallonie, ont introduit auprès de l'ONEM une demande de chômage temporaire pour cause de force majeure à la suite de la peste porcine.

3. Voor 48 werknemers werden aanvrage tijdelijke werkloosheid wegens overmacht ingevolge varkenspest ingediend. Hiervan zijn er twee werkzaam voor een bedrijf in Wallonië, de overigen in Vlaanderen. Andere gegevens zijn niet voorhanden.

DO 2018201925524

Vraag nr. 2503 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Anne-Catherine Goffinet van 20 november 2018 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Afsluiten van opeenvolgende overeenkomsten van bepaalde tijd.

Met betrekking tot het afsluiten van opeenvolgende overeenkomsten van bepaalde tijd herinnert Europa aan het volgende:

"In zijn arrest van 26 februari 2015 (HvJ-EU, 26 februari 2015, nr. C-238/14, Europese Commissie/Groothertogdom Luxemburg) heeft het Hof eraan herinnerd dat er, teneinde misbruiken te voorkomen, 'objectieve redenen' vereist zijn voor het afsluiten van opeenvolgende overeenkomsten voor bepaalde tijd en dat die moeten worden opgevat als precieze en concrete omstandigheden welke een bepaalde activiteit kenmerken en dus rechtvaardigen dat er in die bijzondere context gebruik wordt gemaakt van dergelijke overeenkomsten."

In uw antwoord van 23 maart 2016 op een schriftelijke vraag (vraag nr. 683, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2015-2016, nr. 68) heeft u evenwel het volgende geschreven:

"De wet vermoedt in principe het bestaan van een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd van zodra minstens twee contracten die voor een bepaalde tijd en met dezelfde werkgever zijn afgesloten, elkaar opvolgen (artikel 10, 1e lid, van de wet van 3 juli 1978).

De opeenvolging van dergelijke overeenkomsten is evenwel toegestaan, indien: zonder dat de opeenvolging gerechtvaardigd wordt wegens de aard van het werk of wegens andere wettige redenen, het gaat om ten hoogste vier opeenvolgende overeenkomsten voor een bepaalde tijd, met elk een looptijd van minstens drie maanden en waarvan de totale duur niet meer dan twee jaar bedraagt (artikel 10*bis*, § 2, van de wet)."

3. Des demandes de chômage temporaire pour cause de force majeure à la suite de la peste porcine ont été introduites pour 48 travailleurs. Deux d'entre eux travaillent dans une entreprise située en Wallonie, les autres travaillent en Flandre. Des autres données ne sont pas disponibles.

DO 2018201925524

Question n° 2503 de madame la députée Anne-Catherine Goffinet du 20 novembre 2018 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées:

Conclusion de contrats à durée déterminée successifs.

Concernant la conclusion de contrats à durée déterminée successifs, l'Europe rappelle que:

"Dans son arrêt du 26 février 2015 (CJUE, 26 février 2015, n° C-238/14, Commission européenne c/Grand-Duché de Luxembourg), la Cour a rappelé que pour prévenir des abus, il faut des "raisons objectives" à la conclusion des contrats à durée déterminée successifs et qu'il faut entendre par là des circonstances précises et concrètes caractérisant une activité déterminée et étant de nature à justifier dans ce contexte particulier la conclusion de ces contrats".

Or, le 23 mars 2016, en réponse à une question parlementaire (question n° 683, *Questions et Réponses*, Chambre, 2015-2016, n° 68), vous avez expliqué:

"En principe, la loi présume l'existence d'un contrat à durée indéterminée dès lors qu'au moins deux contrats conclus pour une durée déterminée avec le même employeur se succèdent (article 10, 1*er* alinéa de la loi du 3 juillet 1978).

La succession de tels contrats reste cependant autorisée, lorsque: sans que la succession soit justifiée par la nature du travail ou par d'autres raisons légitimes, il s'agit au maximum de quatre contrats à durée déterminée successifs, d'une durée de trois mois au moins chacun et dont la durée totale n'excède pas deux ans (article 10*bis*, § 2 de la loi)";.

1. Strookt die verklaring met richtlijn 1999/70, die uitvoering geeft aan de Europese kaderovereenkomst van 18 maart 1999?

2. Kan een werkgever overeenkomstig die richtlijn zonder objectieve reden en zonder dat de aard van het werk dit rechtvaardigt, overeenkomsten voor bepaalde tijd afsluiten mits er een maximumaantal en een minimum- en maximumduur in acht worden genomen?

3. Hoe interpreteert u de wet van 3 juli 1978?

4. Denkt u niet dat een nationale bepaling die het gebruik van opeenvolgende overeenkomsten voor bepaalde tijd op algemene en abstracte wijze toestaat door middel van een wettelijke of reglementaire norm, niet strookt met de kaderovereenkomst, temeer daar er wordt opgemerkt dat er dergelijke personeelsleden kunnen worden aangeworven om in permanente en duurzame behoeften te voorzien?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking van 22 januari 2019, op de vraag nr. 2503 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Anne-Catherine Goffinet van 20 november 2018 (Fr.):

De overeenkomsten voor een bepaalde tijd en meer bepaald de opeenvolging van verscheidene van dergelijke overeenkomsten worden geregeld door de artikelen 10 en 10*bis* van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten (hierna: de wet).

De wet vermoedt in principe het bestaan van een overeenkomst voor onbepaalde tijd van zodra minstens twee contracten die voor een bepaalde tijd en met dezelfde werkgever zijn afgesloten, elkaar opvolgen (artikel 10, eerste lid, van de wet).

De opeenvolging van dergelijke overeenkomsten is evenwel toegestaan, indien:

- de onderbreking tussen de overeenkomsten toe te schrijven is aan de werknemer (artikel 10 van de wet);

- de opeenvolging van overeenkomsten voor een bepaalde tijd gerechtvaardigd is wegens de aard van het werk of wegens een andere wettige reden (artikel 10 van de wet);

- zonder dat de opeenvolging gerechtvaardigd wordt wegens de aard van het werk of wegens andere wettige redenen, het gaat om ten hoogste vier opeenvolgende overeenkomsten voor een bepaalde tijd, met elk een looptijd van minstens drie maanden en waarvan de totale duur niet meer dan twee jaar bedraagt (artikel 10*bis*, § 2, van de wet)

1. Cette affirmation est-elle en accord avec la directive 1999/70 qui exécute l'accord-cadre européen du 18 mars 1999?

2. En conformité avec cette directive, un employeur peut-il, sans raison objective, ni que la nature du travail le justifie, conclure des contrats à durée déterminée pour autant qu'il respecte un nombre maximal et une durée minimale et maximale?

3. Quelle est votre interprétation de la loi du 3 juillet 1978?

4. Ne pensez-vous pas qu'une disposition nationale qui autorise de manière générale et abstraite par une norme législative ou réglementaire le recours à des contrats à durée déterminée successifs n'est pas conforme à l'accord-cadre, d'autant qu'il est constaté que ce type de personnel peut être engagé pour satisfaire des besoins permanents et durables?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées du 22 janvier 2019, à la question n° 2503 de madame la députée Anne-Catherine Goffinet du 20 novembre 2018 (Fr.):

Les contrats à durée déterminée, et plus particulièrement la succession de plusieurs d'entre eux, sont régis par les articles 10 et 10*bis* de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail (ci-après la loi).

En principe, la loi présume l'existence d'un contrat à durée indéterminée dès lors qu'au moins deux contrats conclus pour une durée déterminée avec le même employeur se succèdent (article 10, 1*er* alinéa, de la loi).

La succession de tels contrats reste cependant autorisée, lorsque:

- l'interruption, entre les contrats à durée déterminée, est attribuable au travailleur (article 10 de la loi);

- la succession des contrats à durée déterminée est justifiée par la nature du travail ou par d'autres raisons légitimes (article 10 de la loi);

- sans que la succession soit justifiée par la nature du travail ou par d'autres raisons légitimes, s' il s'agit au maximum de quatre contrats à durée déterminée successifs, d'une durée de trois mois au moins chacun et dont la durée totale n'excède pas deux ans (article 10*bis*, § 2, de la loi);

- zonder dat de opeenvolging gerechtvaardigd wordt wegens de aard van het werk of wegens andere wettige redenen, het gaat om opeenvolgende contracten voor bepaalde tijd, met elk een looptijd van minstens zes maanden, voor zover een voorafgaandelijke toelatingsaanvraag is ingediend en de totale duur van deze overeenkomsten niet meer dan drie jaar bedraagt (artikel 10*bis*, § 3, van de wet).

Met betrekking tot deze laatste situatie moet worden benadrukt dat er ten hoogste zes overeenkomsten met telkens een duur van zes maanden kunnen worden gesloten in de hypothese van de maximale duur van drie jaar voorzien door het betrokken artikel 10*bis*, § 3, van de wet.

De Richtlijn 1999/70/EG van de Raad van 28 juni 1999 betreffende de door het EVV, de UNICE en het CEEP gesloten raamovereenkomst inzake arbeidsovereenkomsten voor bepaalde tijd (hierna: de richtlijn) verduidelijkt in clausule 5, punt 1: "Teneinde misbruik als gevolg van het gebruik van opeenvolgende arbeidsovereenkomsten of arbeidsverhoudingen voor bepaalde tijd te voorkomen, voeren de lidstaten, na raadpleging van de sociale partners overeenkomstig de nationale wetgeving, collectieve overeenkomsten of gebruiken, en/of de sociale partners, wanneer er geen gelijkwaardige wettelijke maatregelen ter voorkoming van misbruik bestaan, op een wijze die rekening houdt met de behoeften van bepaalde sectoren en/of categorieën werknemers, een of meer van de volgende maatregelen in:

a) vaststelling van objectieve redenen die een vernieuwing van dergelijke overeenkomsten of verhoudingen rechtvaardigen;

b) vaststelling van de maximale totale duur van opeenvolgende arbeidsovereenkomsten of arbeidsverhoudingen voor bepaalde tijd;

c) vaststelling van het aantal malen dat dergelijke overeenkomsten of verhoudingen mogen worden vernieuwd."

De artikelen 10 en 10*bis* van de wet beantwoorden wel degelijk aan de door de richtlijn vastgestelde grenzen.

Artikel 10 van de wet laat de opeenvolging van overeenkomsten voor bepaalde tijd toe wegens wettige redenen of wanneer deze opeenvolging gerechtvaardigd is wegens de aard van het werk, hetgeen in overeenstemming is met de bepalingen van clausule 5, punt 1, letter a, van de richtlijn.

Indien er geen wettige redenen zijn, beperkt artikel 10*bis* het aantal hernieuwingen van dit type overeenkomsten en bepaalt dit artikel een totale maximumduur. Deze grenzen zijn in overeenstemming met de bepalingen van clausule 5, punt 1, letters b) en c), van de richtlijn.

- sans que la succession soit justifiée par la nature du travail ou par d'autres raisons légitimes, s'il s'agit de contrats à durée déterminée successifs, d'une durée de six mois au moins chacun, pour autant qu'une demande d'autorisation préalable ait été introduite et que la durée totale de ces contrats n'excède pas trois ans (article 10*bis*, § 3, de la loi)

Dans ce dernier cas, il paraît utile de préciser qu'au maximum six contrats .d'une durée de six mois chacun pourraient donc être conclus dans l'hypothèse de la durée maximale de trois ans prévue par ledit article 10*bis*, § 3, de la loi.

La Directive 1999/70/CE du Conseil du 28 juin 1999 concernant l'accord-cadre CES, UNICE et CEEP sur le travail à durée déterminée (ci-après la directive) précise, clause 5, point 1: "Afin de prévenir les abus résultant de l'utilisation de contrats ou de relations de travail à durée déterminée successifs, les États membres, après consultation des partenaires sociaux, conformément à la législation, aux conventions collectives et pratiques nationales, et/ou les partenaires sociaux, quand il n'existe pas des mesures légales équivalentes visant à prévenir les abus, introduisent d'une manière qui tienne compte des besoins de secteurs spécifiques et/ou de catégories de travailleurs, l'une ou plusieurs des mesures suivantes:

a) des raisons objectives justifiant le renouvellement de tels contrats ou relations de travail;

b) la durée maximale totale de contrats ou relations de travail à durée déterminée successifs;

c) le nombre de renouvellements de tels contrats ou relations de travail."

Les articles 10 et 10*bis* de loi répondent bien aux limites fixées par la directive.

L'article 10 de la loi autorise la succession de contrats à durée déterminée pour des raisons légitimes ou lorsque cette succession est justifiée par la nature du travail, ce qui correspond au prescrit de l'article de la clause 5, point 1, lettre a de la directive.

En l'absence de raisons légitimes, l'article 10*bis* limite le nombre de renouvellement de ce type de contrats et fixe une durée maximale totale. Ces limites répondent au prescrit de la clause 5, point 1, lettres b) et c) de la directive.

Bijgevolg mag een in België gevestigde werkgever, in overeenstemming met de Europese reglementering, zonder dat de aard van het werk het rechtvaardigt en zonder objectieve reden, meerdere arbeidsovereenkomsten voor bepaalde tijd op opeenvolgende wijze sluiten, voor zover de grenzen bepaald door artikel 10*bis* van de wet nageleefd worden.

Tenslotte moet worden opgemerkt dat de Europese Commissie naar aanleiding hiervan nooit enig bezwaar heeft gemaakt.

Par conséquent, conformément à la réglementation européenne, un employeur établi en Belgique, peut sans que la nature du travail le justifie et sans raison objective, conclure, de manière successive, plusieurs contrats de travail à durée déterminée, pour autant que les limites prévues par l'article 10*bis* de la loi soient respectées.

Enfin, il faut noter que la Commission européenne n'a jamais soulevé aucune objection à ce propos.

DO 2018201925534

Vraag nr. 2504 van de heer volksvertegenwoordiger Benoît Friart van 20 november 2018 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Daling van het aantal faillissementen.

Ik zou u enkele vragen willen stellen over de faillissementen in de eerste helft van 2018. Graydon heeft een analyse uitgevoerd.

In Vlaanderen en Wallonië is het aantal faillissementen met respectievelijk 8 % en 11 % gedaald, terwijl het aantal faillissementen in Brussel met 21,2 % toegenomen is. Die omgekeerde tendens voor het Hoofdstedelijk Gewest wordt verklaard door de jacht op de slapende ondernemingen die er georganiseerd wordt.

In de eerste tien maanden van het jaar heeft het studiebureau Graydon 8.792 faillissementen voor het hele land en alle sectoren samen geregistreerd. Er worden ook verschillende ontwikkelingen vastgesteld in functie van de min of meer getroffen sectoren: persoonlijke diensten (+17,1 %), garages (+16,2 %) en de bouw (+4,2 %).

Door de daling van het aantal faillissementen, behalve in Brussel, werd het banenverlies dus beperkt. In de eerste zes maanden van het jaar gingen er slechts 15.711 banen verloren, wat opmerkelijk is en sinds de periode vóór de crisis van 2008 niet meer gebeurd is.

1. Draagt u kennis van de analyse van Graydon? Kunt u die cijfers bevestigen?

2. Kunt u de volgens u belangrijkste cijfers verstrekken over het aantal faillissementen, zowel globaal als per sector, en ook opgesplitst per provincie en Gewest? Kan u ons uw analyse bezorgen?

DO 2018201925534

Question n° 2504 de monsieur le député Benoît Friart du 20 novembre 2018 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées:

La diminution du nombre de faillites.

J'aimerais vous interroger sur les faillites au premier semestre 2018. Une analyse a été effectuée par la société Graydon.

En Flandres et en Wallonie, les faillites ont diminué de, respectivement 8 % et 11 % tandis qu'à Bruxelles, leur nombre a augmenté de 21,2 %. Cette situation contrastée pour la région de la capitale s'explique en raison de la chasse aux sociétés dormantes qui s'y déroule.

Sur les dix premiers mois de l'année, le bureau d'études Graydon a enregistré 8.792 faillites pour l'ensemble du pays et tous secteurs confondus. Il est également à noter différentes évolutions en fonction des secteurs plus ou moins touchés: les services du personnel (+17,1 %), les garages (+16,2 %) et le bâtiment (+4,2 %).

La diminution du nombre de faillites, excepté à Bruxelles, a par conséquent limité le nombre de pertes d'emploi. Seuls 15.711 emplois perdus lors des six premiers mois de l'année, ce qui est remarquable et n'était plus arrivé depuis la période avant la crise de 2008.

1. Avez-vous pris connaissance de l'analyse réalisée par le bureau d'études Graydon? Confirmez-vous ces chiffres?

2. Pouvez-vous transmettre les chiffres les plus significatifs selon vous quant au nombre de faillites tant global, que par secteur et ce, également pour les provinces et régions et faire part de votre analyse?

3. Kunt u, naar het voorbeeld van de vorige vraag, nauwkeuriger cijfers verstrekken over het banenverlies als gevolg van de faillissementen?

4. Wat zijn uw prognoses voor de tweede helft van 2018?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking van 22 januari 2019, op de vraag nr. 2504 van de heer volksvertegenwoordiger Benoît Friart van 20 november 2018 (Fr.):

Het antwoord op deze vraag is het geachte Kamerlid rechtstreeks toegestuurd. Gezien het louter documentaire karakter ervan wordt het niet in het Bulletin van *Vragen en Antwoorden* opgenomen maar ligt het ter inzage bij de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers (dienst Parlementaire Vragen).

3. À l'instar de la question précédente, pouvez-vous communiquer des chiffres plus précis sur les pertes d'emploi liées aux faillites?

4. Quelles sont vos prévisions pour le second semestre 2018?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées du 22 janvier 2019, à la question n° 2504 de monsieur le député Benoît Friart du 20 novembre 2018 (Fr.):

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 2018201925596

Vraag nr. 2511 van Juffrouw Yoleen Van Camp van 22 november 2018 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Flexi-jobs in de Kempense horeca.

In de horeca schieten de flexi-jobs als paddenstoelen uit de grond.

Kan u de cijfers bezorgen van het aantal flexi-jobs in de horeca in het gerechtelijk arrondissement Turnhout vanaf januari 2017 tot zo recent mogelijk, opgesplitst per kwartaal en per gemeente/stad uit het arrondissement?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking van 22 januari 2019, op de vraag nr. 2511 van Juffrouw Yoleen Van Camp van 22 november 2018 (N.):

Hieronder vindt u een tabel die een overzicht biedt van het aantal flexi-jobwerknemers (arbeidsplaatsen) per kwartaal in de periode van het eerste kwartaal 2017 tot en met het tweede kwartaal 2018 voor de steden en gemeenten die behoren tot het bestuurlijk arrondissement Turnhout.

DO 2018201925596

Question n° 2511 de Mademoiselle Yoleen Van Camp du 22 novembre 2018 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées:

Les flexi-jobs dans l'horeca en Campine.

Les flexi-jobs se multiplient très rapidement dans notre pays.

Pouvez-vous fournir les chiffres relatifs au nombre de flexi-jobs dans l'horeca dans l'arrondissement judiciaire de Turnhout pendant la période allant de janvier 2017 jusqu'à la date la plus récente possible, en ventilant les chiffres par trimestre et par commune/ville de l'arrondissement?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées du 22 janvier 2019, à la question n° 2511 de Mademoiselle Yoleen Van Camp du 22 novembre 2018 (N.):

Vous trouverez ci-dessous un tableau présentant un aperçu du nombre de travailleurs flexi-jobs (emplois) par trimestre pour la période s'étendant du premier trimestre 2017 au deuxième trimestre 2018 inclus pour les villes et communes appartenant à l'arrondissement administratif de Turnhout.

Gemeente/*Commune*	20171	20172	20173	20174	20181	20182
ARENDONK	34	31	41	31	44	43
BAARLE-HERTOG			1		1	1
BALEN	58	65	68	62	83	68
BEERSE	35	42	55	46	61	67
DESSEL	31	76	57	32	64	135
GEEL	180	221	244	260	338	402
GROBBENDONK	63	64	60	71	66	65
HERENTALS	130	156	181	184	191	218
HERENTHOUT	30	28	33	27	36	36
HERSELT	65	65	90	93	108	114
HOOGSTRATEN	89	111	112	123	131	155
HULSHOUT	23	23	30	31	37	38
KASTERLEE	146	165	194	181	231	260
LAAKDAL	79	74	68	64	73	80
LILLE	52	64	66	89	93	121
MEERHOUT	21	25	24	24	34	39
MERKSPLAS	22	30	46	36	38	43
MOL	116	137	156	169	197	237
OLEN	44	49	62	53	69	72
OUD-TURNHOUT	55	70	109	84	63	72
RAVELS	22	27	30	35	39	49
RETIE	43	48	60	48	66	81
RIJKEVORSEL	37	40	44	38	47	50
TURNHOUT	81	117	129	135	166	221
VORSELAAR	20	17	18	16	14	36
VOSSELAAR	42	47	50	48	47	57
WESTERLO	84	102	110	102	115	143
Eindtotaal/*Total général*	1602	1894	2138	2082	2452	2903

DO 2018201925680

Vraag nr. 2519 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 28 november 2018 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Verplichte afronding voor cashbetalingen.

De regering heeft onlangs een akkoord bereikt over de verplichte afronding tot op vijf cent voor cashbetalingen.

1. Wat zijn de details van dit wetsontwerp?
2. Wanneer zal de wet van kracht worden?
3. Welk overleg werd hierover gevoerd?

DO 2018201925680

Question n° 2519 de monsieur le député Gautier Calomne du 28 novembre 2018 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées:

L'arrondi obligatoire pour les paiements en espèces.

Il me revient que le gouvernement s'est récemment accordé sur l'arrondi obligatoire jusqu'à cinq centimes pour les paiements en espèces.

1. Pouvez-vous communiquer les détails de ce projet?
2. Quand ce dernier sera-t-il mis en oeuvre?
3. Quelles sont les concertations menées sur ce dossier?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking van 22 januari 2019, op de vraag nr. 2519 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 28 november 2018 (Fr.):

1. Het is de bedoeling bij cashbetalingen door de consument het totaalbedrag af te ronden naar het dichtstbijzijnde veelvoud van vijf cent.

Daarnaast blijven de handelaars vrij om de afronding ook voor andere betaalwijzen toe te passen. Er wordt voorzien dat via koninklijk besluit de verplichting tot afronding kan worden uitgebreid tot deze betaalwijzen.

Voor alle duidelijkheid, het gaat om betalingen waarbij de handelaar en de consument gelijktijdig aanwezig zijn. De verplichte vermelding van het totaalbedrag en van het afgeronde totaalbedrag op het kassaticket of het betaalbewijs blijft behouden.

2. Deze verplichting zal normaal gezien op 1 december 2019 in werking treden. Daartoe wordt een uitgebreide informatiecampagne opgezet.

3. Dit ontwerp sluit aan bij een gemeenschappelijke vraag van Comeos, UNIZO en *Union des Classes Moyennes* (UCM).

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées du 22 janvier 2019, à la question n° 2519 de monsieur le député Gautier Calomne du 28 novembre 2018 (Fr.):

1. L'idée est d'arrondir le montant total au multiple de cinq centimes le plus proche pour les paiements en espèces par le consommateur.

En outre, les commerçants sont libres d'appliquer également l'arrondissement pour d'autres moyens de paiement. Il est prévu que l'obligation d'arrondissement peut être étendue par arrêté royal à ces modes de paiement.

Pour éviter tout malentendu: il s'agit de paiements qui ont lieu en la présence physique simultanée du consommateur et du commerçant. L'obligation de mentionner le montant total et le montant total arrondi sur le ticket de caisse ou sur la preuve du paiement est maintenue.

2. Normalement, cette obligation entrera en vigueur le 1er décembre 2019. Une vaste campagne d'information sera organisée à cette occasion.

3. Ce projet s'inscrit dans le prolongement de la demande commune formulée par Comeos, UNIZO et l'Union des Classes Moyennes (UCM).

DO 2018201925691

Vraag nr. 2520 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 28 november 2018 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Overheidsdiensten. - Personeelssterkte en loonmassa.

Kunt u, ter vervollediging van mijn informatie over het personeel bij de diensten waarvoor u als voogdijminister bevoegd bent, voor de jaren 2014, 2015, 2016, 2017 en het eerste halfjaar van 2018 een schatting meedelen van de effectieve personeelssterkte en de loonmassa?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking van 22 januari 2019, op de vraag nr. 2520 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 28 november 2018 (Fr.):

DO 2018201925691

Question n° 2520 de monsieur le député Gautier Calomne du 28 novembre 2018 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées:

Services publics. - Effectifs physiques et masses salariales.

Afin de compléter mon information sur les ressources humaines au sein des services qui dépendent de votre tutelle gouvernementale, pourriez-vous communiquer les estimations des effectifs physiques et des masses salariales correspondantes pour les années 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018 (premier semestre)?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées du 22 janvier 2019, à la question n° 2520 de monsieur le député Gautier Calomne du 28 novembre 2018 (Fr.):

Onderstaande tabel geeft het aantal personeelsleden en de totale loonkosten weer van de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie voor de jaren 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018 (eerste semester):

Le tableau repris ci-dessous reprend les effectifs physiques ainsi que la masse salariale pour les membres du personnel du SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie pour les années 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018 (premier semestre):

	2014	2015	2016	2017	7/1/2018
Aantal personeelsleden van de FOD Economie (in eenheden)/ *Nombre de membres du personnel du SPF Economie (en unités physiques)*	2 161	2 042	1 955	1 898	1 822
Totale loonsom van de FOD Economie in K EU/ *Masse salariale du SPF Economie en K EUR*	106 475	102 785	103 291	101 079	49 702

DO 2018201925694

Vraag nr. 2521 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 28 november 2018 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

AVG. - Naleving door de overheidsdiensten.

Kunt u, ter vervollediging van mijn informatie over het nakomen door de overheidsdiensten van de uit de algemene verordening gegevensbescherming (AVG) voortvloeiende verplichtingen, een stand van zaken meedelen voor alle administraties waarvoor u als voogdijminister bevoegd bent?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking van 22 januari 2019, op de vraag nr. 2521 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 28 november 2018 (Fr.):

De voorzitter van het Directiecomité van de FOD Economie neemt in zijn hoedanigheid van verwerkingsverantwoordelijke alle technische en organisatorische maatregelen volgens de bepalingen van de AVG, met name het bijhouden van een register van de verwerkingsactiviteiten.

DO 2018201925694

Question n° 2521 de monsieur le député Gautier Calomne du 28 novembre 2018 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées:

RGPD. - Mise en conformité des services publics.

Afin de compléter mon information sur la mise en conformité des services publics avec les obligations qui découlent du règlement général sur la protection des données (RGPD), pourriez-vous communiquer l'état de la situation pour les administrations qui dépendent de votre tutelle ministérielle?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées du 22 janvier 2019, à la question n° 2521 de monsieur le député Gautier Calomne du 28 novembre 2018 (Fr.):

Le président du Comité de direction du SPF Économie, en sa qualité de responsable du traitement, prend toutes les mesures organisationnelles et techniques conformément au prescrit du RGPD, notamment la tenue d'un registre des activités de traitement.

DO 2018201925714

Vraag nr. 2523 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 28 november 2018 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Black Friday. - Impact.

Black Friday is een concept dat rechtstreeks uit de Verenigde Staten is overgewaaid. Het valt daags na het beroemde Amerikaanse familiefeest Thanksgiving (dat op de derde donderdag van november gevierd wordt).

Vanaf die dag bieden de handelszaken tal van promoties en andere goede deals aan om hun producten te kunnen verkopen. Die acties lopen gedurende het hele weekend. 's Maandags worden ze afgesloten met spectaculaire promoties, zij het enkel online. Dat is dan Cyber Monday geworden.

Dit commercieel en cultureel verschijnsel is in 2010 in België opgedoken en heeft snel uitbreiding genomen. Tal van handelszaken doen eraan mee, maar bij ons duren de promoties een hele week.

1. Kan men een raming maken van het percentage Belgische bedrijven (alle types) dat gedurende die promotieperiode aan die acties deelgenomen heeft? Uit welke sectors komen de meeste deelnemers?

2. Welke impact heeft die promotieweek gehad op de verkoopcijfers van de Belgische ondernemingen die op die kar gesprongen zijn?

3. Welke impact heeft die promotieweek op de uitgaven van de Belgen gehad? Kunt u die cijfers vergelijken met die van dezelfde periode tijdens de vijf voorgaande jaren?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking van 22 januari 2019, op de vraag nr. 2523 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 28 november 2018 (Fr.):

1. Er bestaan geen officiële statistieken over de deelname van bedrijven aan acties rond Black Friday of andere soorten commerciële acties.

DO 2018201925714

Question n° 2523 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 28 novembre 2018 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées:

Black Friday. - Impact.

Le *Black Friday* (ou vendredi noir) est un concept venu tout droit des États-Unis. Il tombe le lendemain de la célèbre fête familiale américaine *Thanksgiving* (qui est fêté le troisième jeudi du mois de novembre).

À partir de ce jour, les enseignes multiplient les promotions et autres bonnes affaires pour vendre leurs produits et prolongent leurs actions durant tout le week-end pour se clôturer le lundi par de spectaculaires promotions mais en ligne cette fois. Ce lundi particulier est devenu le *Cyber Monday*.

Ce phénomène commercialo-culturel a débarqué en Belgique en 2010 et a très vite pris de l'ampleur. Nombre d'enseignes jouent le jeu mais chez nous les promotions durent toute une semaine.

1. Peut-on estimer le pourcentage d'entreprises belges tous types confondus qui ont participé à ces actions durant cette période de promotions? Quels sont les secteurs qui enregistrent le plus grand nombre de participations?

2. Quel a été l'impact de cette semaine de promotions sur les ventes des entreprises belges qui se sont prêtées au jeu?

3. Quel a été l'impact de cette semaine de promotions sur les dépenses des belges? Quelles comparaisons peut-on faire pour cette même période durant les cinq dernières années?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées du 22 janvier 2019, à la question n° 2523 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 28 novembre 2018 (Fr.):

1. Il n'existe pas de statistiques officielles concernant la participation des entreprises aux actions liées au *Black Friday* ou à n'importe quel autre type d'action commerciale.

Volgens de Belgische federatie van de handel en diensten, en ook volgens de gespecialiseerde pers, zijn het over het algemeen de niet-voedingssectoren waarop Black Friday de grootste impact heeft, vooral dan de modesector, de textielsector (kleding, schoenen, lederwaren, enz.), de high-tech (smartphones, hifi, enz.), vrijetijdsbesteding (videospelletjes, allerlei speelgoed, enz.), en in mindere mate lichaamsverzorging, huishoudtoestellen, en dergelijke.

2. De promoties lopen online of in fysieke winkels. Volgens Worldline, Europees leider op het vlak van betaal- en transactiediensten, is het effect van Black Friday 2018 voelbaar in de e-commerce: stijging met 65 % van het aantal transacties ten opzichte van de vrijdag ervoor.

In de fysieke winkels noteerde Worldline een stijging met meer dan 10 % van het aantal transacties ten opzichte van een normale vrijdag en met 12 % ten opzichte van hetzelfde evenement vorig jaar.

Volgens Worldline werd er echter in 2018 een recordaantal van 8,2 miljoen elektronische transacties waargenomen.

De mogelijke impact op het zakencijfer zal, gezien de officiële omzetcijfers van de sectoren door Statbel slechts op kwartaalbasis (resultaten beschikbaar twee maanden na de referentieperiode) verzameld worden, ten vroegste eind januari 2019 beschikbaar zijn. Bovendien kan de impact van Black Friday niet worden geïsoleerd in deze cijfers.

3. Consumenten kunnen Black Friday aangrijpen om te anticiperen op hun aankopen voor Sinterklaas en voor de eindejaarsfeesten.

Deze anticipatie kan dan ook een onverhoopt negatief effect hebben, met name op het volume van de aankopen in december of tijdens de winterkoopjes. Als gezinnen uitgaven gedaan hebben tijdens de Black Friday, zullen ze nadien mogelijk tegen verdere uitgaven opzien.

Aan de hand van het huishoudbudget kan men deze analyse helaas niet maken, daar het gegevens op jaarbasis betreft, waarbij het niet mogelijk is om het effect van een Black Friday te isoleren van een ander effect met positieve uitwerking op de gezinsbestedingen.

Echter schat Gondola, een belangrijk magazine van de distributiesector, dat tijdens de Black Friday van 2018 de uitgaven van de Belgische consumenten 60,4 % hoger zouden gelegen hebben ten opzichte van een normale vrijdag van 2018, en 12,2 % hoger ten opzichte van een normale week in 2018.

Quant aux secteurs les plus touchés, selon la fédération belge du commerce et des services, ainsi que la presse spécialisée, c'est généralement dans les secteurs non-alimentaires que l'impact du *Black Friday* tend à se focaliser, notamment dans le secteur de la mode, du textile (habillement, chaussures, maroquinerie, etc.), du high-tech (smartphones, hi-fi, etc.), des loisirs (jeux vidéo, jouets divers, etc.) et dans une moindre mesure dans les secteurs des soins et beauté et de l'électro-ménager.

2. Ces promotions s'effectuent en ligne ou en magasins physiques. Selon Worldline, leader européen dans le secteur des paiements et services transactionnels, l'effet du *Black Friday* 2018 serait perceptible dans l'e- commerce: hausse de 65 % des transactions par rapport au vendredi qui le précédait.

Quant aux magasins physiques, Worldline aurait enregistré une hausse de plus de 10 % des transactions par rapport à un vendredi normal et de 12 % par rapport au même événement l'année dernière.

Toutefois, selon Worldline, en 2018 un record de transactions électroniques a été observé avec 8,2 millions de transactions.

L'impact potentiel sur le chiffre d'affaires des entreprises ne sera disponible que fin janvier 2019 au plus tôt, étant donné que les données officielles de Statbel sur le chiffre d'affaires, secteur par secteur, sont recueillies sur une base trimestrielle (résultats disponibles deux mois après la période de référence). Toutefois, l'impact du *Black Friday* ne peut pas être isolé dans ces chiffres.

3. Notons que lors du *Black Friday*, les consommateurs peuvent être motivés par l'anticipation des achats des fêtes de Saint-Nicolas et de fin d'année.

Par conséquent, cette anticipation pourrait avoir un effet négatif non escompté, en particulier sur le volume des achats de décembre ou encore des soldes d'hiver. En effet, les ménages ayant dépensé lors du *Black Friday* risquent sans doute de rechigner à dépenser à nouveau par la suite.

Malheureusement, le budget des dépenses des consommateurs ne permet pas de faire cette analyse car ces données sont annuelles et ne permettent donc pas d'isoler l'effet d'un *Black Friday* d'un autre effet jouant positivement sur les dépenses de consommation.

Cependant, selon Gondola, un important magazine du secteur de la distribution, lors du *Black Friday* de 2018, les dépenses des consommateurs belges ont augmenté de 60,4 % par rapport à un vendredi normal de 2018 et de 12,2 % par rapport à une semaine normale en 2018.

DO 2018201925792

Vraag nr. 2526 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita Gantois van 03 december 2018 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

De actualisering van het onderzoek van de Belgische Mededingingsautoriteit (MV 26499).

Op 15 mei 2018 stelde ik u een mondelinge vraag over de prijszetting in supermarkten. Wie in een Belgische supermarkt gaat winkelen, betaalt gemiddeld 13,4 % meer dan in Duitsland, 12,9 % meer dan in Nederland en 9,1 % meer dan in Frankrijk. De verschillen in prijsniveau nemen toe, vergeleken bij een onderzoek van vijf jaar geleden. Dit blijkt uit een onderzoek van het Prijzenobservatorium, dat het prijsniveau van 64.000 identieke merkproducten uit de verschillende landen analyseerde. Een belangrijke oorzaak zou de (over)reglementering van de markt zijn.

Als antwoord zei u dat de Belgische Mededingingsautoriteit in 2012 een studie maakte over de marktwerking van de reglementering van toepassing op de distributiesector. Naar aanleiding van het rapport van het Prijzenobservatorium heeft u de Belgische Mededingingsautoriteit gevraagd om haar onderzoek van 2012 naar de marktwerking van die sector te actualiseren en concrete aanbevelingen te formuleren vóór 1 juli 2018.

Wat is de status van de actualisering van dit onderzoek?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking van 22 januari 2019, op de vraag nr. 2526 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita Gantois van 03 december 2018 (N.):

In navolging van het rapport van het Prijzenobservatorium heb ik inderdaad aan de Belgische Mededingingsautoriteit gevraagd om het rapport van 2012 over het prijsniveau in supermarkten in de Belgische distributiesector te actualiseren en hierbij concrete aanbevelingen te formuleren.

De Belgische Mededingingsautoriteit heeft een interim rapport verstuurd naar de Kamercommissie voor Bedrijfsleven op 29 juni 2018 en heeft mij een advies bezorgd op 9 juli 2018.

DO 2018201925792

Question n° 2526 de madame la députée Rita Gantois du 03 décembre 2018 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées:

L'actualisation de l'étude de l'Autorité belge de la concurrence (QO 26499).

Le 15 mai 2018, je vous avais posé une question orale concernant les prix pratiqués dans les supermarchés belges. Ceux-ci étaient 13,4 % plus élevés qu'en Allemagne, 12,9 % plus élevés qu'aux Pays-Bas et 9,1 % plus élevés qu'en France et on voyait que, par rapport à une étude réalisée cinq ans auparavant, l'écart ne cessait de se creuser. Ces chiffres provenaient d'une étude de l'Observatoire des prix ayant analysé le niveau des prix de 64.000 produits de marque identiques dans différents pays. Cet écart s'expliquerait en grand partie par un excès de réglementation du marché.

Vous aviez répondu qu'en 2012, l'Autorité belge de la concurrence avait réalisé une étude sur le fonctionnement du marché et la réglementation en vigueur dans le secteur de la distribution. À la suite du rapport de l'Observatoire des prix, vous aviez demandé à l'Autorité belge de la concurrence d'actualiser son étude de 2012 sur le fonctionnement du marché dans ce secteur et de formuler des recommandations concrètes avant le 1er juillet 2018.

Où en est l'actualisation de cette étude?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées du 22 janvier 2019, à la question n° 2526 de madame la députée Rita Gantois du 03 décembre 2018 (N.):

Suite à la publication du rapport de l'Observatoire des prix, j'ai effectivement demandé à l'Autorité belge de la concurrence d'actualiser son enquête de 2012 sur le niveau des prix dans les supermarchés dans le secteur de la distribution en Belgique et de formuler des recommandations spécifiques.

L'Autorité belge de la concurrence a envoyé un rapport intermédiaire à la Commission de l'économie de la Chambre des représentants le 29 juin 2018 et m'a envoyé un avis le 9 juillet 2018.

De rapportering betreft de verworven inzichten uit de gesprekken die de Autoriteit voerde met de verschillende actoren in de distributieketen (vertegenwoordigers uit de landbouw, van producenten van bewerkte levensmiddelen, distributeurs en consumentenorganisaties).

Gegeven de tegenstrijdige standpunten van de verschillende actoren - zeker wat betreft de verschillen in aankoopprijs die distributeurs betalen voor identieke goederen in verschillende landen en de hieraan gerelateerde problematiek van territoriale leveringsrestricties -, heeft de Autoriteit aan de verschillende gesprekspartners gevraagd om cijfergegevens aan te leveren om hun standpunten te staven.

De uitwisseling van deze informatie blijkt echter niet voor de hand liggend, onder meer doordat het commercieel zeer gevoelige informatie betreft waarvan de vertrouwelijkheid gewaarborgd dient te worden. Er wordt met de gesprekspartners naar oplossingen gezocht voor deze problemen. De Autoriteit hoopt begin 2019 hierover verslag te kunnen uitbrengen.

In afwachting van de de publicatie van dit onderzoek blijf ik over de goede opvolging ervan waken.

Il y est résumé les informations acquises lors des entretiens que l'Autorité a menés avec les différents acteurs de la chaîne de la distribution alimentaire (agriculteurs, producteurs de produits alimentaires transformés, distributeurs et associations de consommateurs).

Comme les différents points de vue étaient difficilement conciliables - en particulier sur la question importante des différences de prix d'achat pour les distributeurs dans des pays différents pour des biens identiques et la question connexe des restrictions territoriales de l'offre -, l'Autorité a demandé à ses différents interlocuteurs de lui fournir des données chiffrées pour étayer leurs points de vue.

Cet échange de données s'avère difficile, notamment parce que d'un point de vue commercial, ces données portent sur des informations très sensibles dont la confidentialité doit être couverte par le secret d'affaires. L'Autorité et ses interlocuteurs progressent dans la recherche d'une solution pour résoudre ces difficultés. L'Autorité espère pouvoir rendre compte sur les données en question au début de l'année 2019.

Je reste attentif au bon suivi de cette enquête dans l'attente de sa publication.

DO 2018201925939

Vraag nr. 2527 van Juffrouw Yoleen Van Camp van 06 december 2018 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Kempen. - Nachtwinkels.

De evolutie en in het kaart brengen van het aantal nachtwinkels in een bepaalde regio, is essentieel voor het uittekenen van kernversterkingsplannen en toekomstvisies voor steden en gemeenten.

Hoeveel nachtwinkels zijn er in de Kempen (voormalig gerechtelijk arrondissement Turnhout)? Kan u de evolutie geven van de voorbije vijf jaar, opgesplitst per jaar en per gemeente/stad?

DO 2018201925939

Question n° 2527 de Mademoiselle Yoleen Van Camp du 06 décembre 2018 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées:

Les magasins de nuit en Campine.

L'inventaire du nombre de magasins de nuit et son évolution dans une région déterminée constituent des éléments essentiels en vue de l'élaboration de projets de renforcement des noyaux urbains et communaux et de perspectives d'avenir les concernant.

Combien de magasins de nuit sont-ils recensés en Campine (ancien arrondissement judiciaire de Turnhout)? Pourriez-vous fournir l'évolution annuelle de ce nombre au cours des cinq dernières années par commune/ville?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking van 22 januari 2019, op de vraag nr. 2527 van Juffrouw Yoleen Van Camp van 06 december 2018 (N.):

De gegevens van de Kruispuntbank van Ondernemingen laten niet toe nachtwinkels te identificeren.

De wet van 10 november 2006 betreffende de openingsuren in handel, ambacht en dienstverlening legt een aantal uitbatingsvoorwaarden vast voor nachtwinkels. In toepassing van deze wet kunnen de gemeentelijke overheden nachtwinkels onderwerpen aan een voorafgaande vergunning.

Ik kan u derhalve de gevraagde cijfers niet verstrekken.

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées du 22 janvier 2019, à la question n° 2527 de Mademoiselle Yoleen Van Camp du 06 décembre 2018 (N.):

Les données de la Banque-Carrefour des Entreprises ne permettent pas d'identifier les magasins de nuit.

La loi du 10 novembre 2006 relative aux heures d'ouverture dans le commerce, l'artisanat et les services impose certaines conditions d'exploitation pour les magasins de nuit. En application de cette loi, les autorités communales peuvent soumettre les magasins de nuit à une autorisation préalable.

Je ne peux donc vous fournir les chiffres demandés.

Vice-eersteminister en minister van Financiën belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking

Vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement

DO 2018201925652

Vraag nr. 2457 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Annick Lambrecht van 27 november 2018 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking:

Vervolging illegale handel beschermde dier- en plantensoorten.

Volgens een studie van TRAFFIC (*wildlife trade monitoring network*) is de internationale handel in wilde soorten één van de meest lucratieve markten ter wereld. Het is ook één van de belangrijkste oorzaken voor de dramatische terugval van populaties van wilde dieren zoals die door het laatste *Living Planet Report* werd aangetoond. Daarnaast bedreigt ze ook in toenemende mate de volksgezondheid en socio-economische stabiliteit van landen.

Door de hoge inkomsten en lage risico's behoort de illegale handel ondertussen tot de top tien van meest winstgevende, grensoverschrijdende misdaadsectoren ter wereld. De illegale soortenhandel vormt, samen met andere vormen van milieucriminaliteit, momenteel zelfs de grootste inkomstenbron van gewapende groepen wereldwijd.

DO 2018201925652

Question n° 2457 de madame la députée Annick Lambrecht du 27 novembre 2018 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement:

Les poursuites engagées contre le commerce illégal d'espèces animales et végétales protégées.

Selon une étude de TRAFFIC (wildlife trade monitoring network), le commerce international d'espèces sauvages constitue un des marchés les plus lucratifs au monde. Il est également une des causes principales du dramatique recul démographique des populations d'animaux sauvages tel qu'il est présenté dans le dernier Living Planet Report. Par ailleurs, ce commerce menace également de plus en plus la santé et la stabilité socioéconomique de certains pays.

Ce commerce illicite figure aujourd'hui parmi les dix secteurs criminels transfrontaliers les plus rentables au monde en raison des revenus élevés qu'il procure ainsi que de la faiblesse des risques encourus. Actuellement, le trafic d'espèces constitue même, avec d'autres formes de criminalité environnementale, la principale source de revenus des groupements armés dans le monde entier.

Met haar centrale ligging neemt ook België een sleutelpositie in. België heeft één van de vijftien drukste luchthavens en één van de belangrijkste havens in de Europese Unie. België is de grootste legale importeur in de EU van reptielenproducten. Vooral vlees van de nijlkrokodil voor de binnenlandse en Europese markt komt hier veelvuldig toe. De enorme hoeveelheden legaal verhandelde soorten zijn een indicatie dat de illegale handel in en via ons land grote proporties aanneemt. Het valt op dat er in vergelijking met de grote hoeveelheden import van wild vlees maar weinig inbeslagnames zijn.

Het douanepersoneel op de luchthaven van Zaventem voert één keer per maand gerichte controles uit op bijvoorbeeld vlees dat wordt meegebracht door passagiers. Daarnaast voert het ook sporadisch en steekproefsgewijs acties op cargovrachten. In 2017 namen de douanediensten 2.200 kilogram vlees in beslag en bij zeven passagiers 28 kilogram *bushmeat*. Maar naar schatting wordt er in werkelijkheid veel meer illegaal vlees ons land binnengebracht.

1. Hoeveel controles op illegaal ingevoerde wilde diersoorten hebben de douanediensten de jongste vijf jaar, jaarlijks, zowel in luchthavens als in havens uitgevoerd?

2. Hoeveel pv's werden, tijdens diezelfde periode, opgemaakt voor het invoeren van illegale wilde diersoorten?

3. Hoeveel van de pv's werden, tijdens diezelfde periode, geseponeerd en waarom?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking van 04 februari 2019, op de vraag nr. 2457 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Annick Lambrecht van 27 november 2018 (N.):

1. Wij herinneren eraan dat onze duizenden dagelijkse controles uitgevoerd op luchthavens (passagiers en vracht) en havens een breed scala aan risico's dekken, waaronder de illegale invoer van wilde dieren. Door hun willekeurige of gerichte aard worden deze controles niet statistisch geregistreerd. Anderzijds worden controles die leiden tot een bevinding en tot het schrijven van een proces-verbaal geregistreerd (zie punt 2).

a) Niettemin worden er sinds 2012 BACON-acties (BAgage CONtrole) uitgevoerd in de verschillende luchthavens waar reizigers uit derde landen binnenkomen.

Avec sa position centrale, la Belgique occupe également une position clé dans ce domaine. Notre pays dispose d'un des quinze aéroports les plus fréquentés et d'un des ports les plus importants de l'Union européenne. La Belgique est le plus grand importateur légal de produits à base de reptiles dans l'UE. D'importants volumes de viande, notamment de crocodile du Nil, destinés au marché national et européen arrivent dans notre pays. Ces quantités énormes d'espèces vendues dans le cadre de transactions légales donnent une indication du volume considérable des transactions illégales qui se déroulent dans notre pays ou qui le traversent. Il est étonnant de constater le faible nombre de saisies en comparaison des grandes quantités de viande sauvage importées.

Le personnel de la douane en poste à Zaventem effectue des contrôles ciblés mensuels, par exemple axés sur la viande rapportée par des passagers. Par ailleurs, il mène également des actions sporadiques et aléatoires sur des cargaisons. En 2017, les services de la douane ont saisi 2 200 kg de viande ainsi que 28 kg de viande de brousse rapportée par sept passagers. Toutefois, on estime que la quantité de viande illégale importée dans notre pays est en réalité nettement plus importante.

1. Combien de contrôles axés sur les espèces animales sauvages importées illégalement les services de douane ont-ils effectués annuellement au cours des cinq dernières années, tant dans les aéroports que dans les ports?

2. Combien de procès-verbaux ont-ils été dressés au cours de la même période pour importation illégale d'espèces animales sauvages?

3. Parmi ces procès-verbaux, combien ont-ils été classés sans suite au cours de la même période et pourquoi?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement du 04 février 2019, à la question n° 2457 de madame la députée Annick Lambrecht du 27 novembre 2018 (N.):

1. Nous rappelons que nos milliers de contrôles quotidiens effectués dans les aéroports (passagers et cargo) et les ports portent sur un large spectre de risques dont l'importation illégale d'animaux sauvages. Par leur caractère aléatoire ou ciblé, ces contrôles ne sont pas statistiquement recensés. En revanche, les contrôles qui mènent à une constatation et à la rédaction d'un procès-verbal sont comptabilisés (voir point 2).

a) Néanmoins des actions BACON (BAgage CONtrole) sont menées depuis 2012 dans les différents aéroports d'entrée des passagers en provenance des pays tiers.

Bij deze acties zijn naast de douanediensten ook verschillende andere autoriteiten zoals het FAVV, het FAGG en de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu betrokken.

Deze acties richten zich onder andere op bushmeat.

Deze acties worden op regelmatige basis georganiseerd door de Nationale Opsporingseenheid van het FAVV. De samenwerking met het FAVV is noodzakelijk om met zekerheid de aard van het ingevoerde product te kennen.

In 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018 werden respectievelijk 28, 38, 28, 34 en 10 BACON-acties uitgevoerd.

b) De AADA heeft een stopfunctie bij de controle op het binnenbrengen van producten van dierlijke oorsprong waaronder vlees en mogelijk bushmeat. Het opstellen van een PV behoort echter tot de bevoegdheid van het FAVV.

c) Ten gevolge van de BACON-acties werd er in 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018 respectievelijk 221.2, 680.5, 921.2, 733.9 en 202 kilo vlees, vleesproducten en vleesbereidingen in beslag genomen. Op het moment van controle kan zelden onmiddellijk met zekerheid bepaald worden of het bushmeat betreft. Hiertoe is steeds DNA-analyse nodig.

Op de luchthaven van Zaventem werd in 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018 respectievelijk 46.9, 10.5, 55.5, 30.55 en 21.3 kilo bushmeat in beslag genomen.

Op de luchthaven van Bierset werd in 2016, ten gevolge van de tijdelijke omleiding van Zaventem naar Bierset naar aanleiding van de aanslagen in Zaventem, 465 kilo vermoedelijke bushmeat in beslag genomen. Deze hoeveelheid vermoedelijke bushmeat werd in beslag genomen op de passagiersvluchten afkomstig van DR Congo.

2. Tijdens diezelfde periode van vijf jaar, heeft de Algemene administratie Douane en Accijnzen 143 processen-verbaal inzake CITES opgesteld en voor verder gevolg overgemaakt aan de bevoegde parketten.

3. De Algemene administratie Douane en Accijnzen is niet bevoegd om misdrijven inzake CITES te vervolgen en kan derhalve geen antwoord formuleren op de vraag hoeveel dossiers mogelijks onbehandeld zijn gebleven door de Parketten.

Outre les services douaniers, diverses autres autorités telles que l'AFSCA, l'AFMPS et le SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement sont également impliquées dans ces actions.

Ces actions se concentrent, entre autres, sur la viande de brousse.

Ces actions sont régulièrement organisées par l'Unité Nationale d'Enquêtes de l'AFSCA. La coopération avec l'AFSCA est nécessaire pour connaître avec certitude la nature du produit importé.

En 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018 respectivement 28, 38, 28, 34 et 10 actions BACON ont été mises en oeuvre.

b) L'AGDA exerce une fonction d'arrêt pour contrôler l'introduction des produits d'origine animale, y compris la viande et éventuellement la viande de brousse. L'AFSCA est toutefois compétente pour établir un procès-verbal.

c) À la suite des actions BACON, respectivement 221.2, 680.5, 921.2, 733.9 et 202 kilos de viande, de produits à base de viande et de préparations carnées ont été saisis en 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018. Au moment de l'inspection, il est rarement possible de déterminer immédiatement avec certitude si la viande est de la viande de brousse. Une analyse d'ADN est toujours nécessaire à cette fin.

À l'aéroport de Zaventem, respectivement 46.9, 10.5, 55.5, 30.55 et 21.3 kilos de viande de brousse ont été saisis en 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018.

À l'aéroport de Bierset 465 kilos de viande de brousse suspectée ont été saisis en 2016 à la suite du détournement temporaire de Zaventem vers Bierset à la suite des attentats à Zaventem. Cette quantité de viande de brousse suspectée a été saisie sur des vols passagers en provenance de la république démocratique du Congo.

2. Durant cette période de cinq ans, l'Administration générale des Douanes et Accises a rédigé 143 procès-verbaux en matière de CITES et elle les a transmis pour suite utile aux parquets compétents pour entamer les poursuites.

3. L'Administration générale des Douanes et Accises ne dispose pas de compétence de poursuites en matière de CITES et ne peut donc pas apporter de réponse quant au nombre de dossiers éventuellement laissés sans suite par les Parquets.

DO 2018201925686

Vraag nr. 2458 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 28 november 2018 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking:

Bezwaren betreffende het kadastraal inkomen.

Elke burger kan een bezwaar indienen tegen het kadastraal inkomen als het een eerste schatting betreft van een nieuw gebouw of een herschatting van een gewijzigd onroerend goed.

1. Hoeveel bezwaren hebben uw diensten in 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018 (eerste jaarhelft) per Gewest van het land ontvangen?

2. Voor hoeveel van deze bezwaren per Gewest van het land werd er een minnelijke schikking getroffen?

3. Voor hoeveel van deze bezwaren per Gewest van het land is de Fiscale Bemiddelingsdienst moeten tussenkomen?

4. Voor hoeveel van deze bezwaren per Gewest van het land werd het dossier voor de vrederechter gebracht?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking van 04 februari 2019, op de vraag nr. 2458 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 28 november 2018 (Fr.):

1. De bezwaren ingediend tijdens de gevraagde aanslagjaren, zijn als volgt verdeeld:

DO 2018201925686

Question n° 2458 de monsieur le député Gautier Calomne du 28 novembre 2018 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement:

Les réclamations liées aux revenus cadastraux.

Tout citoyen peut introduire une réclamation liée au revenu cadastral, et ce lorsqu'il s'agit d'une évaluation concernant une nouvelle construction ou une réévaluation concernant un immeuble transformé.

1. Combien de réclamations ont été introduites auprès de vos services pour les années 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018 (premier semestre), par région du pays?

2. Quelle est la proportion des dossiers qui ont abouti à un accord à l'amiable, par région du pays?

3. Quelle est la proportion des dossiers qui ont nécessité l'intervention du service de conciliation fiscale, par région du pays?

4. Quelle est la proportion des dossiers qui ont abouti à une procédure devant la justice de paix, par région du pays?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement du 04 février 2019, à la question n° 2458 de monsieur le député Gautier Calomne du 28 novembre 2018 (Fr.):

1. Les réclamations introduites durant les exercices demandés sont réparties comme suit:

	2014	2015	2016	2017	2018 (01/11)
HET RIJK/*ROYAUME*	4.271	3.791	4.927	4.940	4.926
VLAAMS GEWEST/*REG. FLAMANDE*	2.323	1.829	2.535	2.444	2.569
WAALS GEWEST/*REG. WALLONNE*	1.421	1.510	1.783	1.954	1.867
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST/*REG. BRUXELLES CAPITALE*	527	452	609	542	490

2. De proportie van de bezwaardossiers afgesloten na een minnelijke schikking is vrij hoog en betreft bijna alle gevallen. Ter informatie: onder afgesloten na minnelijke schikking worden zowel de bezwaren afgesloten met een wederzijds akkoord verstaan, als de dossiers zonder akkoord die worden voorgelegd aan de beslissing van een scheidsrechter die in onderling overleg wordt aangesteld (dus zonder aanvraag tot tussenkomst van een vrederechter).

2. La proportion des dossiers de réclamations clôturées à l'amiable est très importante et concerne la quasi-totalité des cas. Pour information, l'on entend par clôture à l'amiable aussi bien les réclamations clôturées d'un commun accord que les désaccords soumis à la décision d'un arbitre communément désigné à l'amiable (c'est-à-dire sans demande d'intervention d'un juge de paix).

3. De bezwaren overgemaakt aan de Fiscale Bemiddelingsdienst worden verdeeld per taalrol. Er moet wel worden opgemerkt dat de Fiscale Bemiddelingsdienst haar dossiers samenstelt per bemiddelingsaanvraag, wat betekent dat de behandeling ervan soms betrekking heeft op meerdere kadastrale inkomens. Dit is bijvoorbeeld zo bij het bezit van meerdere goederen of verschillende entiteiten van een appartementsgebouw zoals een parking, garage, kelder, enz.

3. Les réclamations transférées au Service de Conciliation fiscale sont réparties par rôle linguistique. Il convient de préciser que le Service de Conciliation fiscale compatibilise ses dossiers par demande de conciliation ce qui implique que le traitement peut parfois porter sur plusieurs revenus cadastraux comme par exemple dans le cadre de la possession de plusieurs biens ou de différentes entités liées à un appartement, telles que parking, garage, cave, etc.

	2014	2015	2016	2017	2018 (01/11)
HET RIJK/*ROYAUME*	47	119	30	50	77
VLAAMS GEWEST en aanvragen in het Nederlands in het BRUSSELS HOOFDST. GEW./ *REG. FLAMANDE et demandes néerlandophones dans la REG. BRUXELLES CAPITALE*	27	75	21	22	31
WAALS GEWEST en aanvragen in het Frans in het BRUSSELS HOOFDST. GEW./ *REG. WALLONNE et demandes francophones dans la REG. BRUXELLES CAPITALE*	20	44	9	28	46

4. Het aantal gerechtelijke scheidsrechtelijke procedures samengeteld voor het gehele land, zonder onderscheid naargelang hun regionale verdeling:

4. Le nombre d'arbitrages judiciaires est comptabilisé pour l'ensemble du pays sans distinction quant à leur répartition régionale.

	2014	2015	2016	2017	2018 (01/11)
HET RIJK/*ROYAUME*	22	9	48	12	29

DO 2018201925912

Vraag nr. 2474 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Jacques Flahaux van 06 december 2018 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking:

Inbeslagname van geneesmiddelen in onze zee- en luchthavens.

Hoeveel namaakgeneesmiddelen en illegale geneesmiddelen werden er de afgelopen vier jaar in onze zee- en luchthavens in beslag genomen, indien mogelijk uitgesplitst per Gewest?

DO 2018201925912

Question n° 2474 de monsieur le député Jean-Jacques Flahaux du 06 décembre 2018 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement:

Les saisies de médicaments dans nos ports et aéroports.

Pouvez-vous communiquer, pour ces quatre dernières années, le nombre de médicaments contrefaits et illégaux saisis dans nos ports et aéroports, en ventilant si possible les chiffres par région?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking van 04 februari 2019, op de vraag nr. 2474 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Jacques Flahaux van 06 december 2018 (Fr.):

De Douane neemt hoofdzakelijk namaakgeneesmiddelen en illegale geneesmiddelen in beslag naar aanleiding van een controle aan de buitengrenzen van de Europese Unie.

De inbeslagnames van namaakgeneesmiddelen en illegale geneesmiddelen zijn opgenomen onder de categorie "hormonen, anabolica en niet-geregisteerde geneesmiddelen".

De beschikbare gegevens zijn de volgende:

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement du 04 février 2019, à la question n° 2474 de monsieur le député Jean-Jacques Flahaux du 06 décembre 2018 (Fr.):

Les autorités douanières confisquent principalement les médicaments contrefaits et illégaux à la suite d'un contrôle aux frontières extérieures de l'Union européenne.

Les saisies de médicaments contrefaits et illégaux sont comprises dans la catégorie "hormones, anabolisants et médicaments non enregistrés".

Les données disponibles sont les suivantes:

Per jaar & locatie/ *Per jaar & locatie*	kg	liter/ *litres*	stuk(s)/ *pièces*
2014	2,85	0,77	16.297
Luchthaven/*Aéroport*	2,85	0,77	16.297
Zeehaven/*Port*	0	0	0
2015	87,466	618,13	8.618.415
Luchthaven/*Aéroport*	31,701	0,09	83.221
Zeehaven/*Port*	55,765	618,04	8.535.194
2016	320,53	2,123	155.694
Luchthaven/*Aéroport*	320,5	1,41	151.366
Zeehaven/*Port*	0,03	0,713	4.328
2017	333,909	0	64.258
Luchthaven/*Aéroport*	333,909	0	61.416
Zeehaven/*Port*	0	0	2.842
2018 (*)	278,041	22	57.981
Luchthaven/*Aéroport*	278,04	0	50.021
Zeehaven/*Port*	0,001	22	7.960

(*) Het betreft de inbeslagnames t.e.m. 30-11-2018/*Il s'agit des saisies jusqu'au 30-11-2018.*

DO 2018201926026

Vraag nr. 2495 van Juffrouw Yoleen Van Camp van 21 januari 2019 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking:

Evolutie kosten gezondheidszorg.

Bij de bespreking van haar beleidsnota verwees de minister van Volksgezondheid mij door naar u toen ik haar vroeg over de evolutie van de kosten in onze gezondheidszorg.

DO 2018201926026

Question n° 2495 de Mademoiselle Yoleen Van Camp du 21 janvier 2019 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement:

Évolution des coûts des soins de santé.

Lors de la discussion de sa note de politique générale, la ministre de la Santé publique m'a renvoyée vers vous lorsque je me suis enquise auprès d'elle de l'évolution des coûts de notre système de soins de santé.

1. Over welke cijfers beschikt de FOD Economie inzake de kosten die verband houden met de gezondheidszorg? Zijn dit de gegevens uit de korf? Zijn er verder nog gegevens?

2. Kan u, voor de voorbije vijf jaar, de evolutie geven van de kosten van alle cijfers die u heeft inzake gezondheid (zoals de evolutie van de kosten van geneesmiddelen)? Graag opgesplitst per jaar.

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking van 23 januari 2019, op de vraag nr. 2495 van Juffrouw Yoleen Van Camp van 21 januari 2019 (N.):

De parlementaire vraag valt niet onder mijn bevoegdheden, maar behoort tot die van mijn collega, de heer Kris Peeters, vice-eerste minister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking (vraag nr. 2602 van 8 februari 2019).

1. De quelles statistiques relatives aux coûts des soins de santé le SPF Économie dispose-t-il? S'agit-il des données provenant du panier? Existe-t-il d'autres chiffres?

2. Pouvez-vous me faire part, pour les cinq dernières années, de l'évolution des coûts révélée par l'ensemble des chiffres dont vous disposez en matière de santé (notamment l'évolution des coûts des médicaments)? Je voudrais une répartition annuelle.

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement du 23 janvier 2019, à la question n° 2495 de Mademoiselle Yoleen Van Camp du 21 janvier 2019 (N.):

Cette question parlementaire ne relève pas de mes compétences mais de la compétence de mon collègue, monsieur Kris Peeters, vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances et des Personnes handicapées (question n° 2602 du 8 février 2019).

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

DO 2018201925669

Vraag nr. 1582 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karolien Grosemans van 04 januari 2019 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

De kazernes en kwartieren van Defensie.

1. Graag kreeg ik van u een geactualiseerd overzicht van de kazernes en kwartieren die momenteel door Defensie gebruikt worden per provincie. Graag met vermelding van:

a) oppervlakte;

b) component;

c) aantal personeelsleden burger/militair;

d) jaarlijkse werkingskosten.

2. Kan u per kazerne/kwartier een beschrijving geven van de huidige toestand van de gebouwen? Wat zijn per kazerne/kwartier de noodzakelijke of geplande investeringen (inclusief termijnen en eventuele kostprijs)?

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

DO 2018201925669

Question n° 1582 de madame la députée Karolien Grosemans du 04 janvier 2019 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Les casernes et les quartiers occupés par la Défense.

1. Pourriez-vous me transmettre un inventaire actualisé par province des casernes et des quartiers actuellement utilisés par la Défense en précisant:

a) la superficie;

b) la composante;

c) le nombre de membres du personnel civil/militaire;

d) le montant annuel des frais de fonctionnement?

2. Pourriez-vous fournir par caserne/quartier une description de l'état actuel des bâtiments? Quels sont par caserne/quartier les investissements nécessaires ou prévus (en mentionnant leur calendrier et leur coût éventuel)?

3. Kan u voor de laatste vijf jaar per kazerne/kwartier een jaarlijks overzicht geven van het aantal klachten van omwonenden? Graag een opdeling per type klacht (milieu, geluid, enz.).

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 1582 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karolien Grosemans van 04 januari 2019 (N.):

1. De gevraagde gegevens op de eerste vraag worden hernomen in de tabel in bijlage.

2. De evaluatie van de toestand van de kazernes en kwartieren is een continu proces. Talrijke gebouwen van Defensie dateren nog van net na de Tweede Wereldoorlog.

De globale investeringsbudgetten voor infrastructuur sedert de jaren negentig zijn ruim onvoldoende geweest waardoor, op enkele uitzonderingen na, het huidige vastgoed van Defensie over het algemeen niet alleen zeer oud is, maar ook niet aangepast is aan de kwalitatieve verwachtingen van haar gebruikers in de 21ste eeuw. De huidige toestand van het patrimonium, in combinatie met de naderende introductie van nieuwe capaciteiten/wapensystemen, noodzaken dringende en belangrijke investeringen in infrastructuur.

Het plannen van de noodzakelijke investeringen gebeurt op jaarlijkse basis. De Defensiestaf heeft de prioritaire programmaposten infrastructuur voor 2019 bepaald en zal dit aan mij voorleggen op korte termijn ter goedkeuring. De noodzakelijke programmaposten vanaf 2020 zijn grotendeels in kaart gebracht, maar dienen nog verfijnd te worden op basis van detailstudies.

3. Voor de periode 2014 tot vandaag werden 59 klachten van derden geregistreerd. De belangrijkste oorzaken voor klachten zijn geluidshinder (20 klachten), materiële schade (17 klachten) en wildschade (8 klachten).

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. Pourriez-vous fournir pour les cinq dernières années un récapitulatif annuel par caserne/quartier du nombre de plaintes formulées par des riverains et la répartition selon la nature de la plainte (environnement, nuisances sonores, etc.)?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 04 février 2019, à la question n° 1582 de madame la députée Karolien Grosemans du 04 janvier 2019 (N.):

1. Les données demandées concernant la première question sont reprises dans le tableau en annexe .

2. L'évaluation de la situation des casernes et quartiers est un processus continu. De nombreux bâtiments de la Défense datent encore de juste après la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Les budgets d'investissement globaux pour l'infrastructure depuis les années nonante ont été globalement insuffisants, ce qui signifie que le patrimoine actuel de la Défense, à quelques exceptions près, est non seulement très vieux mais également inadapté par rapport aux attentes de ses utilisateurs du 21ème siècle. La situation actuelle du patrimoine, combinée avec l'introduction prochaine des nouvelles capacités/systèmes d'arme, nécessite des investissements en infrastructure urgents et conséquents.

La planification des investissements nécessaires est réalisée annuellement. L'État-Major de la Défense a déterminé les postes prioritaires pour l'infrastructure à programmer en 2019 et ils me seront soumis prochainement pour approbation. Les postes nécessaires à partir de 2020 sont en grande partie identifiés, mais doivent encore être affinés au moyen d'études détaillées.

3. Pour la période de 2014 à aujourd'hui, 59 plaintes par de tiers ont été enregistrées. Les causes les plus importantes sont nuisance sonore (20 plaintes), dégâts matériel (17 plaintes) en dégâts de gibier (8 plaintes).

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 2018201925698

Vraag nr. 1585 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Russische schepen in de Noordzee.

De jongste tijd merken de NAVO-troepen regelmatig Russische schepen op in de Noordzee, die ze vervolgens escorteren.

Hebben er Belgische marineschepen dergelijke operaties uitgevoerd in 2017 en het eerste semester van 2018? Zo ja, over hoeveel en over wat voor missies ging het?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 1585 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

1. De Belgische Marine voerde de in onderstaande tabel hernomen opdrachten uit.

DO 2018201925698

Question n° 1585 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Les navires russes en Mer du Nord.

Ces derniers temps, les forces de l'OTAN repèrent et escortent régulièrement des navires russes en Mer du Nord.

Les navires militaires belges ont-ils effectué ce type d'opération en 2017 et en 2018 (premier semestre écoulé)? Le cas échéant, quels sont le nombre et la teneur des missions concernées?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 04 février 2019, à la question n° 1585 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

1. La Marine belge a exécuté les missions reprises dans le tableau ci-dessous.

	2017 1e Semester/ *1er Sémestre*	2017 2e Semester/ *2e Sémestre*	2018 1eSemester/ *1er Sémestre*
Aantal passages/ *Nombre de passages*	18	20	13
Escorte door Coastal Patrol Vessel/ *Escorte par un Coastal Patrol Vessel*	11	7	7
Elektronisch opvolgen/ *Suivi électronique*	7	13	6
Totaal aantal schepen/ *Nombre total de navires*	29	25	21

DO 2018201925724

Vraag nr. 1591 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Caiman TTH-helikopters in Mali.

Ter vervollediging van mijn informatie over het niet langer inzetten van de Caiman TTH-helikopters in Mali (MINUSMA), kreeg ik graag een antwoord op de volgende vragen.

DO 2018201925724

Question n° 1591 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Hélicoptères Caïman TTH au Mali.

Afin de compléter mon information sur la fin du déploiement opérationnel des hélicoptères Caïman TTH au Mali (MINUSMA), je souhaiterais obtenir des réponses aux questions suivantes.

1. Over hoeveel toestellen gaat het in totaal?

2. Hoeveel militairen werden er in totaal voor deze operatie ingezet (bemanning en ondersteunend personeel)?

3. Wat zijn de kosten van het gebruik van een Antonov 124 voor de repatriëring van dit contingent?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 1591 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

1. In totaal werden er twee helikopters ontplooid.

2. In totaal werden er drieënvijftig militairen ontplooid.

3. De kosten voor het gebruik van een Antonov 124 voor de repatriëring naar België van het contingent bedragen 926.653 euro.

1. Quel est le total des engins concernés?

2. Quel est le total des militaires déployés pour cette opération (équipage et personnel de support)?

3. Quel est le coût de l'usage d'un Antonov 124 pour le rapatriement en Belgique du contingent concerné?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 04 février 2019, à la question n° 1591 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

1. Au total, deux hélicoptères ont été déployés.

2. Au total, cinquante-trois militaires ont été déployés.

3. Les coûts pour l'usage d'un Antonov 124 pour le rapatriement en Belgique du contingent s'élèvent à 926.653 euros.

DO 2018201925725

Vraag nr. 1592 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Deelname van de Belgische luchtmacht aan de Arctic Challenge Exercise.

Ter vervollediging van mijn informatie over de deelname van de Belgische luchtmacht aan de Arctic Challenge Exercise zou ik graag een antwoord krijgen op de volgende vragen.

1. Hoeveel militaire vliegtuigen werden er in totaal ingezet?

2. Hoeveel militairen werden er ingezet?

3. Wat is de duur van de oefeningen?

4. Wat zijn de partnerlanden van ons leger?

5. Welk budget werd er voor die operatie uitgetrokken?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 1592 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

In 2018 nam de Air Component niet deel aan de oefening Arctic Challenge.

DO 2018201925725

Question n° 1592 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

La participation de la force aérienne belge à l'opération Artic Challenge Exercise.

Afin de compléter mon information sur la participation de la force aérienne belge à l'opération *Artic Challenge Exercise*, je souhaiterais obtenir des réponses aux questions suivantes.

1. Quel est le total d'avions militaires mobilisés?

2. Combien de militaires ont été mobilisés?

3. Quelle est la durée des opérations d'entraînement?

4. Quels sont les pays partenaires de nos forces armées?

5. Quel est le budget réservé pour cette opération?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 04 février 2019, à la question n° 1592 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

En 2018, la Composante Aérienne n'a pas participé à l'exercice *Arctic Challenge*.

DO 2018201925726

Vraag nr. 1593 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karolien Grosemans van 04 januari 2019 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

De verkoop en aankoop van gebouwen en terreinen.

Deze vraag herneemt het onderwerp van mijn schriftelijke vraag nr. 1160 van 8 mei 2017 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2016-2017, nr. 119, blz. 156) over de verkoop en aankoop van gebouwen en terreinen. Graag kreeg ik een geactualiseerde stand van zaken.

1. Kunt u een overzicht geven van alle gebouwen en terreinen die in 2017 en 2018 werden aangekocht en verkocht door Defensie? Graag met vermelding van de aankoop- of verkoopprijs, alsook van de verkoper of koper.

2. Kan u een overzicht geven van de eventuele herbestemming die het verkocht gebouw en/of terrein van Defensie gekregen heeft? Graag een overzicht van de afgelopen vijf jaar.

3. Welke gebouwen en terreinen staan momenteel te koop? Graag een actueel overzicht met vermelding van hoe lang ze al te koop staan. Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1160 van 8 mei 2017 blijkt dat sommige gebouwen en terreinen al enige tijd geleden overgedragen werden aan de FOD Financiën voor verkoop. Defensie ontving echter nog geen verkoopakte noch opbrengsten. Hoe verklaart u dit? Waarom werden deze gebouwen en terreinen nog niet verkocht?

4. Het overtollig geworden onroerend goed wordt via de FOD Financiën verkocht. De voornaamste voorwaarde tot verkoop is dat het goed een aparte site betreft of af te scheiden is van het te behouden militair domein. Bij leegstand of onverkoopbaarheid wordt zo snel mogelijk overgegaan tot afbraak. In hoeveel gevallen werden in 2017 en 2018 gebouwen omwille van onverkoopbaarheid afgebroken?

5. Welke gebouwen en terreinen plant Defensie verder in de toekomst te verkopen?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 1593 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karolien Grosemans van 04 januari 2019 (N.):

DO 2018201925726

Question n° 1593 de madame la députée Karolien Grosemans du 04 janvier 2019 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Vente et achat de bâtiments et de terrains.

Cette question se situe dans le prolongement de ma question écrite n° 1160 du 8 mai 2017 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2016-2017, n° 119, p. 156) sur la vente et l'achat de bâtiments et de terrains. Je souhaiterais obtenir des données actualisées.

1. Pourriez-vous fournir un aperçu de l'ensemble des bâtiments et terrains achetés et vendus par la Défense en 2017 et 2018, avec mention du prix d'achat ou de vente, ainsi que du nom de l'acheteur ou du vendeur?

2. Pouvez-vous fournir un aperçu de la réaffectation éventuelle donnée au bâtiment et/ou au terrain de la Défense? Merci de fournir un aperçu pour les cinq dernières années.

3. Quels bâtiments et terrains sont actuellement à vendre? Merci de bien vouloir me fournir un aperçu actualisé, en précisant depuis quand les bâtiments et terrains en question sont à vendre. Il ressort de ma question écrite n° 1160 du 8 mai 2017 que certains bâtiments et terrains avaient déjà été transférés voici quelque temps déjà au SPF Finances en vue de leur vente. La Défense n'a pourtant encore reçu aucun acte de vente ni aucun produit de la vente. Comment l'expliquez-vous? Pourquoi ces bâtiments et ces terrains n'ont-ils pas encore été vendus?

4. Les biens immeubles excédentaires sont vendus via le SPF Finances. La principale condition est que le site soit isolé ou qu'il puisse être séparé du domaine militaire à conserver. Si le bâtiment est vide ou invendable, il est au plus vite procédé à sa démolition. Combien de fois des bâtiments ont-ils été démolis parce qu'ils étaient invendables en 2017 et en 2018?

5. Quels autres bâtiments et terrains la Défense prévoit-elle de vendre dans le futur?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 04 février 2019, à la question n° 1593 de madame la députée Karolien Grosemans du 04 janvier 2019 (N.):

1. Defensie heeft geen enkel gebouw of terrein aangekocht in de periode 2017-2018. Een volledig overzicht van de verkopen in dezelfde periode wordt in de tabel hernomen.

1. La Défense n'a acheté aucun bâtiment ou terrain durant la période 2017-2018. Un aperçu complet des ventes dans cette même période est repris dans le tableau.

Gemeente/ *Commune*	Benaming/ *Dénomination*	Nr/ *N°*	Bedrag/ *Montant*	Koper/ *Acquéreur*
2017				
Verviers	Conciërgewoning BPO/ *Conciergerie BPO*	6604	225 000,00	Privé/*Privé*
Malmédy (Pont)	Woningen/ *Maisons*	6651	63 000,00	Privé/*Privé*
Battice	NAVO Toren/ *Tour OTAN*	6665	25 000,00	Gemeente/*Commune*
St Truiden (Brustem)	Gedeelte buiten omheining vliegveld/ *Partie Aérodrôme hors clôture*	5161	7 000,00	Privé/*Privé*
Tongeren	Weiland/ *Prairie*	5155	7 500,00	VZW/*ASBL*
Bovigny	Mun Dep/ *Dep Mun*	9113	575 000,00	Intercommunale de développement province de Luxembourg (IDELUX)
Dinant (Anseremme)	Sportveld/ *Terrain de sport*	7227	72 538,00	Gemeente/*Commune*
Halle	Bunker/ *Bunker*	1433	2 500,00	Privé/*Privé*
Diest	Kwartier Limbosch (lot 2-borstwering)/ *Quartier Limbosch (lot 2-merlon)*	1426	205 301,25	Agentschap Natuur en BOS (ANB)
Gooik (Kesterheide)	Terrein/ *Terrain*	1388	307 000,00	Privé/*Privé*
Neder-Over-Heembeek	Lot 2 - deel FEDASIL/ *Lot 2-partie FEDASIL*	1439	12 120 500,00	Regie der gebouwen/ *Regie des bâtiments*
			13 610 339,25	
2018				
Nivelles	Veld voetbalclub/ *Terrain club de football*	1428	548 000,00	Gemeente/*Commune*
Zutendaal	Ex Mun Dep/ *Ex Dep Mun*	5182	668 937,50	Agentschap Natuur en BOS (ANB)
Heverlee	Stadion Chomé/ *Stade Chomé*	1425	89 639,60	Gemeente/*Commune*
Glabbeek (Attenrode)	MK 29/4 Torenstraat	1370	310 000,00	Privé/*Privé*
Diest (Schaffen)	Kwartier Devignez (deel)/ *Quartier Devigez (partie)*	1419	3 747,60	Agentschap wegen en verkeer (AWV)
Herve	Chaineux Terrein/ *Chaineux Terrain*	6677	1 500,00	Privé/*Privé*
Herve	Charneux Fortin/ *Charneux Fortin*	6683	10 000,00	Privé/*Privé*
Olen	Kwartier Hoogbuul/ *Quartier Hoogbuul*	4320	1 779 000,00	Intercommunale ontwikkeling Kempen (IOK)
Neder-Over-Heembeek	Lot 1 en 3- deel STIB/ *Lot 1 et 3-partie MIVB*	1439	14 819 383,00	MIVB/*STIB*
			18 230 207,70	

1. De herbestemming van de verkochte terreinen en gebouwen wordt niet opgevolgd door Defensiestaf.

2. De tabel herneemt de lijst van de gebouwen en terreinen die werden overgedragen aan FOD Financiën voor verkoop, maar waarvoor de verkoopakte noch de opbrengsten reeds werden overgemaakt aan Defensie. De voornaamste reden waarom sommige dossiers meerdere jaren in beslag nemen is het ontbreken van een herbestemming op het Ruimtelijk Uitvoeringsplan. Het opstellen van dit plan ligt binnen de bevoegdheid van de gemeente, de provincie of het Gewest.

2. La réaffectation des terrains et bâtiments vendus n'est pas suivie par l'État-major.

3. Le tableau reprend la liste des bâtiments et terrains qui ont été remis au SPF Finances pour être vendus, mais pour lesquels ni l'acte de vente ni les recettes n'ont encore été transférés à la Défense. La raison principale pour laquelle certains dossiers prennent plusieurs années est l'absence d'affectation sur le Plan de Secteur. L'élaboration de ce plan relève de la compétence de la commune, de la province ou de la Région.

Gemeente/ *Commune*	Provincie/*Province*	Benaming/ *Dénomination*	PV overgave/ *remise* datum/ *date*	Nr/ *N°*
Ranst (Emblem)	Antwerpen/*Anvers*	Oude britse basis/*Ancienne base britanique*	11/05/2009	4344
Brasschaat	Antwerpen/*Anvers*	Kwartier west (deel)/*Quartier ouest (partie)*	05/02/2013	4353
Brasschaat	Antwerpen/*Anvers*	Perceel Ploegsebaan en Mishagen lot 1 - 4/*Parcelle Ploegsebaan en Mishagen lot 1-4*	26/10/2016	4360
Geel	Antwerpen/*Anvers*	Kwartier Kievermont/*Quartier Kievermont*	20/05/2003	4329
Zwijndrecht	Antwerpen/*Anvers*	Fort Ste Marie (deel)/*Fort Ste Marie (partie)*	15/03/1996	4286
Kapellen	Antwerpen/*Anvers*	Fort/*Fort*	12/08/2013	4359
Arendonk	Antwerpen/*Anvers*	Munitiedepot/*Dépot de munitions*	11/09/2003	4330
St Katelijne-Waver	Antwerpen/*Anvers*	Oefenterrein/*Terrain d'exercice*	20/12/2007	4339
Westerlo	Antwerpen/*Anvers*	VSD A Kamp/*Camp VSD A*	28/01/1998	4315
Ravels (Weelde)	Antwerpen/*Anvers*	Perceel aan Nijverheidsstraat/*Parcelle à la Nijverheidsstraat*	01/08/2006	4333
Berlaar	Antwerpen/*Anvers*	Landbouwgronden/*Terrain d'agriculture*	28/06/1995	4309
Malle (Oostmalle)	Antwerpen/*Anvers*	Vliegveld/*Aérodrôme*	04/07/2013	4355
Zwijndrecht	Antwerpen/*Anvers*	Kwartier Fort Brosius perceel 261h/*Quartier Fort Brosius parcelle 261h*	31/05/2018	4366
Lier	Antwerpen/*Anvers*	Perceel in Zeebruggestraat/*Parcelle à la Zeebruggestraat*	26/07/2010	4345
Beauvechain	Waals Brabant/*Brabant wallon*	Terreinen/*Terrains*	08/05/2008	1412
Incourt	Waals Brabant/*Brabant wallon*	Terrein/*Terrain*	24/05/2006	1403bis
Neder-Over-Heembeek	Brussel/*Bruxelles*	Lot 4 en 5/*Lots 4 et 5*	14/03/2018	1439
Ghlin	Henegouwen/*Hainaut*	Kwartier Cabuy- perceel/*Quartier Cabuy - parcelle*	16/07/2008	8134
Tournai	Henegouwen/*Hainaut*	Terrein/*Terrain*	07/08/2006	8131
Ath	Henegouwen/*Hainaut*	Terrein/*Terrain*	21/08/2012	8101
Bertrix	Luik/*Liège*	Oude Mun depot/*Ancien dépot Mun*	27/07/2018	6688
Liège (Chênée)	Luik/*Liège*	Fortin/*Fortin*	24/04/2018	6684
Rocourt	Luik/*Liège*	Kwartier Dufour (oude spoorweg)/*Quartier Dufour (ancienne voie ferrée)*	06/08/2012	6663
Grace-Hollogne (Bierset)	Luik/*Liège*	Zone gebouw 28/*Zone bâtiment 28*	29/01/2014	6662
Grace-Hollogne (Bierset)	Luik/*Liège*	Zone Noord-oost en centraal deel/*Zone Nord-est et partie centrale*	29/01/2014	6662
Grace-Hollogne (Bierset)	Luik/*Liège*	Kwartier Noord/*Quartier Nord*	29/01/2014	6662
Grace-Hollogne (Bierset)	Luik/*Liège*	Hondenren/*Chenil*	29/01/2014	6662
Grace-Hollogne (Bierset)	Luik/*Liège*	Pompstation, antenne en ruines/*Station de pompage, antenne et ruines*	29/01/2014	6662
Aywaille	Luik/*Liège*	Fortin/*Fortin*	18/03/2008	6638
Aywaille	Luik/*Liège*	Fortin/*Fortin*	18/03/2008	6639
Verviers	Luik/*Liège*	Fortin/*Fortin*	18/03/2008	6640
Visé - Lixhe	Luik/*Liège*	Fortin/*Fortin*	18/03/2008	6641
Herve (Chaineux)	Luik/*Liège*	Fortin+terrein/*Fortin+Terrain*	24/04/2018	6676
Herve (Battice)	Luik/*Liège*	Fort (west gedeelte van de aardglooiing)/*Fort (partie Ouest du glacis)*	18/06/2009	6647
Thimister-Clermont	Luik/*Liège*	Fort (deel oost van de aardglooiing-lot B&C)/*Fort (partie Est du glacis - lot B&C)*	23/06/2009	6547bis
Herve (Battice)	Luik/*Liège*	Weiland/*Prairie*	03/10/1997	6586
Aubin-Neufchâteau (Dalhem)	Luik/*Liège*	Fort (deel van de aardglooiing)/*Fort (partie du glacis)*	01/07/2008	6596
Nidrum (Butchenbach)	Luik/*Liège*	Gebouwen A 69 en A 70/*Bâtiments A69 et A70*	26/04/2018	6661
Nidrum (Butchenbach)	Luik/*Liège*	Munitien depot/*Dépôt de munitions*	31/08/2014	6660
Nidrum (Butchenbach)	Luik/*Liège*	Helling/*Talus*	21/03/2018	6675
Nidrum (Butchenbach)	Luik/*Liège*	Ondergrondse inname in volle eigendom/*Emprise sous sol en pleine propriété*	21/03/2018	6680
Nidrum (Butchenbach)	Luik/*Liège*	Wegenis openbare nut/*Voirie usage publique*	21/03/2018	6681
Oupeye	Luik/*Liège*	Kraankamer en ondergrondse inname/*Chambres à vanne et emprise sous-sol*	27/06/2018	6687
St Truiden (Bevingen)	Limburg/*Limbourg*	Kamp (gedeelte)/*Camp (partie)*	23/05/1996	5157
St Truiden (Brustem)	Limburg/*Limbourg*	Vliegveld (deel)/*Aérodrôme (partie)*	17/07/2012	5178
Zonhoven	Limburg/*Limbourg*	Domein Molenheide/*Domaine Molenheide*	01/09/1995	5156
Zonhoven	Limburg/*Limbourg*	Depot in Jacob Lenaertsstraat (MK 21/*1*)/*Depot à la Jacob Lenaertsstraat (MK 21/1)*	03/08/2004	5169
Hechtel-Eksel (Eksel)	Limburg/*Limbourg*	Kwartier Hoksent/*Quartier Hoksent*	29/03/2002	5167bis
Houthalen-Helchteren	Limburg/*Limbourg*	Kwartier Helchteren/*Quartier Helchteren*	04/06/2013	5181
Houthalen-Helchteren	Limburg/*Limbourg*	Kwartier Helchteren (woningen)/*Quartier Helchteren (habitations)*	04/06/2013	5181
Riemst (Millen)	Limburg/*Limbourg*	Multiplex-station/*Station Multiplex*	26/11/1998	5163
Leopoldsburg	Limburg/*Limbourg*	Kwartier Reigersvliet/*Quartier Reigersvliet*	14/06/2016	5184
Leopoldsburg	Limburg/*Limbourg*	Kwartier Moorslede/*Quartier Moorslede*	25/09/2018	5179ter
Leopoldsburg	Limburg/*Limbourg*	Kwartier Ijzer/*Quartier Ijzer*	12/08/2013	5185
Leopoldsburg	Limburg/*Limbourg*	Woningen Vlaanderenlaan 1&2/*Habitations à la Vlaanderenlaan 1&2*	09/12/2011	5174
Leopoldsburg	Limburg/*Limbourg*	Woning Hechtelsesteenweg 11/*Habitation à la Hechtelsesteenweg 11*	19/03/2012	5175
Tongeren	Limburg/*Limbourg*	Kwartier Ambiorix (bufferzone aan Jeker)/*Quartier Ambiorix (zone de séparation au Jeker)*	15/12/2015	5183
Bastogne	Luxemburg/*Luxembourg*	Kwartier Heinz (deel)/*Quartier Heinz (partie)*	14/11/2018	9127
Hotton	Luxemburg/*Luxembourg*	Perceel A 550 S/*Parcelle A 550 S*	15/03/2018	7249
Belgrade	Name/*Namur*	Kwartier Plaine de Belgrade (lot 1 en 2)/*Quartier Plaine de Belgrade (lot 1 et 2)*	27/05/2013	7245
Dinant	Name/*Namur*	Kwartier Bisman (deel)/*Quartier Bisman (partie)*	20/12/2012	7247
Sint-Niklaas (Haasdonk)	Oost-Vlaanderen/*Flandre Orientale*	Kwartier Westakkers/*Quartier Westakkers*	30/08/2012	3119
Vilvoorde	Vlaams-Brabant/*Brabant Flamand*	AsIAT (rest)/*AsIAT (reste)*	28/03/2013	1417
Heverlee	Vlaams-Brabant/*Brabant Flamand*	Schietstand + woning/*Stand de tire + habitation*	01/03/2009	1420
Diest	Vlaams-Brabant/*Brabant Flamand*	Kwartier Limbosch (deel)/*Quartier Limbosch (partie)*	09/04/2009	1418
Diest	Vlaams-Brabant/*Brabant Flamand*	Kwartier Limbosch (lot 3 - tuin)/*Quartier Limbosch (lot 3-jardin)*	20/11/2012	1426
Landen	Vlaams-Brabant/*Brabant Flamand*	Terrein/*Terrain*	02/10/1995	1376
Tienen (Goetsenhoven)	Vlaams-Brabant/*Brabant Flamand*	Vliegveld - Luitenant de Bersacques/*Aérodrôme-Lieutenant de Bersacques*	14/11/2013	1432
Tienen (Goetsenhoven)	Vlaams-Brabant/*Brabant Flamand*	Kazerne/*Caserne*	04/02/1999	1386
Huldenberg (Loonbeek)	Vlaams-Brabant/*Brabant Flamand*	Perceel/*Parcelle*	26/01/2012	1421
Brugge	West-Vlaanderen/*Flandre Occidentale*	Kwartier Knapen/*Quartier Knapen*	18/07/2013	2149
De Haan (Vlissegem)	West-Vlaanderen/*Flandre Occidentale*	Kwartier Radstabe/*Quartier Radstabe*	13/10/2016	2156
Zedelgem	West-Vlaanderen/*Flandre Occidentale*	Sportterrein/*Terrain de sport*	17/07/2008	2131
Staden	West-Vlaanderen/*Flandre Occidentale*	Spoorweg-toegang Kwartier Bos van Houthulst/*Chemin de fer-accès Quartier Bois de Houthulst*	12/02/2014	2147
De Panne-Adinkerke	West-Vlaanderen/*Flandre Occidentale*	2 percelen terrein aan Militaire Begraafplaats/*2 parcelles de terrain au Cimetière Militaire*	26/11/2018	2155
Oostende	West-Vlaanderen/*Flandre Occidentale*	Gebouw DETRAFOR/*Bâtiment DETRAFOR*	22/12/2004	2120
Damme (Sijsele)	West-Vlaanderen/*Flandre Occidentale*	Kwartier Sergeant Baron de Pélichy/*Quartier Sergeant Baron de Pélichy*	18/06/2012	2148

3. In de periode 2017-2018 werd geen enkel gebouw afgebroken.

5. Het is aan een volgende regering om na te gaan welke militaire kwartieren er niet meer nodig zijn. In uitvoering van het kwartierenplan van de vorige regering zullen in 2019 het kwartier De Wispelaere in Jambes en de radar site in Glons voor vervreemding overgedragen worden aan het Federaal Aankoopcomité.

4. Aucun bâtiment n'a été démoli au cours de la période 2017-2018.

5. C'est au prochain gouvernement de voir quels sont les quartiers militaires qui ne seront plus nécessaires. En exécution du plan quartiers du gouvernement précédent, en 2019, le quartier De Wispelaere à Jambes et le site radar à Glons seront transférés au Comité fédéral d'achat en vue d'une aliénation.

DO 2018201925748

Vraag nr. 1596 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Organisatie van de Aviation Days in Florennes-Cerfontaine.

1. Hoeveel bezoekers waren er op de Aviation Days in Florennes-Cerfontaine?

2. Hoeveel militaire vliegtuigen werden er ingezet?

3. Hoeveel militairen werden er ingezet?

4. Welk budget werd er voor dit evenement uitgetrokken?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 1596 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

1. De vliegbasis Florennes telde ongeveer 4.500 bezoekers verspreid over de twee dagen.

2. Op het programma stonden er dynamische presentaties van de F-16, de Red Devils patrouille, een A-109 helikopter en een Embraer. In totaal werden zeven vliegtuigen ingezet.

3. Er werden 150 militairen ingezet tijdens deze opendeurdagen, in hoofdzaak om presentatiestands te bemannen en de veiligheid van het dispositief te verzekeren.

4. Defensie stelde 1.500 euro ter beschikking om de activiteiten van deze opendeur te organiseren als inspanning voor de lokale rekrutering in de regio Entre-Sambre-Et-Meuse.

DO 2018201925748

Question n° 1596 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

L'organisation des Aviation Days à Florennes-Cerfontaine.

1. Combien de visiteurs ont été comptabilisés lors des *Aviation Days* à Florennes-Cerfontaine?

2. Combien d'avions militaires ont été mobilisés?

3. Combien de militaires ont été mobilisés?

4. Quel est le budget réservé pour cette manifestation?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 04 février 2019, à la question n° 1596 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

1. La base aérienne de Florennes a compté environ 4.500 visiteurs répartis sur les deux jours.

2. Des démonstrations dynamiques du F-16, de la patrouille des Red Devils, d'un hélicoptère A-109 et d'un Embraer étaient prévues au programme. Sept aéronefs au total ont été mobilisés.

3. 150 militaires ont été mis à l'ouvrage lors des portes ouvertes, principalement pour tenir les stands de présentation et assurer la sécurité du dispositif.

4. La somme de 1.500 euros a été octroyée par la Défense pour organiser les activités liées aux portes ouvertes comme effort de recrutement local dans la région de l'Entre-Sambre-Et-Meuse.

DO 2018201925749

Vraag nr. 1597 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Verkoop van het schip A950 Valcke.

Ter verveldiging van mijn informatie over de verkoop van het schip A950 Valcke, dat in 2015 aan de actieve dienst werd onttrokken, had ik graag een antwoord op volgende vragen.

1. Welk land koopt het schip?

DO 2018201925749

Question n° 1597 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

La vente du navire A950 Valcke.

Afin de compléter mon information sur la vente du navire A950 Valcke, retiré du service actif en 2015, je souhaiterais obtenir des réponses aux questions suivantes.

1. Quel est le pays acquéreur du bateau?

2. Welk bedrag zal de verkoop uiteindelijk opleveren?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 1597 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

1. Het schip A950 Valcke werd in 2015 publiek te koop aangeboden door Defensie, via een openbare verkoop met inschrijving onder gesloten omslag.

Zes offertes werden ontvangen. Conform de gunningscriteria gepubliceerd in het bestek had de Nederlandse firma "BV Auto en Scheepssloperij Treffers" het beste aanbod gedaan en werd de verkoop aan deze firma betekend.

2. Het bedrag van de verkoop bedraagt 59.011,05 euro.

2. Quel est le total financier obtenu à l'issue du processus de vente?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 04 février 2019, à la question n° 1597 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

1. Le navire A950 Valcke a été publiquement offert à la vente par la Défense en 2015 via une vente publique avec soumission sous enveloppe fermée.

Six offres ont été reçues. En accord avec les critères d'attribution publiés dans le cahier spécial des charges, la firme néerlandaise "BV Auto en Scheepssloperij Treffers" a remis la meilleure offre, et la vente a été notifiée à cette firme.

2. Le montant de la vente s'élève à 59.011,05 euros.

DO 2018201925751

Vraag nr. 1599 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Verkoop van de Leopard 1A5-tanks.

Ter verdediging van mijn informatie over de verkoop van de Leopard 1A5-tanks, die in 2015 uit de actieve dienst werden genomen, had ik graag een antwoord op volgende vragen.

1. Welke landen kopen deze toestellen? Hoeveel tanks kopen deze landen elk?

2. Hoeveel zal de verkoop van deze tanks uiteindelijk in totaal opbrengen?

3. Hoeveel zal het materiaal dat als schroot wordt verkocht in totaal opbrengen?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 1599 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

DO 2018201925751

Question n° 1599 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

La vente de chars Léopard 1A5.

Afin de compléter mon information sur la vente de chars Léopard 1A5, retirés du service actif en 2015, je souhaiterais obtenir des réponses aux questions suivantes.

1. Quels sont les pays acquéreurs desdits engins? Je vous remercie de bien vouloir étayer votre réponse en précisant le nombre de chars y afférents.

2. Quel est le total financier obtenu à l'issue du processus de vente desdits chars?

3. Quel est le total financier obtenu éventuellement dans le cadre de la valorisation en tant que mitraille?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 04 février 2019, à la question n° 1599 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

1. De uit omloop name van de Leopard 1A5 gevechtstanks werd door Defensie uitgevoerd zoals eerder toegelicht via het antwoord op de schriftelijke parlementaire vraag nr. 429 van 5 november 2015 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2015-2016, nr. 53).

Sindsdien werden tweeëntwintig Leopard 1A5 gevechtstanks (plus vijf trainingstanks en wisselstukken), na een publieke oproep tot kandidatuurstelling met strikte selectiecriteria, verkocht aan de industrie.

Rekening houdend met de selectie- en gunningscriteria werd dit contract gegund aan de Poolse firma TDM Electronics.

De overige Leopard tanks hebben in België een andere bestemming gekregen via valorisatie als schroot, transfer naar musea na demilitarisatie en/of behoud als gedemilitariseerd monument.

2. Het bedrag van de verkoop aan de firma TDM Electronics is 315.699,30 euro.

3. De gemiddelde return voor de demilitarisatie en gecontroleerde verschroting van een Leopard 1A5 gevechtstank via de industrie bedraagt 4.955,67 euro per tank.

Dit bedrag is een gemiddelde gebaseerd op de vernietiging door de industrie van tweeënveertig gedeclasseerde wrakken van Belgische Leopard 1A5 in de periode 2012-2016.

1. Le retrait d'emploi des chars de combat Léopard 1A5 a été exécuté par la Défense de la manière expliquée précédemment via la réponse à la question Parlementaire écrite n° 429 du 5 novembre 2015 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2015-2016, n° 53).

Depuis, vingt-deux chars de combat Léopard 1A5 (plus cinq chars d'entrainement et des pièces de rechange) ont été vendus à l'industrie dans le cadre d'un appel public à candidatures avec de stricts critères de sélection.

Tenant compte des critères de sélection et d'attribution, ce contrat a été attribué à la firme polonaise TDM Electronics.

Les chars Léopard restants ont reçu une autre affectation via une valorisation en tant que mitraille, transfert vers des musées après démilitarisation, et/ou conservation en tant que monument démilitarisé.

2. Le montant de la vente à la firme TDM Electronics est de 315.699,30 euros.

3. Le retour moyen pour la démilitarisation et la mise en mitraille contrôlée d'un char de combat Léopard 1A5 par l'industrie est de 4.955,67 euros par char.

Ce montant est une moyenne basée sur la destruction par l'industrie de quarante-deux épaves déclassées de Léopard 1A5 belges sur la période 2012-2016.

DO 2018201925752

Vraag nr. 1600 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Verkoop van Fort Brosius.

Ter vervollediging van mijn informatie over de verkoop van Fort Brosius, had ik graag een antwoord op volgende vragen.

1. Werd alle munitie verwijderd uit het gebouw? Zo ja, hoeveel munitie werd er verwijderd en vernietigd?

2. Welk mandaat kreeg de FOD Financiën (Aankoopcomité) om het onroerend goed te verkopen?

3. Wat is de verwachte bodemprijs voor deze verkoop?

DO 2018201925752

Question n° 1600 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Le processus de vente du Fort Brosius.

Afin de compléter mon information sur le processus de vente du Fort Brosisus, je souhaiterais obtenir des réponses aux questions suivantes.

1. L'opération de retrait des munitions a-t-elle été finalisée? Le cas échéant, quelle est la quantité de pièces qui ont été extraites et détruites?

2. Quel est le mandat qui a été confié au SPF Finances (Comité d'Acquisition) pour céder le bien à un acquéreur?

3. Quel est le prix plancher escompté pour ladite vente?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 1600 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

1. Gezien de omvang van de werken (12 miljoen euro) werd de opdracht uiteindelijk niet gegund. Een nieuwe dossier zal later worden gelanceerd in functie van de beschikbare kredieten en rekening houdend met de andere behoeften voor het Departement.

2. Het Federaal Aankoopcomité werd nog niet gemandateerd om de verkoop te organiseren.

3. Er werd nog geen raming gevraagd aan het Federaal Aankoopcomité.

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 04 février 2019, à la question n° 1600 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

1. Vu l'ampleur des travaux (12 millions d'euros), le marché n'a finalement pas été attribué. Un nouveau dossier sera lancé ultérieurement en fonction des crédits disponibles et en tenant compte des autres besoins du département.

2. Le Comité d'Acquisition Fédéral n'a pas encore été mandaté pour organiser la vente.

3. Aucune estimation de prix n'a encore été demandée au Comité d'Acquisition Fédéral.

DO 2018201925820

Vraag nr. 1613 van de heer volksvertegenwoordiger Veli Yüksel van 04 januari 2019 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Het NAVO-gebouw.

Reeds sinds 1967 is Brussel de plaats van het hoofdkwartier van de NAVO. Het nieuwe complex in Haren werd officieel ingehuldigd op 25 mei 2017. Met de bouw was gestart in 2010. De Belgische overheid was bouwheer en het Ministerie van Landsverdediging volgde de werkzaamheden op.

1. Kunt u de totale kostprijs van het nieuwe NAVO-gebouw meedelen?

2. Kunt u meedelen wat daarbij de oorspronkelijke raming was, en wat het werkelijk heeft gekost? Graag een toelichting bij het verschil.

3. Kunt u een overzicht bezorgen van wat de bijdrage is geweest van de verschillende NAVO-lidstaten? Wat was het aandeel van België?

4. Welke extra kosten neemt België - als zetelland - eenmalig en recurrent voor zijn rekening in het onderhoud, beveiligen, enz., van het nieuwe gebouw?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 1613 van de heer volksvertegenwoordiger Veli Yüksel van 04 januari 2019 (N.):

DO 2018201925820

Question n° 1613 de monsieur le député Veli Yüksel du 04 janvier 2019 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Le bâtiment de l'OTAN.

Bruxelles accueille le quartier général de l'OTAN depuis 1967 déjà. Le nouveau complexe a été officiellement inauguré à Haren le 25 mai 2017. Sa construction a débuté en 2010. Les autorités belges en étaient le maître d'ouvrage et le ministère de la Défense a assuré le suivi des travaux.

1. Pouvez-vous indiquer combien le nouveau bâtiment de l'OTAN a coûté au total?

2. Pouvez-vous indiquer l'estimation initiale du coût ainsi que le coût réel du bâtiment? Pouvez-vous expliquer la différence entre les deux montants?

3. Pouvez-vous fournir un aperçu de la contribution des différents États membres de l'OTAN? Quelle a été la quotepart de la Belgique?

4. Quels coûts supplémentaires la Belgique prend-elle en charge - en tant que pays hôte - à titre unique et récurrent en matière de maintenance, de sécurisation, etc. du nouveau bâtiment?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 04 février 2019, à la question n° 1613 de monsieur le député Veli Yüksel du 04 janvier 2019 (N.):

1. De totale kostprijs van de nieuwe NAVO hoofdzetel bedraagt 1,2 miljard euro. Dit bedrag omvat naast de kost van de bouwwerken (700 miljoen euro) ook de kosten voor audiovisuele apparatuur, de elektronische beveiliging van de site, de ontwerp- en consultancyopdrachten, de ICT, het meubilair, de beveiliging van de werf en ook de kost van de omkadering

2. Het globale budget bedroeg in 2009, vóór de aanbesteding van de bouwwerken, 1,2 miljard euro, waarvan 820 miljoen euro voor de bouwwerken (inclusief de provisies voor prijsherziening en onvoorziene).

Dankzij het gunstige resultaat van de aanbesteding van de bouwwerken werd dit bedrag in 2010 gereduceerd tot 1 miljard. Tijdens de loop van de werken werd met het akkoord van de nationale controle autoriteiten, het budget weer opgetrokken tot 1,2 miljard euro, omwille van bijkomende kosten door onvoorziene omstandigheden (onder andere abnormaal slechte weersomstandigheden, enz.), technische wijzigingen en bijkomende behoeften.

3. De bijdragen van de NAVO-lidstaten werden vastgelegd volgens een specifieke verdeelsleutel die rekening houdt met de belangrijkheid van elk land. De bijdrage van België bedroeg 3,8 %.

4. België neemt geen extra kosten van het nieuwe gebouw voor zijn rekening.

1. Le coût total du nouveau siège principal de l'OTAN s'élève à 1,2 milliard d'euros. Ce montant comprend, outre le coût des travaux de construction (700 millions d'euros), également les coûts de l'équipement audiovisuel, de la sécurisation électronique du site, des marchés d'étude et de consultance, de l'ICT, du mobilier, de la sécurisation du chantier ainsi que les frais d'encadrement.

2. Le budget global s'élevait en 2009, avant la passation du marché de construction, à 1,2 milliard d'euros, dont 820 millions d'euros pour les travaux (y compris les provisions pour une révision des prix et les imprévus).

Grâce au résultat favorable de l'adjudication des travaux de construction, ce montant a été réduit à 1 milliard en 2010. Au cours des travaux, avec l'accord des autorités de contrôle nationales, le budget a été augmenté à 1,2 milliard d'euros, en raison de coûts supplémentaires pour circonstances imprévisibles (entre autres conditions météorologiques anormalement défavorables, etc.), de modifications techniques et de besoins supplémentaires.

3. Les contributions des états membres de l'OTAN ont été fixées suivant une clé de répartition spécifique qui tient compte de l'importance de chaque pays. La contribution belge s'élevait à 3,8 %.

4. La Belgique ne prend aucun frais supplémentaire du nouveau bâtiment à sa charge.

DO 2018201925827

Vraag nr. 1614 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Historical Ordnance Disposal Operation in Litouwen (SV 1658).

Ter vervollediging van mijn informatie over de beslissing van de regering om de Belgische deelname aan de *Historical Ordnance Disposal Operation* in Litouwen te steunen, zou ik graag weten wat precies de doelstellingen en het tijdpad van dit dossier zijn.

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 1614 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

DO 2018201925827

Question n° 1614 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

L'opération Historical Ordnance Disposal en Lituanie (QE 1658).

Afin de compléter mon information sur la décision du gouvernement visant à soutenir la participation de la Belgique à l'opération *Historical Ordnance Disposal* en Lituanie, pourriez-vous communiquer exactement les objectifs et le calendrier afférents à ce dossier?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 04 février 2019, à la question n° 1614 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

Van 8 tot 21 oktober 2019 heeft het logistiek steunschip BNS GODETIA, met aan boord de Alouette III, deelgenomen aan de operatie *Historical Ordnance Disposal Lithuania* in de Litouwse territoriale wateren en de Litouwse Economische Exclusieve Zone.

Deze ontmijningsoperatie vond plaats in het kader van het permanent NAVO-eskader van mijnenjagers (*Standing NATO Mine Countermeasures Group*) en had als voornaamste opdracht om mijnen en munitie van de Eerste en Tweede Wereldoorlog op te ruimen.

Gezien België in 2018 het commando leverde van het permanent NAVO-eskader van mijnenjagers, namen eveneens vijf Belgische stafleden deel aan deze operatie.

Du 8 au 21 octobre 2019, le navire de soutien logistique BNS GODETIA, avec à bord l'Alouette III, a participé à l'opération *Historical Ordnance Disposal Lithuania* au large des eaux territoriales lituaniennes et de la Zone Économique Exclusive de la Lituanie.

Cette opération de déminage a eu lieu dans le cadre de l'escadron permanent des chasseurs de mines (*Standing NATO Mine Countermeasures Group*) et visait principalement à neutraliser les mines et les munitions de la Première et de la Seconde Guerre mondiale.

Compte tenu du commandement par la Belgique de l'escadron permanent des chasseurs de mines de l'OTAN en 2018, cinq membres belges de l'état-major ont également participé à cette opération.

Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken

DO 2017201820376

Vraag nr. 2845 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 11 januari 2018 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken:

Binnenlandse Zaken. - Kosten gemaakt ten behoeve van het koningshuis.

Kan u voor 2017 een volledig overzicht geven van alle kosten die door het departement van Binnenlandse Zaken ten behoeve van de leden van het koningshuis werden verricht? Graag een gedetailleerde opsplitsing per dienst of opdracht, voor welke leden van het koningshuis zij werden gemaakt en wat de kost hiervan was.

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken van 23 januari 2019, op de vraag nr. 2845 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 11 januari 2018 (N.):

- Binnelandse Zaken

Er werden geen diensten of middelen ter beschikking gesteld van de leden van de koninklijke familie.

- Politie

De specifieke kosten die het veiligheidsdetachement van de federale politie bij het koninklijk paleis (VDKP) maakt voor de uitvoering van haar opdrachten, worden weergegeven per "programma activiteit" (PA) volgens de structuur van de uitgavenbegroting (departementale sectie 17 organisatieafdeling 30), met name:

o PA 01.30.66 (personeelsuitgaven)

Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur

DO 2017201820376

Question n° 2845 de madame la députée Barbara Pas du 11 janvier 2018 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur:

Les frais effectués par le SPF Intérieur pour le compte de la Maison royale.

Pourriez-vous me fournir un aperçu complet pour 2017 de tous les frais effectués par le SPF Intérieur pour le compte de membres de la Maison royale? Je souhaiterais connaître la ventilation détaillée de ces frais par service ou par mission et savoir pour quels membres de la Maison royale ils ont été effectués. Quel en a été le coût?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur du 23 janvier 2019, à la question n° 2845 de madame la députée Barbara Pas du 11 janvier 2018 (N.):

- Intérieur (IBZ)

Il n'y a pas de service ou moyen mis à la disposition des membres de la Famille Royale.

- Police

Les coûts spécifiques liés à l'exécution des missions du Détachement de Protection des Palais Royaux de la Police Fédérale, sont présentés par "programme d'activité" (PA) selon la structure du budget des dépenses (section départementale 17 - division organique 30), plus précisément:

o PA 01.30.66 (Dépenses en personnel)

o PA 01.30.67 (variabele personeelskosten, werking en investering eigen aan VDKP)

o PA 01.30.68 (gemeenschappelijke uitgaven die door de federale politie, samen met VDKP, gedragen worden)

Deze kosten bedroegen in 2017 in totaal 15.329.790,58 euro, waarvan per programma activiteit respectievelijk 10.693.862.42 euro (66), 3.938.532,18 euro (67) en 697.395,98 euro (68).

Voor een opsplitsing per opdracht baseer ik mij op de registratie van de dienstprestaties van het personeel VDKP.

Deze registratie leert dat in 2017 41.100 manuren werden gepresteerd in het raam van het algemeen beheer van de dienst, met inbegrip van opleidingen en trainingen voor het personeel en met inbegrip van het beheer van operationele informatie voor de uitvoering van beschermings- en beveiligingsopdrachten.

Voor de uitvoering van de beschermings- en beveiligingsopdrachten in 2017 werden 251.900 manuren gepresteerd, waarvan 166.600 mensuren voor de bescherming en beveiliging van leden van de koninklijke familie binnen de koninklijke domeinen en 85.300 uren voor de persoonsbescherming van leden van de koninklijke familie tijdens hun verplaatsingen.

Geüniformeerd politiepersoneel van VDKP staat in voor de bescherming van leden van de koninklijke familie in de koninklijke gebouwen en domeinen. Het gespecialiseerd politiepersoneel van VDKP verzekert de persoonsbescherming tijdens hun externe activiteiten.

Er bestaat geen opsplitsing voor welke leden van het koningshuis deze kosten gemaakt werden.

DO 2017201824017

Vraag nr. 3385 van de heer volksvertegenwoordiger Benoît Lutgen van 28 juni 2018 (Fr.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken:

Detachering van het federale politiepersoneel naar de lokale politie.

Het aantal personeelsleden van de federale politie neemt elk jaar af, terwijl de onveiligheid aanhoudt.

1. Kunt u per jaar sinds 2013 aangeven hoeveel personeelsleden de federale politie telde, hoeveel personeelsleden er vertrokken en hoeveel er werden aangeworven?

o PA 01.30.67 (Coûts variables en personnel, fonctionnement et investissement propres au DPPR)

o PA 01.30.68 (Dépenses communes supportées par la Police Fédérale et le DPPR)

Ces dépenses représentaient en 2017 un montant total de 15.329.790,58 euros, répartis respectivement par programme d'activité en 10.693.862.42 euros (66), 3.938.532,18 euros (67) en 697.395,98 euros (68).

En ce qui concerne la répartition par type de mission, je me base sur l'enregistrement des prestations de service du personnel du DPPR.

Cet enregistrement montre qu'en 2017, 41.100 heures ont été prestées dans le cadre de la gestion générale des services, en ce y compris les formations et entrainements des membres du personnel ainsi que la gestion de l'information opérationnelle nécessaire à l'exécution des missions de protection et de sécurisation.

De même, en 2017, 251.900 heures ont été prestées dans le cadre des missions de protection et de sécurisation, dont 166.600 heures pour la protection et la sécurisation des membres de la famille royale à l'intérieur des domaines royaux et 85.300 heures pour la protection rapprochée des membres de la famille royale lors de leurs déplacements.

Le personnel policier uniformé du DPPR se charge de la protection des membres de la famille royale lorsque ceux-ci se trouvent dans les bâtiments et domaines royaux. Le personnel policier spécialisé du DPPR assure la protection rapprochée des membres de la famille royale lors leurs activités externes.

Il n'existe pas de subdivision par membres de la famille royale concernant les frais engagés.

DO 2017201824017

Question n° 3385 de monsieur le député Benoît Lutgen du 28 juin 2018 (Fr.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur:

Détachement de la police fédérale vers les polices locales.

Le nombre de membres du personnel de la police fédérale diminue d'année en année malgré une insécurité constante.

1. Pouvez-vous indiquer, pour chaque année, depuis 2013 le nombre de membres du personnel de la police fédérale, le nombre de départs et le nombre d'engagements?

2. Hoeveel personeelsleden van de federale politie werden er sinds 2013 per jaar gedetacheerd naar lokale politiediensten? Naar welke politiezone werden de personeelsleden telkens gedetacheerd? Hoeveel personeelsleden werden er naar elke politiezone gedetacheerd?

3. Welke impact hebben deze detacheringen volgens u op de uitvoering van de taken van de federale politie?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken van 04 februari 2019, op de vraag nr. 3385 van de heer volksvertegenwoordiger Benoît Lutgen van 28 juni 2018 (Fr.):

1. Zie hieronder.

- Personeelsbestand van de Federale Politie op 1 januari van elk jaar:

De cijfers hieronder hernemen het geheel van het personeel van de Federale Politie (aspiranten in opleiding, tijdelijke affectatiepool (ATA-personeel), externe diensten zoals het Comité P, Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse (OCAD), enz. inbegrepen), van de Algemene Inspectie (AIG) en van het Secretariaat van de geïntegreerde politie (SSGPI). Enkel het federale personeel dat gedetacheerd is bij de lokale politiezones is niet hernomen.

2. Pour chaque année, depuis 2013, combien de membres de la police fédérale ont été détachés dans les polices locales? Pouvez-vous préciser les zones de police bénéficiaires, ainsi que pour chacune d'elles le nombre d'effectifs détachés?

3. Comment évaluez-vous l'impact de ces détachements sur l'exécution des missions de la police fédérale?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur du 04 février 2019, à la question n° 3385 de monsieur le député Benoît Lutgen du 28 juin 2018 (Fr.):

1. Voir ci-dessous.

- Effectifs de la police fédérale au 1er janvier de chaque année:

Les chiffres ci-dessous reprennent la totalité des effectifs de la police fédérale (y compris les aspirants en formation, les effectifs ATA, les services externes comme le Comité P, l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace (OCAM), etc.), de l'Inspection Générale (AIG) et du Secrétariat de la police intégrée (SSGPI). Seul le personnel fédéral qui est détaché auprès des zones de police locale n'est pas repris.

Jaar/*Année*	Ops	CALog	Totaal/*Total*
1/1/2013	11412	4010	15422
1/1/2014	11539	3967	15506
1/1/2015	10913	3899	14812
1/1/2016	10511	3748	14259
1/1/2017	10774	3659	14433
1/1/2018	10805	3679	14484

- Aantal vertrekken:

- Nombre de départs:

	Definitieve uit dienst/ *Fin de Sv définitif*			Mobiliteiten FedPol -> PZ/ *Mobilités PolFed -> ZP*			
Jaar/ *Année*	Ops	Calog	Totaal/ *Total*	Ops	Calog	Totaal/ *Total*	Alg. Totaal/ *Total global*
2013	481	148	629	563	19	582	1211
2014	490	133	623	644	15	659	1282
2015	507	135	642	656	25	681	1323
2016	428	148	576	640	18	658	1234
2017	311	148	459	585	23	608	1067
2018 (6 maand/*mois)*	182	103	285	314	22	336	621

Voor wat betreft de operationele personeelsleden (OPS):

En ce qui concerne les membres du personnel opérationnels (OPS):

o de kolom "definitieve uit dienst" omvat de pensioenen, ontslagen en overlijdens van de personeelsleden;

o de kolom "Mobiliteit FedPol - PZ" omvat zowel de klassieke mobiliteit van de Federale Politie als de mobiliteiten van de aspiranten die hun basisopleiding hebben beëindigd naar een zone van de Lokale Politie.

Voor wat betreft de leden van het administratief en logistiek kader (CALog):

o de kolom "definitieve uit dienst" omvat de pensioenen, ontslagen en overlijdens van de personeelsleden;

o de kolom "Mobiliteit FedPol - PZ" omvat de klassieke mobiliteiten van Federale naar de Lokale Politie.

- Aantal aanwervingen:

o la colonne "fin de service définitif" comprend les pensions, les démissions et les décès des membres du personnel;

o la colonne "Mobilité PolFed - ZP" comprend aussi bien les mobilités classiques de la police fédérale que les mobilités des aspirants sortant de leur formation de base vers une zone de la police locale.

En ce qui concerne les membres du cadre administratif et logistique (CALog):

o la colonne "fin de service définitif" comprend les pensions, les démissions et les décès des membres du personnel;

o la colonne "Mobilité PolFed - ZP" comprend les mobilités classiques de la police fédérale vers la police locale.

- Nombre d'engagements:

	Externe rekruteringen/ *Recrutements externes*			Mobiliteiten PZ -> FedPol/ *Mobilités ZP -> PolFed*			
Jaar/ *Année*	Ops	Calog	Totaal/ *Totaal*	Ops	Calog	Totaal/ *Total*	Alg. Totaal/ *Total global*
2013	859	122	981	251	3	254	1235
2014	776	76	852	143	8	151	1003
2015	737	4	741	216	4	220	961
2016	301	61	362	209	11	220	582
2017	677	149	826	343	30	373	1199
2018 (6 maand/*mois)*	365	159	524	225	18	243	767

Voor wat betreft de operationele personeelsleden (OPS):

o de kolom "Externe rekruteringen" omvat de aspiranten die hun basisopleiding beëindigen en die mobiliteit maken naar een eenheid van de Federale Politie;

o de kolom "mobiliteiten PZ - FedPol" omvat de operationele personeelsleden die via een klassieke mobiliteit van een zone van de Lokale Politie naar een eenheid van de Federale Politie gaan.

Voor wat betreft de leden van de administratief en logistiek kader (CALog):

o de kolom "Externe rekruteringen" omvat de rekruteringen via Jobpol naar een eenheid van de Federale Politie;

o de kolom "mobiliteiten PZ - FedPol" omvat de klassieke mobiliteiten van Lokale naar de Federale Politie.

En ce qui concerne les membres du personnel opérationnels (OPS):

o la colonne "Recrutements externes" comprend les aspirants qui terminent leur formation de base et qui font mobilité vers une unité de la police fédérale;

o la colonne "mobilités ZP - PolFed" comprend les membres opérationnels qui, via une mobilité classique, sont passés d'une zone de police locale à une unité de la police fédérale.

En ce qui concerne les membres du cadre administratif et logistique (CALog):

o la colonne "Recrutement externes" comprend les recrutements via Jobpol vers une unité de la police fédérale;

o la colonne "Mobilité ZP - PolFed" comprend les mobilités classiques de la police locale vers la police fédérale.

2. De Lokale Politiezones kunnen, als er een tekort is in hun kader, in afwachting dat ze die tekorten kunnen opvullen via mobiliteit of één van de andere recruteringsvormen (aspirantenmobiliteit, onmiddellijke werving, bijkomende werving) en voor zover er personeel beschikbaar is in de Pool Tijdelijke Affectaties van de Federale Politie detacheringen vragen (dit kan zijn van zowel Commissarissen, Hoofdinspecteurs als Inspecteurs).

Politiezones die sterk deficitair zijn (indien in het operationeel kader minder personeel aanwezig is (aantal op de betalingslijsten van de politiezone vermelde personeelsleden) dan 95 % van de Minimale Norm (bepaald bij koninklijk besluit van 05-09-2001) worden hierbij prioritair behandeld.

Als bijlage vindt u een Exceltabel die de personeelsleden herneemt gedetacheerd van de Federale Politie naar een zone van de Lokale Politie op de 1e van iedere maand.

De tabellen 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).

Wij wijzen echter op het feit dat voor een gegeven jaar het aantal gedetacheerden niet noodzakelijk gelijk is aan de som van de cijfers per maand. Als een personeelslid gedurende een jaar gedetacheerd wordt in 2013, vertegenwoordigt hij namelijk een eenheid in elke maand van het jaar 2013.

3. De inplaatsstelling van het personeel bij de lokale Politie gebeurt in principe via de mobiliteit. Het systeem van detachering dient beperkt te blijven in de tijd, zodat structureel de inplaatsstelling en inzet van personeelsleden in de organisatie kunnen ingebed worden.

Personeelsleden die tegen betaling tijdelijk worden gedetacheerd naar de PZ worden niet in rekening gebracht op de personeelskredieten van de Federale Politie. Anders zou een detachering potentieel een hypotheek kunnen leggen op de aanwervingen binnen de Federale politie.

Zoals hierboven opgemerkt, dienen behoeften van de organisatie structureel te worden opgelost via effectieve aanwijzingen, hetzij via mobiliteit, hetzij via ambtshalve aanwijzingen. In dit kader worden de huidige procedures van aanwerving en mobiliteit onderzocht op hun efficiëntie en doeltreffendheid met het oog op het vereenvoudigen, versnellen en af te stemmen met de uitgedrukte behoeften en aanbod.

2. Les zones de police locales peuvent, s'il y a un déficit dans leur cadre, demander des affectations temporaires de la police fédérale, dans l'attente qu'elles puissent combler ces déficits par mobilité ou l'une des autres formes de recrutement (mobilité d'aspirants, recrutement immédiat, recrutement supplémentaire et pour autant qu'il y ait du personnel disponible (cela peut être tant des commissaires, des inspecteurs principaux que des inspecteurs).

Les zones de police qui sont fortement déficitaires (s'il y a moins de personnel présent dans le cadre opérationnel (nombre de membres du personnel présents sur les listes de paiement de la zone de police) que les 95 % de la norme minimale (déterminée par arrêté royal du 05-09-2001) sont traitées en priorité.

Vous trouverez ci-joint un tableau Excel reprenant les effectifs détachés de la police fédérale vers une zone de police locale au 1er de chaque mois.

Les tableaux joints à la réponse à cette question ont été transmis 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 ils peuvent être consultés au greffe de la Chambre des représentants (service des Questions parlementaires).

Cependant, nous attirons votre attention sur le fait que, pour une année donnée, le nombre de détachés n'est pas forcément égal à la somme des chiffres par mois. En effet, si un membre du personnel est détaché durant un an en 2013, il représentera une unité dans chaque trimestre de l'année 2013.

3. La mise en place du personnel au sein de la police locale se fait en principe via la mobilité. Le système de détachement doit être limité dans le temps, de sorte que, structurellement la mise en place et l'engagement des membres du personnel puissent être intégrés au sein de l'organisation.

Les membres du personnel qui sont temporairement détachés vers des ZP contre paiement ne sont pas pris en considération par rapport aux crédits du personnel de la police fédérale. Sinon un détachement pourrait potentiellement hypothéquer l'engagement d'un membre du personnel au sein de la police fédérale.

Comme indiqué ci-dessus, les besoins de l'organisation doivent être structurellement rencontrés par des engagements effectifs, que ce soit par la mobilité ou par des désignations d'office. Dans ce cadre, les procédures actuelles de recrutement et de mobilité sont examinées en termes d'efficience et d'efficacité en vue de simplifier, d'accélérer et de faire correspondre les besoins exprimés et l'offre.

DO 2017201824559

Vraag nr. 3466 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Scourneau van 08 augustus 2018 (Fr.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken:

Integrale omzetting van de EU-regels inzake nucleaire veiligheid.

Op 7 juni 2018 heeft de Europese Commissie België een gemotiveerd advies gestuurd omdat de Belgische Staat de krachtens de richtlijn inzake nucleaire veiligheid (Richtlijn 2014/87/Euratom) vereiste omzettingsmaatregelen niet zou hebben genotificeerd. Met die richtlijn wordt het juridische kader omtrent nucleaire veiligheid op het niveau van de EU uitgebreid en worden er voor de hele Unie doelstellingen inzake veiligheid ingevoerd om ongevallen te voorkomen.

België had de richtlijn houdende wijziging van Richtlijn 2009/71/Euratom tot vaststelling van een communautair kader voor de nucleaire veiligheid van kerninstallaties ten laatste vóór 15 augustus 2017 moeten omzetten. Op die datum had de Belgische overheid haar omzettingsmaatregelen nog niet aan de Commissie genotificeerd, en in december heeft ze dan ook een aanmaning ontvangen. In februari 2018 deelde de Belgische overheid een aantal omzettingsmaatregelen mee. Uit de analyse van de Commissie blijkt evenwel dat België geen omzettingsmaatregelen heeft genotificeerd die aan de specifieke vereisten van de richtlijn beantwoorden.

België heeft twee maanden de tijd om op het gemotiveerde advies te antwoorden en alle nodige maatregelen te nemen om een integrale en correcte omzetting van de richtlijn te waarborgen, anders zou de Commissie de zaak bij het Hof van Justitie van de Europese Unie aanhangig kunnen maken.

1. Kunt u ons informatie bezorgen over die omzettingsmaatregelen?

2. Tegen welke moeilijkheden loopt België aan met betrekking tot die maatregelen, die de meeste andere lidstaten kennelijk al hebben omgezet?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken van 04 februari 2019, op de vraag nr. 3466 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Scourneau van 08 augustus 2018 (Fr.):

1. Het koninklijk besluit van 9 oktober 2018 tot aanvulling van het koninklijk besluit van 30 november 2011 houdende veiligheidsvoorschriften voor de kerninstallaties voor wat betreft de omzetting van de Europese richtlijn 2014/87/Euratom werd op 19 oktober 2018 gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*.

DO 2017201824559

Question n° 3466 de monsieur le député Vincent Scourneau du 08 août 2018 (Fr.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur:

Transposition intégrale des règles de l'UE en matière de sûreté nucléaire.

La Commission européenne a envoyé un avis motivé à la Belgique le 7 juin 2018 au motif que l'État belge n'aurait pas notifié les mesures de transposition requises en vertu de la directive sur la sûreté nucléaire (directive 2014/87/Euratom du Conseil). Cette directive renforçait le cadre juridique de la sûreté nucléaire au niveau de l'Union et instaurait des objectifs de sûreté pour toute l'Union afin de prévenir les accidents.

La directive modifiant la directive sur la sûreté nucléaire devait être transposée par la Belgique pour le 15 août 2017 au plus tard. Or, à cette date, les autorités belges n'avaient pas notifié leurs mesures de transposition à la Commission, raison pour laquelle ces autorités ont reçu une lettre de mise en demeure en décembre 2017. En février 2018, les autorités belges ont communiqué un certain nombre de mesures de transposition. Il ressort cependant de l'analyse de la Commission que la Belgique n'a notifié aucune mesure de transposition correspondant aux exigences spécifiques énoncées dans la directive.

La Belgique dispose de deux mois pour répondre à l'avis motivé ainsi que pour adopter et communiquer toutes les mesures nécessaires pour garantir une transposition intégrale et correcte de la directive, faute de quoi la Commission pourrait saisir la Cour de justice de l'Union européenne.

1. Pouvez-vous nous informer quant à ces mesures de transposition?

2. Quelles sont les difficultés rencontrées par la Belgique avec ces mesures que la majorité des autres pays membres semblent avoir déjà transposées?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur du 04 février 2019, à la question n° 3466 de monsieur le député Vincent Scourneau du 08 août 2018 (Fr.):

1. L'arrêté royal du 9 octobre 2018 complétant l'arrêté royal du 30 novembre 2011 portant prescriptions de sûreté des installations nucléaires en ce qui concerne la transposition de la Directive européenne 2014/87/Euratom a été publié le 19 octobre 2018 au *Moniteur belge*.

2. Nog voor de publicatie van dit koninklijk besluit werden de bepalingen van deze richtlijnen al sinds verschillende jaren in het Belgisch wettelijk en reglementair kader geïmplementeerd.

De artikelen 6, 8*bis*, 8*ter* en 8*quater* van de gewijzigde richtlijn 2014/87 "Nucleaire Veiligheid" bevatten bijvoorbeeld bijzondere voorschriften ten aanzien van de exploitanten van nucleaire installaties. Deze specifieke bepalingen uit de richtlijn zijn reeds concreet van toepassing en worden in de bestaande guidances van het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle opgenomen. Deze guidances van het Agentschap hebben een gelijkaardig ontwikkelingsproces doorlopen als een koninklijk besluit. Door de guidance *Safety Demonstration* wordt in het bijzonder de toepassing van de nucleaire veiligheidsdoelstelling van de Richtlijn omgezet. Op basis van de aangevoerde argumenten was België van mening dat de Richtlijn 2014/87 reeds grotendeels in de Belgische bestaande wetgeving werd omgezet.

Een aantal bepalingen werden evenwel te impliciet in de Belgische regelgeving geformuleerd en moesten uitdrukkelijker worden vastgelegd, zoals bijvoorbeeld de bevordering van de veiligheidscultuur. Het is met het oog hierop dat er een aanvullend ontwerp van koninklijk besluit (wijziging van het koninklijk besluit houdende veiligheidsvoorschriften voor kerninstallaties, intussen gepubliceerd), beperkt tot de vereisten van de omzetting van de Richtlijn, werd ontwikkeld. Hierin zijn tevens de bestaande guidances van het Agentschap als "technische reglementen" bindend gemaakt. Deze waren reeds van toepassing en waren relevant voor de omzetting van de Richtlijn.

In augustus 2017 werd door het Agentschap beslist om de mededeling van de omzettingsmaatregelen aan de Commissie uit te stellen tot deze volledig zou zijn. Op 8 december 2017 werd er door de Commissie aan België evenwel een kennisgeving van inbreuk overgemaakt, omdat het deze maatregelen niet had gemeld. Dientengevolge werd er dan ook beslist om de reeds bestaande documenten aan de Commissie over te maken.

Het ganse regelgevingskader inzake veiligheid werd aan de Commissie meegedeeld: de wet van 15 april 1994, het ARBIS, het koninklijk besluit houdende veiligheidsvoorschriften voor kerninstallaties, het koninklijk besluit tot vaststelling van het nucleair en radiologisch noodplan voor het Belgisch grondgebied, alsook verschillende guidances van het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle.

Het is in het bijzonder in de guideline *Safety Demonstration* dat de toepassing van de nucleaire veiligheidsdoelstelling van de Richtlijn werd omgezet.

2. Avant la publication de cet arrêté royal, cela faisait plusieurs années que les dispositions de ces directives étaient déjà mises en oeuvre dans le cadre légal et réglementaire belge.

Les articles 6, 8*bis*, 8*ter* et 8*quater* de la directive modifiée 2014/87/87 relative à la sûreté nucléaire contiennent, par exemple, des prescriptions particulières à l'égard des exploitants d'installations nucléaires. Ces dispositions spécifiques de la directive sont déjà d'application sous forme de guidances de l'Agence fédérale de Contrôle nucléaire. Ces guidances de l'Agence ont suivi un parcours d'élaboration similaire à celui d'un arrêté royal. La guidance *Safety Demonstration* transpose notamment l'application de l'objectif de sûreté nucléaire visé dans la directive. Sur la base des arguments avancés, la Belgique considèrait que la directive 2014/87 était, en grande partie, déjà transposée dans la législation belge.

Toutefois, certaines dispositions ont été formulées de manière trop implicite dans la législation belge et devaient y figurer de manière plus explicite comme, par exemple, la promotion de la culture de sûreté. C'est dans cet ordre d'idée qu'a été développé un nouveau projet d'arrêté royal (modifiant l'arrêté royal portant prescriptions de sûreté des installations nucléaires, désormais publié), lequel se limite aux exigences de transposition de la directive. Celui-ci confère un caractère contraignant aux guidances existantes de l'Agence en les convertissant en "règlements techniques". Ceux-ci étaient déjà d'application, et ils concernent la transposition de la directive.

En août 2017, l'Agence a décidé de postposer la communication des mesures de transposition à la Commission jusqu'à ce que celle-ci soit complète. Et le 8 décembre 2017, une lettre de mise en demeure a effectivement été envoyée par la Commission à la Belgique, du fait de l'absence de communication de ces mesures. En conséquence, il avait été décidé de transmettre à la Commission les documents déjà disponibles.

L'ensemble du cadre réglementaire relatif à la sûreté nucléaire avait été communiqué à la Commission: la loi du 15 avril 1994, le RGPRI, l'arrêté royal portant prescriptions de sûreté des installations nucléaires, l'arrêté royal portant fixation du plan d'urgence nucléaire et radiologique pour le territoire belge, ainsi que les diverses guidances de l'Agence fédérale de Contrôle nucléaire.

L'application de l'objectif de sûreté nucléaire visé dans la directive avait, en particulier, été transposé dans la guideline *Safety Demonstration*.

Hoewel ze niet strikt wettelijk bindend zijn, worden in deze richtlijnen de eisen van de veiligheidsautoriteit expliciet opgenomen. Een exploitant van een nucleaire installatie die deze niet naleeft, kan onderworpen worden aan een uitvoeringsmaatregel volgens een graded approach, die bijvoorbeeld kan bestaan in de weigering om hem een vergunning toe te kennen, de unilaterale wijzigingen van zijn vergunning door de veiligheidsautoriteit, of zelfs de (gedeeltelijke of volledige) intrekking van de vergunning.

Het nieuwe koninklijk besluit maakt de bestaande guidelines, die reeds van toepassing zijn en met name betrekking hebben op de artikels 6 en 8 van de Richtlijn, als "technische reglementen", bindend.

Bien qu'elles ne soient pas légalement contraignantes, ces *guidelines* formulent explicitement les exigences de l'autorité de sûreté. L'exploitant d'une installation nucléaire qui ne les respecte pas peut, selon une approche graduée, faire l'objet d'une mesure d'exécution, qui peut prendre la forme, par exemple, d'un refus de lui accorder une autorisation, d'une modification unilatérale de son autorisation par l'autorité de sûreté, voire de l'abrogation (partielle ou totale) de son autorisation.

Le nouvel arrêté royal convertit en "règlements techniques" les *guidelines* existantes, et en particulier celles relatives aux articles 6 et 8 de la directive, ce qui leur confère un caractère contraignant.

DO 2017201824678

Vraag nr. 3484 van de heer volksvertegenwoordiger Koenraad Degroote van 22 augustus 2018 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken:

Mandaten geïntegreerde politie.

Sedert de politiehervorming zijn er verschillende fusies van politiezones doorgevoerd en werd er tevens een optimalisatie doorgevoerd binnen de federale politie.

Dit vertaalt zich mogelijk ook in een daling van het aantal mandaten.

Kan u een overzicht geven van het aantal mandaten bij de federale politie en bij de lokale politie gedurende de afgelopen drie jaar?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken van 04 februari 2019, op de vraag nr. 3484 van de heer volksvertegenwoordiger Koenraad Degroote van 22 augustus 2018 (N.):

De gegevens hieronder bevatten het theoretische aantal mandaten binnen de Geïntegreerde Politie.

1. Lokale Politie: aantal mandaten Korpschef

- Begin politiehervorming: 196
- 1 januari 2015: 191
- 1 januari 2016: 189
- 1 januari 2017: 188
- 1 januari 2018: 187

Deze daling heeft te maken met negen vrijwillige samensmeltingen van politiezones: één in Antwerpen; vier in Limburg; één in Oost-Vlaanderen en drie in Vlaams-Brabant.

2. Federale Politie

DO 2017201824678

Question n° 3484 de monsieur le député Koenraad Degroote du 22 août 2018 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur:

Les mandats de la police intégrée.

Depuis la réforme des polices, plusieurs fusions de zones de police ont été réalisées et, parallèlement, une optimalisation a été menée au sein de la police fédérale.

Cette évolution a également pu se traduire par une diminution du nombre de mandats.

Pouvez-vous donner un aperçu du nombre de mandats à la police fédérale et à la police locale au cours des trois dernières années?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur du 04 février 2019, à la question n° 3484 de monsieur le député Koenraad Degroote du 22 août 2018 (N.):

Les données ci-dessous reprennent le nombre théorique de mandats au sein de la Police Intégrée.

1. Police Locale: nombre de mandats de Chef de Corps

- Début de la réforme de police: 196
- 1er janvier 2015: 191
- 1er janvier 2016: 189
- 1er janvier 2017: 188
- 1er janvier 2018: 187

Cette diminution résulte de neuf fusions volontaires de zones de police: un à Anvers; quatre au Limbourg; un en Flandre Orientale et trois au Brabant Flamand.

2. Police Fédérale

Sinds 2001, is het aantal mandaatfuncties bij de Federale Politie met 68 % gedaald. Vóór de optimalisatie waren immers 97 mandaten voorzien tegenover de voorziene 31 mandaten sinds oktober 2014.

Depuis 2001, on peut noter une diminution de 68 % des fonctions à mandat au sein de la Police Fédérale. En effet, avant l'optimalisation, 97 mandats étaient prévus contre 31 depuis octobre 2014.

Mandaten / *Mandats*	Hervorming 2001 / *Réforme 2001*	Na optimalisatie / *Après optimalisation/* (01/10/2014)
Commissaris-generaal /*Commissaire général*	1	1
Directeurs-generaal /*Directeurs généraux*	5 (DGJ, DGA, DGS, DGP, DGM)	3 (DGJ, DGA, DGR)
Adjuct Directeurs-generaal /*Directeurs généraux adjoints*	5	0
Centrale directeurs DGJ /*Directeurs centraux DGJ*	6	0
Centrale directeurs DGA /*Directeurs centraux DGA*	4	0
Centrale directeurs DGS /*Directeurs centraux DGS*	5	0
Centrale directeurs DGP /*Directeurs centraux DGP*	8	0
Centrale directeurs DGM /*Directeurs centraux DGM*	5	0
Centrale directeurs CG /*Directeurs centraux CG*	4	0
Gerechtelijk directeurs /*Directeurs Judiciaire*	27	14
Directeurs coordinator (Bestuurlijke Politie)/ *Directeurs coordinateur (Police Administrative)*	27	13
TOTAAL / *TOTAL*	97	31

Bronnen : Personeelsformatie 2001-2002 (aangepaste versie) / Persbericht van 11 april 2014 over de voorstelling van de maatregelen m.b.t. de nieuwe hervormde Federale Politie, van kracht op 1 juni 2014./ *Sources : Répartition du personnel 2001-2002 (version adaptée) / Communiqué de presse du 11 avril 2014 sur la présentation de la nouvelle réforme de la police fédérale, rentrant en vigueur le 1er juin 2014.*

DO 2017201824797

Vraag nr. 3513 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 06 september 2018 (Fr.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken:

Jaarverslag van de tuchtraad van de geïntegreerde politie.

Uit het jaarverslag van de tuchtraad van de geïntegreerde politie blijkt dat er in 2017 531 tuchtsancties - waarvan 179 zware en 352 lichte - aan politieagenten werden opgelegd.

In 2017 was de meest voorkomende overtreding het onrechtmatige gebruik van de databanken.

Aan Franstalige kant geven vooral de volgende feiten aanleiding tot tuchtvervolging: de achterstand bij de behandeling van gerechtelijke dossiers, alcoholmisbruik vóór het begin van de dienst, de weigering of het nalaten de voorgeschreven administratieve verslagen op te stellen, valsheid in geschrifte en het gebruik van valse stukken.

DO 2017201824797

Question n° 3513 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 06 septembre 2018 (Fr.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur:

Le rapport annuel du conseil de discipline de la police intégrée.

Le rapport annuel du conseil de discipline de la police intégrée fait état de quelque 531 sanctions disciplinaires infligées aux policiers en 2017. Parmi celles-ci sont dénombrées 179 sanctions lourdes et 352 dites légères.

En 2017, la transgression la plus fréquente est celle de l'usage irrégulier des banques de données.

Du côté francophone, il est souvent reproché: le retard dans le traitement des dossiers judiciaires, l'abus d'alcool avant la prise de service, le refus ou l'abstention d'établir des rapports administratifs prévus et les faux et usage de faux.

In het noorden des lands worden politieagenten voornamelijk bestraft wegens het ongepaste onthaal van klagers of slachtoffers in het politiebureau, nalatigheid inzake de diensten die ze moeten leveren, het wegsturen van klagers aan de receptie zonder hun klacht te noteren en een het niet aan de dag leggen van de vereiste terughoudendheid, bijvoorbeeld op de sociale media.

De tuchtraad wijst erop dat er op het stuk van sancties een al te groot verschil bestaat tussen de politiezones. In grote zones worden er immers meer tuchtsancties opgelegd dan in kleinere.

1. Hoe zal er gevolg worden gegeven aan de vaststellingen van de tuchtraad van de geïntegreerde politie?

2. Welke oplossingen worden er overwogen en hoe denkt men dit verschijnsel aan te pakken?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken van 04 februari 2019, op de vraag nr. 3513 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 06 september 2018 (Fr.):

1 en 2. Voor de analyse van tuchtdossiers en tuchtstraffen maakt de Tuchtraad gebruik van de gegevens uit zijn jurisprudentiedatabank. Deze wordt gevoed door de tuchtrechtelijke autoriteiten en alle tuchtbeslissingen worden er in opgenomen, ongeacht of deze al dan niet in overeenstemming zijn met de rechtspraak van de Tuchtraad en of er al dan niet een beroep tot heroverweging bij de Raad is ingediend.

In zijn jaarverslag van 2017 heeft de Tuchtraad vastgesteld dat de tuchtrechtspraak niet gekenmerkt wordt door de algemene uniformisering die door de wetgever wordt verwacht. Het criterium "waardigheid in de uitoefening van het politieambt", dat centraal staat bij tuchtaangelegenheden, is een criterium dat subjectiever kan worden geïnterpreteerd. Dit kan het gebrek aan uniformiteit in de rechtspraak verklaren.

Deze vaststelling is echter niet nieuw. Uit een onderzoek van de Directie Politiebeheer van de FOD Binnenlandse Zaken is al in 2006 gebleken dat de diversiteit aan actoren gepaard gaat met onvermijdelijke verschillen in de manier waarop tuchtdossiers worden behandeld en dus ook in de toepassing van de tuchtwet. Deze verschillen zijn in strijd met het beginsel van uniciteit/uniformiteit dat men wou invoeren in het administratieve statuut van de personeelsleden van de politiediensten.

Au nord du pays, les policiers ont surtout été sanctionnés pour l'accueil inadéquat des plaignants/victimes au bureau, les manquements à l'obligation de prester, le renvoi des plaignants venus à l'accueil sans acter leur plainte et le manque de réserve qui leur est imposé, notamment sur les réseaux sociaux.

Le conseil de discipline attire l'attention sur le fait qu'il existe une trop grande disparité des sanctions entre les zones de police du pays. Les sanctions disciplinaires sont en effet plus fréquentes dans les zones vastes que dans les plus restreintes.

1. Quelles suites seront réservées aux constats du conseil de discipline de la police intégrée?

2. Quelles sont les pistes de solution envisagées et quelles sont celles retenues pour enrayer ce phénomène?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur du 04 février 2019, à la question n° 3513 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 06 septembre 2018 (Fr.):

1 et 2. Pour son analyse des dossiers et sanctions disciplinaires, le Conseil de discipline fait appel aux données enregistrées dans sa banque de données "jurisprudence". Celle-ci est alimentées par les autorités disciplinaires et toutes les décisions disciplinaires y sont insérées, qu'elles soient ou non conformes à la jurisprudence du Conseil de discipline et qu'un recours en reconsidération ait ou non été introduit devant le Conseil.

Dans son rapport annuel de 2017, le Conseil de discipline a constaté, que la jurisprudence disciplinaire n'est pas caractérisée par l'uniformisation générale attendue par le législateur. Le critère de "dignité dans l'exercice de la fonction policière" qui est central en matière disciplinaire est un critère dont la compréhension est plus subjective. Cela peut expliquer le manque d'uniformité de la jurisprudence.

Ce constat n'est en effet pas nouveau. D'une enquête menée par la Direction Gestion Policière du SPF Intérieur, il est apparu en 2006 déjà, que la diversité des acteurs allait de pair avec des divergences inévitables dans la façon d'aborder les dossiers disciplinaires et donc, aussi, la mise en oeuvre de la loi disciplinaire. Ces divergences entrent en conflit avec le principe d'unicité/uniformité que l'on a voulu introduire dans le statut administratif des membres du personnel des services de police.

Daarnaast laat het artikel 7 §2 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen dat stelt dat de federale overheid noch de gewesten enig administratief toezicht organiseren op de beslissingen inzake tuchtaangelegenheden met betrekking tot de lokale politie, het niet toe om op het gehele grondgebied uniforme tuchtstraffen op te leggen, ook al zou dat wenselijk zijn.

Een vermindering van het aantal tuchtrechtelijke autoriteiten, zoals overwogen is in het kader van de debatten over de tuchtwet, en een rationalisering van de tuchtstraffen met een specifiek doel voor elk van hen, kunnen in de toekomst een structurele oplossing helpen bieden voor het uniformiteitsprobleem.

En outre, l'article 7 §2 de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 qui dispose qu'aucune tutelle administrative n'est organisée par l'autorité fédérale ou par les régions, sur les décisions prises en matière disciplinaire à l'égard de la police locale, ne permet pas d'imposer l'uniformité des sanctions disciplinaires à l'ensemble du territoire, même si celle-ci serait souhaitable.

Une diminution du nombre d'autorités disciplinaires telle que c'est envisagé dans le cadre des débats menés autour de la loi disciplinaire, ainsi qu'une rationalisation des sanctions disciplinaires avec, pour chacune d'elle, une finalité bien précise pourrait aider à apporter à l'avenir une solution structurelle au problème d'uniformité.

DO 2017201824921

Vraag nr. 3560 van de heer volksvertegenwoordiger Koenraad Degroote van 19 september 2018 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken:

ANPR-camera's.

Graag had ik een overzicht gehad over het aantal ANPR-camera's die in ons land actief zijn.

1. Kan u aangeven hoeveel ANPR-camera's werkzaam zijn op het Belgische grondgebied? Kunnen deze opgesplitst worden naar steden en gemeenten?

2. Wat is de evolutie voor 2015, 2016, 2017 en eventueel 2018?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken van 04 februari 2019, op de vraag nr. 3560 van de heer volksvertegenwoordiger Koenraad Degroote van 19 september 2018 (N.):

1. Op dit ogenblik zijn er op het nationale netwerk van de federale politie 250 camera's actief. Deze camera's zijn eigendom van de federale politie, AWV en MOW Vlaanderen en de haven van Antwerpen. Ze zijn verspreid over het autosnelwegennet en op de toegangswegen naar de Antwerpse haven.

Op centraal niveau beschikken we op dit ogenblik nog niet over nauwkeurige cijfers van camera's in de respectieve politiezones.

Wij schatten dat het actueel om een kleine duizend toestellen gaat. In de nabij toekomst zal de juiste situatie gekend zijn van zodra alle politiezones hun camera's hebben aangemeld in de centrale databank.

2. "Historische" cijfers zijn tevens niet op centraal niveau beschikbaar.

DO 2017201824921

Question n° 3560 de monsieur le député Koenraad Degroote du 19 septembre 2018 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur:

Les caméras ANPR.

Pouvez-vous fournir un aperçu du nombre de caméras à lecture automatisée de plaques d'immatriculation (ANPR) opérationnelles en Belgique?

1. Combien de caméras ANPR sont-elles opérationnelles sur le territoire belge? Pouvez-vous répartir ce chiffre entre les villes et les communes?

2. Quelle évolution a-t-elle été observée en 2015, 2016, 2017 et éventuellement 2018?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur du 04 février 2019, à la question n° 3560 de monsieur le député Koenraad Degroote du 19 septembre 2018 (N.):

1. À l'heure actuelle, 250 caméras sont actives sur le réseau national de la police fédérale. Elles appartiennent à la police fédérale, à l'AWV et au MOW Vlaanderen, et au port d'Anvers. Elles sont réparties sur le réseau autoroutier et les voies d'accès au port d'Anvers.

Nous ne disposons actuellement pas encore de chiffres précis au niveau central concernant les caméras dans les zones de police respectives.

Nous estimons qu'il est pour l'heure question d'un petit millier de caméras. Nous aurons prochainement une vue exacte de la situation dès que les zones de police auront enregistré leurs caméras dans la base de données centrale.

2. Nous ne disposons pas non plus de chiffres "historiques" au niveau central.

Het is de bedoeling om alle ANPR camera's (van federale en lokale politie) te integreren in het nationale netwerk waartoe de regering in december 2015 besloten heeft.

Daarnaast wordt in de komende jaren het netwerk op de autosnelwegen aangevuld.

DO 2018201925452

Vraag nr. 3667 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karolien Grosemans van 12 november 2018 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken:

Provincie Limburg. - Snelheidscontroles.

Deze vraag herneemt het onderwerp van mijn schriftelijke vraag nr. 3409 van 6 juli 2018 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2017-2018, nr. 170, blz. 47), over het aantal snelheidscontroles in de provincie Limburg.

Bij één op de drie dodelijke verkeersongevallen is hoge snelheid een bepalende factor. Hierdoor blijven snelheidscontroles noodzakelijk en nuttig. Graag kreeg ik van u een geactualiseerde stand van zaken betreffende het aantal snelheidsovertredingen in de provincie Limburg.

1. Kan u een overzicht geven van de reeds beschikbare cijfers voor 2018 van het aantal geregistreerde inbreuken bij snelheidscontroles in de provincie Limburg? Graag een opdeling per politiezone van de provincie Limburg.

2. Hoeveel waren er binnen de zone 30? Hoeveel erbuiten? Graag een opdeling per politiezone van de provincie Limburg.

3. Hoeveel waren er binnen de zone 50? Hoeveel waren erbuiten? Graag een opdeling per politiezone van de provincie Limburg.

4. Hoe verhouden deze Limburgse cijfers zich tot andere provincies? Graag een overzicht van het totaal aantal geregistreerde snelheidsinbreuken per provincie met vermelding of de inbreuk binnen of buiten de zone 30 plaatsvond.

5. Hoeveel snelheidsovertredingen werden in 2018 per type voertuig vastgesteld? Graag een opsplitsing per politiezone van de provincie Limburg alsook per snelheidszone.

6. In hoeveel gevallen ging het in 2018 om een buitenlands voertuig? Graag een opdeling per politiezone van de provincie Limburg en per snelheidszone.

Le but est d'intégrer toutes les caméras ANPR (de la police locale et fédérale) dans le réseau national, comme décidé par le gouvernement en décembre 2015.

De plus, le réseau sur les autoroutes sera complété dans les années à venir.

DO 2018201925452

Question n° 3667 de madame la députée Karolien Grosemans du 12 novembre 2018 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur:

Les contrôles de vitesse en province du Limbourg.

La présente question revient sur le thème de ma question écrite n° 3409 du 6 juillet 2018 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2017-2018, n° 170, p. 47), à savoir le nombre de contrôles de vitesse effectués en province du Limbourg.

Une vitesse élevée constitue un facteur déterminant dans un accident mortel sur trois. Les contrôles de vitesse restent, dès lors, nécessaires et utiles. J'aimerais obtenir un bilan actualisé du nombre d'excès de vitesse enregistrés en province de Limbourg.

1. Pouvez-vous fournir un aperçu des chiffres déjà disponibles pour 2018 concernant le nombre d'infractions enregistrées lors de contrôles de vitesse en province de Limbourg et ventiler ce chiffre par zone de police de la province de Limbourg?

2. Combien de ces infractions ont-elles été enregistrées en zone 30 et combien en dehors d'une zone 30? Pouvez-vous ventiler ces chiffres par zone de police de la province de Limbourg?

3. Combien de ces infractions ont-elles été enregistrées en zone 50 et combien en dehors d'une zone 50 au cours des cinq dernières années? Pouvez-vous ventiler ces chiffres par zone de police de la province de Limbourg?

4. Comment se situent les chiffres concernant le Limbourg par rapport à ceux des autres provinces? Pouvez-vous fournir un aperçu du nombre total d'excès de vitesse enregistrés par province, en mentionnant si l'infraction concernée a été commise dans ou en dehors d'une zone 30?

5. Combien d'excès de vitesse ont-ils été constatés en 2018 par type de véhicule? Pouvez-vous ventiler ce chiffre par zone de vitesse et par zone de police de la province de Limbourg?

6. Dans combien de cas un véhicule étranger était-il concerné en 2018? Pouvez-vous ventiler ce chiffre par zone de vitesse et par zone de police de la province de Limbourg?

7. Hoeveel kilometer werd in 2018 gemiddeld te snel gereden in de verschillende snelheidszones? Graag met vermelding van Limburgse politiezone.

8. Tijdens een SLIM-controle worden de drie eerste oorzaken van dodelijke verkeersongevallen gelijktijdig aangepakt, namelijk snelheid, alcohol en drugs. Kan u per politiezone een overzicht geven van het aantal SLIM-controles die in 2018 in de provincie Limburg werden uitgevoerd?

9. Hoeveel inbreuken werden tijdens dergelijke controles vastgesteld? Graag een opdeling per Limburgse politiezone en per type oorzaak (snelheid, alcohol, drugs).

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken van 04 februari 2019, op de vraag nr. 3667 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karolien Grosemans van 12 november 2018 (N.):

1. Tabel 1 geeft een overzicht van het aantal geregistreerde inbreuken in 2018 bij snelheidscontroles in de provincie Limburg, opgesplitst per politiezone.

2. Tabel 2 geeft een overzicht van het aantal geregistreerde inbreuken in 2018 bij snelheidscontroles in de provincie Limburg, binnen en buiten de zone 30, opgesplitst per politiezone.

3. Tabel 3 geeft een overzicht van het aantal geregistreerde inbreuken in 2018 bij snelheidscontroles in de provincie Limburg, binnen en buiten de zone 50, opgesplitst per politiezone.

4. Tabel 4 geeft een overzicht van het aantal geregistreerde snelheidsinbreuken tijdens het eerste semester 2018. Aangezien deze cijfers enkel gaan over het eerste semester van 2018 en deze inbreuken niet alleen werden vastgesteld tijdens snelheidscontroles komen ze niet overeen met het totaal van de geregistreerde inbreuken weergegeven in tabel 1, 2 en 3. Er kon geen onderscheid gemaakt worden tussen inbreuken vastgesteld binnen of buiten de zone 30.

5. Tabellen 5 tot 10 geven een overzicht van het aantal snelheidsovertredingen, geregistreerd in 2018 in de provincie Limburg, per type voertuig, opgesplitst per snelheidszone en per politiezone.

6. Tabel 11 vermeldt het aantal snelheidsovertredingen, geregistreerd in de provincie Limburg in 2018, begaan met een in het buitenland ingeschreven voertuig, opgesplitst per snelheidszone en per politiezone.

7. Tabel 12 vermeldt de gemiddelde snelheidsoverschrijding per politie- en snelheidszone geregistreerd in 2018.

7. De combien de kilomètres en moyenne la vitesse autorisée a-t-elle été dépassée en 2018 dans les différentes zones de vitesse? Pouvez-vous mentionner les zones de police limbourgeoises concernées?

8. Les actions SLIM visent à lutter contre les trois principales causes d'accidents de la route mortels, à savoir la vitesse, l'alcool et la drogue. Pouvez-vous fournir un aperçu du nombre de contrôles SLIM effectués en 2018 dans les différentes zones de police de la province de Limbourg?

9. Combien d'infractions ces contrôles ont-ils révélées? Pouvez-vous ventiler ce chiffre par zone de police limbourgoise et par cause (vitesse, alcool, drogues)?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur du 04 février 2019, à la question n° 3667 de madame la députée Karolien Grosemans du 12 novembre 2018 (N.):

1. Le tableau 1 fournit un aperçu du nombre d'infractions enregistrées en 2018 lors de contrôles de vitesse dans la province du Limbourg, répartis par zone de police.

2. Le tableau 2 fournit un aperçu du nombre d'infractions enregistrées en 2018 lors de contrôles de vitesse dans la province du Limbourg, dans et en dehors des zones 30, répartis par zone de police.

3. Le tableau 3 fournit un aperçu du nombre d'infractions enregistrées en 2018 lors de contrôles de vitesse dans la province du Limbourg, dans et en dehors des zones 50, répartis par zone de police.

4. Le tableau 4 fournit un aperçu du nombre d'excès de vitesse enregistrées dans le premier semestre 2018. Etant donné que ces chiffres ne concernent que le premier semestre 2018 et que ces infractions n'ont pas seulement été constatées lors des contrôles de vitesse, elles ne correspondent pas au total des infractions enregistrées figurant aux tableaux 1, 2 et 3. Aucune distinction ne pouvait être faite entre les infractions identifiées dans ou en dehors d'une zone 30.

5. Les tableaux 5 à 10 fournissent un aperçu du nombre d'excès de vitesse enregistrées dans la province du Limbourg, par type de véhicule, répartis par zone de vitesse et par zone de police.

6. Le tableau 11 mentionne le nombre d'excès de vitesse, enregistrés dans la province du Limbourg en 2018, commis avec un véhicule immatriculé à l'étranger, répartis per zone de vitesse et par zone de police.

7. Le tableau 12 mentionne l'excès de vitesse moyen enregistré en 2018 par zone de police et par zone de vitesse

8 en 9. Tabel 13 herneemt het aantal en de resultaten van de SLIM controles, uitgevoerd in 2018, opgesplitst per politiezone.

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).

DO 2018201925639

Vraag nr. 3709 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Marc Nollet van 26 november 2018 (Fr.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken:

Alarmeringssystemen van de sevesobedrijven.

De regering heeft onlangs belangrijke beslissingen genomen over de alarmeringssystemen van de sevesobedrijven. Zo zal de bevolking niet langer worden gewaarschuwd door sirenes in de buurt van de betrokken sites. Dat systeem wordt volledig vervangen door het alarmeringssysteem BE-Alert.

1. Geldt die maatregel voor alle seveso- en nucleaire sites?

2. Vreest u niet dat de via BE-Alert verstuurde berichten, waarvan ik de relevantie niet in twijfel wil trekken, niet noodzakelijkerwijs door alle betrokkenen worden ontvangen?

Niet iedereen heeft een mobiele telefoon en bij veel mensen staat hun gsm af omdat ze dat zo willen of omdat ze hem moeten uitzetten. Om het bericht te begrijpen moet men ook de taal machtig zijn waarin het is opgesteld.

3. Wat is uw analyse van dit probleem?

4. Wat zal er gebeuren met het bestaande sirenenetwerk?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken van 23 januari 2019, op de vraag nr. 3709 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Marc Nollet van 26 november 2018 (Fr.):

8 et 9. Le tableau 13 reprend le nombre et les résultats des actions de contrôle SLIM, exécutés en 2018, répartis par zone de police.

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 2018201925639

Question n° 3709 de monsieur le député Jean-Marc Nollet du 26 novembre 2018 (Fr.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur:

Systèmes d'alerte des usines classées Seveso.

Récemment le gouvernement a pris des décisions importantes en matière d'alerte dans les usines classées Seveso. Celles-ci portent notamment sur l'arrêt du système d'alerte par sirène au voisinage pour le remplacer totalement par le système d'alerte BE-Alert.

1. Cette mesure concerne-t-elle l'ensemble des sites classés Seveso et est-elle également d'application pour les sites nucléaires?

2. Concernant les messages BE-Alert, et sans remettre en cause leur pertinence, ne craignez-vous pas qu'ils ne soient pas forcément reçus par toutes les personnes exposées?

Tout le monde ne possède en effet pas un téléphone mobile et dans beaucoup de cas, le téléphone mobile est désactivé par choix ou par obligation. Quant à la compréhension du message, elle implique la connaissance de la langue dans laquelle il est donné.

3. Quelle est votre analyse de cette problématique?

4. Quel est l'avenir du réseau des sirènes qui ont été installées?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur du 23 janvier 2019, à la question n° 3709 de monsieur le député Jean-Marc Nollet du 26 novembre 2018 (Fr.):

1. In zijn beslissing van 25 juli 2017 verleende mijn voorganger zijn akkoord om over te gaan tot de afbouw van het sirenenetwerk in de seveso-risicozones en tot stopzetting van de volledige uitbating van het volledige sirenenetwerk. Dit omwille van de zeer geringe meerwaarde en inefficiëntie (slecht hoorbaar binnenshuis of in de auto, onduidelijk verwachtingspatroon van burgers, discriminatie van doven en slechthorenden, beperkt tot fysieke sites, enz.) van het sirenenetwerk ten aanzien van de huidige mogelijkheden en verwachtingen voor een moderne alarmering.

2. Met BE-Alert wordt gestreefd naar een zo hoog mogelijk bereik van de verwittiging van de bevolking bij noodsituaties, goed wetende dat geen enkele alarmeringsstrategie een volledige dekkingsgraad kan garanderen. Daarom wordt steeds geopteerd voor een alarmeringsstrategie waarin zo veel mogelijk verschillende relevante kanalen (spraakberichten, SMS, sociale media, klassieke media, enz.) worden gecombineerd en dit steeds afhankelijk van de context.

BE-Alert richt zich dan ook niet uitsluitend op één manier om de berichten af te leveren. Zo kunnen spraakberichten ook op vaste telefoontoestellen worden afgeleverd, SMS-berichten op vaste toestellen of GSM-toestellen, enz. Bovendien is BE-Alert evolutief en worden verbredingsmogelijkheden verder onderzocht.

Wat betreft verstaanbaarheid moet benadrukt worden dat BE-Alert een grote stap vooruit zet in vergelijking met het sirenenetwerk in de zin dat een concreet bericht met een verwachtingspatroon aan de burger kan worden meegegeven. Dit maakt de alarmering veel concreter en eenvoudiger te interpreteren dan een ongekend en slecht verstaanbaar auditief signaal.

De taal waarin het bericht wordt opgesteld wordt vanzelfsprekend opgesteld conform de geldende taalwetgeving. Dit maakt dat er naast de geldende landstaal eveneens gebruik kan worden gemaakt van aanvullende berichten in een andere taal, al naargelang de situatie en de keuze die de alarmerende overheid maakt.

Deze technologische flexibiliteit maakt dat BE-Alert een hoog bereik heeft van 85 %-90 % van alle geïmpacteerde burgers die het bericht op een correcte wijze kunnen ontvangen en interpreteren. Dit resultaat ligt dan ook vele malen hoger dan de succesgraad van het sirenenetwerk.

1. Dans sa décision du 25 juillet 2017, mon prédécesseur a donné son accord pour procéder au démantèlement du réseau des sirènes dans les zones à risque Seveso et à l'arrêt de l'ensemble de l'exploitation de l'ensemble du réseau de sirène. Il en a décidé ainsi en raison de la plus-value négligeable et de l'inefficacité (difficilement audible à l'intérieur de la maison ou dans la voiture, l'attente imprécise des citoyens, la discrimination des sourds et malentendants, limité à des sites physiques, etc.) du réseau des sirènes par rapport aux difficultés actuelles et des attentes en matière d'alerte moderne.

2. Le but de BE-Alert est d'atteindre un maximum de personnes lors de l'alerte à la population en cas situation d'urgence, tout en sachant bien qu'aucune stratégie d'alerte peut garantir un degré de couverture total. C'est la raison pour laquelle, il est toujours opté pour une stratégie d'alerte combinant autant de canaux pertinents différents que possible (messages vocaux, SMS, médias sociaux, médias classiques, etc.) et ce, toujours en tenant compte du contexte.

BE-Alert ne se limite donc pas à transmettre les messages d'une seule manière. Les messages vocaux peuvent ainsi aussi être transmis sur des appareils fixes, des messages SMS sur des appareils fixes ou des gsm, etc. De plus, BE-Alert est évolutif et des possibilités d'élargissement sont examinées.

En ce qui concerne l'audibilité, il faut souligner que BE-Alert a fait de grands progrès par rapport au réseau des sirènes dans le sens qu'un message concret avec une attente peut être transmis au citoyen. Ceci rend l'alerte plus concrète et simple à interpréter qu'un signal inconnu et difficilement compréhensible.

La langue dans laquelle le message est rédigé est évidemment définie conformément à la loi en vigueur sur les langues. Par conséquent outre la langue nationale en vigueur, des messages complémentaires peuvent aussi être utilisés dans une autre langue, en fonction de la situation et du choix réalisé par l'autorité alarmante.

Cette flexibilité technologique permet à BE-Alert d'atteindre 85 %-90 % des citoyens impactés qui peuvent recevoir et interpréter correctement le message. Le résultat est donc bien plus élevé que le degré de réussite du réseau de sirène.

3. Middels BE-Alert slagen we er vandaag in veel meer burgers in het hele land te alarmeren dan dit ooit het geval was. Ook de resultaten uit tests en reële activaties wijzen dit duidelijk uit. Toch dient elke mogelijke piste, zij het technologisch of organisatorisch, om het bereik te verhogen te worden onderzocht.

4. Concreet wordt sinds december 2018 geen enkele sirene nog aangestuurd of onderhouden. In opvolging van deze stopzetting zullen alle geïnstalleerde sirenes met de hulp van (een) private partner(s) worden gedemonteerd.

DO 2018201925926

Vraag nr. 3741 van de heer volksvertegenwoordiger Koenraad Degroote van 06 december 2018 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken:

Cijfers BE-Alert.

In juni 2017 werd BE-Alert, het alarmeringssysteem van de federale overheid en het crisiscentrum BE-Alert gelanceerd. Burgers worden in noodsituaties automatisch gewaarschuwd via sms, mail en sociale media.

Het gros van de gemeenten heeft zich ingeschreven in het systeem, maar nog niet alle gemeenten. Via dit systeem kan elke gemeente nochtans op een snelle manier vele burgers tijdig alarmeren.

1. Hoeveel gemeenten hebben zich nog niet aangesloten bij BE-Alert?

2. Hoeveel burgers hebben zich ingeschreven om geïnformeerd te worden van noodsituaties?

3. Hoeveel keer is het BE-Alert-systeem gebruikt?

4. Hoe werd het systeem in voorkomende gevallen geëvalueerd?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken van 23 januari 2019, op de vraag nr. 3741 van de heer volksvertegenwoordiger Koenraad Degroote van 06 december 2018 (N.):

1. De grote meerderheid van gemeenten is reeds aangesloten op BE-Alert. Hierbij vindt u een overzicht van het aantal (niet-) aangesloten gemeenten per provincie (dd. 15 december 2018).

3. Grâce à BE-Alert, nous parvenons aujourd'hui à alerter beaucoup plus de citoyens dans l'ensemble du pays que ce ne fut jamais le cas. Ceci ressort également clairement des résultats des tests et des activations réelles. Néanmoins, chaque éventuelle piste, technologique ou organisationnelle, visant à augmenter sa portée doit être examinée.

4. Concrètement, plus aucune sirène n'est encore commandée ou maintenue dès décembre 2018. Suite à cet arrêt, toutes les sirènes installées seront démantelées avec l'aide de partenaire(s) privé(s).

DO 2018201925926

Question n° 3741 de monsieur le député Koenraad Degroote du 06 décembre 2018 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur:

Chiffres relatifs à BE-Alert.

En juin 2017, BE-Alert, le système d'alerte des autorités fédérales et du Centre de crise a été lancé. Les citoyens sont avertis automatiquement en cas d'urgence par SMS, par e-mail et via les médias sociaux.

La majorité des communes se sont affiliées au système, mais toutes ne l'ont pas encore fait. Grâce à ce système pourtant, chaque commune peut alerter rapidement et à temps un grand nombre de citoyens.

1. Combien de communes ne se sont-elles pas encore affiliées à BE-Alert?

2. Combien de citoyens se sont-ils inscrits afin d'être avertis en cas de situation d'urgence?

3. Combien de fois le système BE-Alert a-t-il été utilisé?

4. Comment a-t-on évalué le système le cas échéant?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur du 23 janvier 2019, à la question n° 3741 de monsieur le député Koenraad Degroote du 06 décembre 2018 (N.):

1. La grande majorité des communes est déjà connectée à BE-Alert. Vous trouverez ci-dessous un récapitulatif du nombre de communes non-inscrites par province (à la date du 15 décembre 2018).

Provincie/*Province*	Aantal gemeenten/ *Nombre de communes*	Ingetekend op BE-Alert/ *Inscrites à BE-Alert*	%
Limburg/*Limbourg*	44	44	100,00%
Oost-Vlaanderen/*Flandre orientale*	65	63	96,92%
Antwerpen/*Anvers*	70	67	95,71%
Luxembourg/*Luxembourg*	44	38	86,36%
West-Vlaanderen/*Flandre occidentale*	64	55	85,94%
Brussel/*Bruxelles*	19	16	84,21%
Vlaams-Brabant/*Brabant flamand*	65	50	76,92%
Brabant Wallon/*Brabant Wallon*	27	21	77,78%
Namur/*Namur*	38	20	52,63%
Hainaut/*Hainaut*	69	37	53,62%
Liège/*Liège*	84	44	52,38%
TOTAAL/*TOTAL*	589	455	77,25%

2. Reeds 495.000 burgers schreven zich in om verwittigd te worden in geval van een noodsituatie.

3. BE-Alert wordt dagelijks meermaals door gemeenten en politiezones gebruikt voor het verzenden van berichten van meer preventieve aard of berichten gericht op sensibilisering van de bevolking of veiligheidspartners.

Daarnaast werd BE-Alert sinds de lancering (juni 2017) reeds 45 keer ingezet voor alarmering van bevolking bij een (dreigende) noodsituatie.

4. BE-Alert is duidelijk een grote stap vooruit inzake alarmering ten opzichte van het vorige alarmeringsnet van de sirenes dat gedurende de jaren dat het operationeel was nooit effectief werd ingezet bij een (dreigende) noodsituatie.

Bovendien tonen testmomenten en reële alarmeringen aan dat BE-Alert in staat is om grote groepen van tienduizenden personen op korte tijd een concreet alarmeringsbericht te bezorgen.

Elke reële activatie of test levert daarnaast ook nuttige verbeterpunten op, die steeds in concrete acties of de planning ervan vertaald worden. Het is mogelijk om deze acties in een aantal richtinggevende assen samen te vatten:

- verhogen van het gebruiksgemak;
- verhogen van het bereik door:

o een verhoogd aantal inschrijvingen van burgers;

o het gebruiken van externe databanken;

o het koppelen met externe alarmeringskanalen door middel van strategische partnerschappen.

2. 495.000 citoyens se sont déjà inscrits pour être avertis en cas de situation d'urgence.

3. BE-Alert est utilisé chaque jour plusieurs fois par des communes et des zones de police pour envoyer des messages de nature plus préventive ou des messages axés sur la sensibilisation de la population ou des partenaires de la sécurité.

Par ailleurs, BE-Alert a déjà été engagé 45 fois depuis son lancement (juin 2017) pour alerter la population en cas d'une situation d'urgence (menaçante).

4. BE-Alert représente clairement une grande avancée en matière d'alerte par rapport au précédent réseau d'alerte des sirènes qui n'a jamais effectivement été utilisé de manière opérationnelle lors d'une (menace de) situation d'urgence.

En outre, les tests et les alertes réelles démontrent que BE-Alert est capable d'envoyer à court terme un message d'alerte concret à des grands groupes de dizaines de milliers de personnes.

Chaque activation réelle ou test révèlent également des points d'amélioration utiles qui sont toujours traduits en actions concrètes ou en leur planification. Il est possible de résumer ces actions en plusieurs axes d'orientation:

- augmentation de la convivialité
- augmentation de la portée via:

o une augmentation du nombre d'inscriptions des citoyens;

o l'utilisation des bases de données externes;

o un lien avec d'autres canaux d'alerte externes via des partenariats stratégiques.

Voor elk van deze pistes - en de verhoging van het aantal inschrijvingen door burgers in het bijzonder - wordt beroep gedaan op de ondersteuning van de federale intiatieven hieromtrent door alle lokale overheden. BE-Alert is immers een project, waarvoor zowel de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, de gouverneurs en alle burgemeesters de verantwoordelijkheid delen.

Pour chaque piste - et l'augmentation du nombre d'inscriptions par les citoyens en particulier - un appel a été fait à l'appui des initiatives fédérales en la matière par toutes les autorités locales. En effet, BE-Alert est un projet dont le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, les gouverneurs et tous les bourgmestres partagent la responsabilité.

DO 2018201925928

Vraag nr. 3743 van de heer volksvertegenwoordiger Koenraad Degroote van 06 december 2018 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken:

Cijfers controle PNR.

In de strijd tegen terrorisme en radicalisme werd in december 2016 de wet betreffende de verwerking van passagiersgegevens goedgekeurd.

Sedert april 2018 is de BelPIU (*Belgian Passenger Information Unit*) officieel van start gegaan.

1. Hoeveel controles werden sedert april uitgevoerd in de luchthavens?

2. Wat waren de resultaten tot heden? Hoeveel verdachte personen werden onderschept? Hoeveel verdachten waren gelinkt met terrorisme?

3. Wanneer starten de controles op andere internationale vervoerdiensten (trein, autobus)?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken van 23 januari 2019, op de vraag nr. 3743 van de heer volksvertegenwoordiger Koenraad Degroote van 06 december 2018 (N.):

1. Op basis van overeenkomsten tussen de passagiersgegevensdatabank en de databanken van onze bevoegde diensten enerzijds, en zoekopdrachten op basis van profielen anderzijds, werden tussen 1 april 2018 en 1 december 2018 287 controles uitgevoerd op de luchthaven van Brussel-Nationaal.

2. Van de bovengenoemde controles, tussen 1 april en 1 december 2018, resulteerden 12 door de politie afgehandelde zaken in 17 aanhoudingen wegens drugshandel, mensensmokkel, parentale ontvoering, fraude of cybercriminaliteit.

DO 2018201925928

Question n° 3743 de monsieur le député Koenraad Degroote du 06 décembre 2018 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur:

Les statistiques relatives aux contrôles des données des passagers (PNR).

En décembre 2016, dans le cadre de la lutte contre le terrorisme et le radicalisme, le Parlement a adopté la loi relative au traitement des données des passagers.

La BelPIU (Unité d'Information des Passagers) est officiellement opérationnelle depuis avril 2018.

1. Depuis cette date, combien de contrôles ont-ils été effectués dans les aéroports?

2. Quels en ont été les résultats jusqu'à présent? Combien de personnes suspectes ont-elles été interceptées? Combien d'entre elles étaient-elles liées au terrorisme?

3. À quelle date les premiers contrôles des autres services de transport international (train, autobus) seront-ils réalisés?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur du 23 janvier 2019, à la question n° 3743 de monsieur le député Koenraad Degroote du 06 décembre 2018 (N.):

1. Sur base, d'une part des correspondances entre la base de données des passagers et les bases de données de nos services compétents, d'autres part de recherches basées sur des profils, 287 contrôles ont été effectués à l'aéroport de Bruxelles-National entre le 1er avril 2018 et le 1er décembre 2018.

2. Parmi les contrôles susmentionnés, entre le 1er avril et le 1er décembre 2018, 12 dossiers traités par la Police ont donné lieu à 17 arrestations, pour des faits de trafic de drogues, de trafic d'êtres humains, de rapt parental, de fraude ou de cybercriminalité.

Aan deze cijfers worden ook 11 positieve controles toegevoegd die door de douane zijn uitgevoerd. Daarenboven hebben 37 van de uitgevoerde controles die verband houden met terroristische en/of radicalistische activiteiten, aanleiding gegeven tot het opstellen van informatieverslagen of processen-verbaal.

3. De Ministerraad van 7 december 2018 heeft de koninklijke uitvoeringsbesluiten van de wet van 25 december 2016 goedgekeurd voor respectievelijk de sector van de internationale hogesnelheidstreinen en de sector van de internationale bussen.

De volgende stap is het concretiseren van de verbinding tussen de databanken van de operators in deze sectoren en de passagiersdatabank.

Zodra dit technische proces is voltooid, worden de passagiersgegevens van internationale bussen en treinen verwerkt door de passagiersinformatie-eenheid volgens dezelfde procedures die door de wet zijn vastgelegd en die momenteel worden toegepast op passagiersgegevens die door de luchtvaartsector worden doorgegeven. Ook deze gegevens zullen worden gecommuniceerd naar de relevante politie- en douanediensten voor een nuttige follow-up.

DO 2018201926265

Vraag nr. 3796 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Buysrogge van 24 januari 2019 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken:

De investeringen in de infrastructuur van de VSSE.

Graag had ik een overzicht per provincie gekregen van de investeringen die in 2018 zijn gebeurd in de infrastructuur van de Veiligheid van de Staat (VSSE). Daarnaast tevens graag vermelding van het type investering en het budget.

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken van 04 februari 2019, op de vraag nr. 3796 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Buysrogge van 24 januari 2019 (N.):

Deze parlementaire vraag valt niet onder mijn bevoegdheden, maar behoort tot die van mijn collega, Koen Geens, minister van Justitie (Vraag nr. 3044 van 18 februari 2019).

À ces chiffres s'ajoutent 11 contrôles positifs parmi les contrôles effectués par la douane. Par ailleurs, 37 des contrôles effectués en lien avec des faits de terrorisme et/ou de radicalisme ont donné lieu à des rapports d'information ou à des procès-verbaux.

3. Le Conseil des ministres du 7 décembre 2018 a approuvé les arrêtés royaux d'exécution de la loi du 25 décembre 2016 pour, respectivement, le secteur des trains internationaux à grande vitesse et le secteur des bus réguliers internationaux.

La prochaine étape est donc de concrétiser la connexion entre les bases de données des opérateurs de ces secteurs et la base de données des passagers.

Dès que ce processus technique aura abouti, les données des passagers des bus et trains internationaux seront traitées par l'Unité d'Information des Passagers selon les mêmes modalités définies par la loi qui sont déjà appliquées actuellement aux données des passagers transmises par le secteur aérien et elles seront également communiquées aux services de police et de douane concernés pour un suivi utile.

DO 2018201926265

Question n° 3796 de monsieur le député Peter Buysrogge du 24 janvier 2019 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur:

Les investissements dans les infrastructures de la Sûreté de l'État.

J'aimerais obtenir un aperçu par province des investissements réalisés en 2018 dans les infrastructures de la Sûreté de l'État (SE). Merci de mentionner par la même occasion le type d'investissement et le budget.

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur du 04 février 2019, à la question n° 3796 de monsieur le député Peter Buysrogge du 24 janvier 2019 (N.):

Cette question parlementaire ne relève pas de mes compétences mais de la compétence de mon collègue, Koen Geens, ministre de la Justice (Question n° 3044 du 18 février 2019).

Minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen

DO 2017201824427

Vraag nr. 2827 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Annick Lambrecht van 26 juli 2018 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Aanbod PSD en psychologen in Vlaamse en Brusselse gevangenissen.

Naar aanleiding van de aanslag in Luik van 29 mei 2018 zijn er veel vragen gerezen over het traject en de begeleiding of opvolging dat Benjamin Herman heeft afgelegd in de gevangenis.

In de Belgische gevangenissen zijn verschillende actoren bevoegd voor de re-integratie van gedetineerden. Aan Vlaamse zijde is het Justitieel Welzijnswerk en de centra voor geestelijke gezondheidszorg (CGG) actief. Op federaal niveau staat de psychosociale dienst in voor de begeleiding en re integratie. De bevoegdheidsverdeling en taakomschrijving is niet steeds duidelijk.

1. Zowel de psychosociale dienst (PSD), het Justitieel Welzijnswerk (JWW) als de CGG zijn aanwezig in de Vlaamse en Brusselse gevangenissen. Alle drie vervullen ze een functie met betrekking tot de re-integratie van gedetineerden. Kan u de opdracht van het PSD in deze keten verduidelijken en hoe dit geoperationaliseerd wordt in de gevangenis?

2. Is er een structurele samenwerking en informatieuitwisseling tussen deze drie diensten? Is dit geregeld door een omzendbrief? Zo ja, gelieve deze omzendbrief als bijlage toe te voegen aan deze vraag.

3. a) Kan u een overzicht bezorgen per jaar, sinds 2014 van het aantal medewerkers PSD er werkzaam zijn in de gevangenissen, uitgedrukt in voltijdequivalenten en koppen? (Graag algemeen overzicht en per gevangenis)

b) Hoeveel medewerkers hiervan zijn psychologen?

c) Kan u het budget dat hieraan gekoppeld is sinds 2014 toevoegen. (Graag per jaar en per gevangenis, of indien niet mogelijk per Gewest.)

Ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments

DO 2017201824427

Question n° 2827 de madame la députée Annick Lambrecht du 26 juillet 2018 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

L'offre du SPS et la présence de psychologues dans les prisons flamandes et bruxelloises.

L'attentat commis le 29 mai 2018 par Benjamin Herman à Liège a soulevé de nombreuses interrogations sur l'accompagnement et le suivi dont celui-ci a bénéficié en prison.

En Belgique, différents acteurs chargés de la réintégration des détenus opèrent dans les prisons. Du côté flamand, le service d'aide sociale aux justiciables et les centres de soins de santé mentale (CSM) sont actifs dans ce domaine. À l'échelon fédéral, l'accompagnement et la réintégration des détenus sont confiés au service psychosocial des établissements pénitentiaires. La répartition des compétences et la définition des tâches de ces différents acteurs ne sont cependant pas toujours claires.

1. Le service psychosocial des établissements pénitentiaires (SPS), le service d'aide sociale aux justiciables (ASJ) et les centres de soins de santé mentale (CSM) sont présents dans les établissements pénitentiaires flamands et bruxellois. Ils interviennent tous trois dans le processus de réintégration des détenus. Pourriez-vous préciser la fonction précise du SPS dans cette chaîne d'intervention et la manière dont elle s'exerce dans les prisons?

2. Existe-t-il une coopération structurelle et un échange d'informations entre les trois services précités? Une circulaire en règle-t-elle les modalités? Dans l'affirmative, pourriez-vous joindre ladite circulaire à la réponse à cette question?

3. a) Pourriez-vous fournir un récapitulatif annuel global et par prison du nombre d'équivalents temps plein et de personnes du SPS actifs dans les prisons depuis 2014?

b) Combien parmi ces collaborateurs sont-ils des psychologues?

c) Pourriez-vous indiquer le budget annuel par prison ou à défaut par Région, affecté depuis 2014 à ce personnel?

d) Indien een gedetineerde een hulpaanvraag indient bij de PSD, hoeveel van deze aanvragen worden beantwoord met een eerste persoonlijk contact binnen de week? Wat houdt dit contact concreet in? Wat is de gemiddelde tijdsspanne tussen een eerste persoonlijk contact en een tweede contact?

e) Hoeveel gedetineerden zijn momenteel in behandeling bij de psychologen van de PSD?

4. a) Tijdens de commissiezitting van 4 juni 2018 verklaarde u dat u in de volgende begrotingsronde bijkomend budget zal voorzien voor psychologen en verplegers. Kan u reeds aangeven hoeveel deze verhoging zal zijn en hoeveel extra psychologen hiermee kunnen worden aangeworven?

b) Kan u verduidelijken hoeveel psychologen erbij komen specifiek voor de Brusselse en Vlaamse gevangenissen?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 2827 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Annick Lambrecht van 26 juli 2018 (N.):

1. Missie en opdrachten van de psychosociale dienst:

- Het verlenen vanuit wetenschappelijke hoek van een adviserende medewerking met betrekking tot de uitvoering van de verschillende vrijheidsberovende straffen en maatregelen.

- Het omkaderen en begeleiden van gedetineerden op een professionele wijze met het oog op het voorbereiden van hun psychosociale re-integratie, en het evalueren van hun reclasseringsvoorstellen.

- Het verlenen van medewerking aan een rechtsconforme, veilige en humane uitvoering van de vrijheidsberovende straffen en maatregelen.

In het kader van de bevoegdheidsverdeling Gemeenschappen/Gewesten en Federale diensten, zijn de opdrachten van de PSD op plaatselijk niveau de volgende:

- Het psychosociaal onthaal van nieuw binnenkomende personen in de gevangenis.

- De psychosociale begeleiding tijdens de detentie van de gedetineerde: verkenning van de behoeften in functie van een veilige en menswaardige strafuitvoering, detentieplan, voorbereiding van een aangepast reclasseringsplan, beheer van crisissituaties en eventuele doorverwijzing.

- Professionele voorlichting aan de bevoegde instanties in functie van te nemen beslissingen.

d) Combien de détenus, formulant une demande d'aide auprès du SPS obtiennent-ils un premier contact personnel dans un délai d'une semaine? En quoi consiste-t-il? Combien de temps s'écoule-t-il en moyenne entre le premier contact personnel et une deuxième entrevue?

e) Combien de détenus suivent-ils actuellement un traitement auprès des psychologues du SPS?

4. a) Lors de la réunion de la commission du 4 juin 2018, vous avez déclaré qu'à l'occasion des prochaines négociations budgétaires, vous souhaitiez un budget supplémentaire pour les psychologues et les infirmiers. Pouvez-vous déjà préciser le montant de cette augmentation, ainsi que le nombre de psychologues additionnels qui pourront ainsi être recrutés?

b) Pourriez-vous préciser le nombre de psychologues supplémentaires qui seront affectés respectivement aux prisons bruxelloises et flamandes?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 04 février 2019, à la question n° 2827 de madame la députée Annick Lambrecht du 26 juillet 2018 (N.):

1. Mission et tâches du service psychosocial:

- apporter sur le plan scientifique une collaboration sous forme d'avis concernant l'exécution des différentes peines et mesures privatives de liberté;

- encadrer et accompagner les détenus de manière professionnelle en vue de préparer leur réinsertion psychosociale et évaluer leurs propositions de reclassement;

- apporter sa collaboration à une exécution légale, sûre et humaine des peines et mesures privatives de liberté.

Dans le cadre de la répartition des compétences entre les Communautés/Régions et les services fédéraux, les missions du SPS au niveau local sont les suivantes:

- assurer l'accueil psychosocial des nouveaux entrants dans la prison;

- l'accompagnement psychosocial pendant la détention du détenu: analyse des besoins en vue d'une exécution sûre et humaine de la peine, plan de détention, préparation d'un plan de reclassement adapté, gestion des situations de crise et renvoi éventuel;

- information professionnelle aux instances compétentes en vue d'éclairer leur prise de décision;

- Deelnemen aan de uitwerking van de opleiding van het personeel en samenwerken met en ondersteunen van het personeel met betrekking tot het individuele beheer van sommige gedetineerden.

- Samenwerken met de directie teneinde het regime en het psychosociaal klimaat te verbeteren, en/of met betrekking tot de aanpak van individuele situaties van bepaalde gedetineerden.

2. De samenwerking tussen het DG EPI en de diensten van de Gemeenschappen worden geregeld via volgende akkoorden:

- Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest inzake de hulp- en dienstverlening aan gedetineerden (wordt op dit ogenblik geactualiseerd).

- Accords de coopération entre l'Etat fédéral, la Communauté française et la Région wallonne en vue de créer une politique carcérale cohérente dans le respect des compétences des entités fédérées et de l'autorité fédérale.

3. a) tot c) De bijgevoegde tabel bevat de gewenste informatie.

d) Deze gegevens houden de dienst niet bij. Elke gedetineerde die op eigen initiatief een onderhoud vraagt zal reactie ontvangen en door de dienst gezien worden. Niet noodzakelijk automatisch door de psycholoog maar dit kan ook door een maatschappelijk assistent zijn.

e) Elke gedetineerde krijgt na onthaal een psycholoog en maatschappelijk-assistent als referentiepersoon toegewezen. Dit wil niet noodzakelijk zeggen dat de psycholoog ook automatisch structureel tussenkomt. Dit hangt van de problemen af die samenhangen met de persoon van de gedetineerde en met het dossier.

4. Ter gelegenheid van de bepalingen betreffende de begrotingscontrole zal een dossier worden voorgelegd met oog op onder andere de versterking van de eerstelijns gezondheidszorg in de gevangenissen. Maar de voorstellen gaan verder dan dat. Ook de zorg van de geïnterneerden zal daar deel van uitmaken door de oprichting van een beveiligd klinische observatiecentrum zoals voorzien in de interneringswet. Dit dossier is volop in opmaak en details geven van het aantal bijkomende functies en profielen is bijgevolg voorbarig.

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).

- participation à l'élaboration de la formation du personnel, collaboration avec le personnel et soutien de celui-ci dans la gestion individuelle de certains détenus;

- collaboration avec la direction afin d'améliorer le régime et le climat psychosocial et/ou dans le cadre la gestion de situations individuelles de certains détenus.

2. La coopération entre le DG EPI et les services des Communautés est réglé par les accords suivants:

- Accord de coopération entre l'État fédéral, la Communauté flamande et la Région flamande en matière d'aide et d'assistance aux détenus (actuellement en cours d'actualisation).

- Accords de coopération entre l'État fédéral, la Communauté française et la Région wallonne en vue de créer une politique carcérale cohérente dans le respect des compétences des entités fédérées et de l'autorité fédérale.

3. a) à c) Le tableau ci-joint reprend les informations souhaitées.

d) Ces données ne sont pas tenues à jour par le service. Tout détenu qui demande une entrevue de sa propre initiative recevra une réponse et sera vu par le service. Il ne sera pas nécessairement vu automatiquement par le psychologue, mais peut également l'être par un assistant social.

e) du point 3 de la question. Après avoir été accueilli, chaque détenu se voit attribuer un psychologue et un assistant social comme personne de référence. Cela ne signifie pas nécessairement que le psychologue intervient aussi automatiquement sur le plan structurel, cela dépend des problèmes liés à la personne du détenu et à son dossier.

4. À l'occasion des dispositions concernant le contrôle du budget, un dossier sera présenté en vue de, entre autre, renforcer les soins de première ligne dans les prisons. Mais les propositions vont encore plus loin. Les soins des internés seront aussi compris en la création d'un centre d'observation clinique, comme prévue dans la loi d'internement. Ce dossier est en cours de rédaction et donner des détails du nombre de fonctions supplémentaires est donc prématuré.

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 2017201825014

Vraag nr. 2870 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Marc Nollet van 26 september 2018 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Strafrechtelijke sancties voor milieuovertredingen. - Bescherming van natuurgebied.

Ik zou graag cijfers krijgen over de voorbije vijf jaar inzake de strafrechtelijke bestraffing van milieuovertredingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebied.

1. Hoeveel rechtszaken werden er de voorbije vijf jaar behandeld?

2. Hoeveel veroordelingen werden er uitgesproken?

3. Welke politieke analyse maakt u van deze cijfers?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 24 januari 2019, op de vraag nr. 2870 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Marc Nollet van 26 september 2018 (Fr.):

1. De statistisch analisten van het College van procureurs-generaal en die van de Dienst voor het Strafrechtelijk beleid kunnen dat punt van de vraag niet beantwoorden bij gebrek aan vermelding van duidelijke wettelijke referenties in de vraag.

Zie ook het antwoord van 11 januari 2019 op vraag nr. 2868 van 26 september 2018 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2018-2019, nr. 178 van 17 januari 2019).

2. Er werden geen veroordelingen teruggevonden in het Centraal strafregister voor de jaren 2013 tot en met 2016.

3. Door het gebrek aan informatie over dit thema kunnen wij geen passend antwoord geven op dat punt van de vraag.

DO 2017201825014

Question n° 2870 de monsieur le député Jean-Marc Nollet du 26 septembre 2018 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Répression pénale des atteintes à l'environnement. - Protection des espaces naturels.

J'aurais souhaité obtenir quelques chiffres relatifs à la répression pénale des atteintes à l'environnement sur les cinq dernières années en matière de protection des espaces naturels.

1. Quel est le nombre d'affaires traitées sur cette période concernant cette matière?

2. Quel est le nombre de condamnations?

3. Quelle analyse politique faites-vous de ces chiffres?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 24 janvier 2019, à la question n° 2870 de monsieur le député Jean-Marc Nollet du 26 septembre 2018 (Fr.):

1. Les analystes-statistiques du Collège des procureurs généraux ainsi que celles du Service de la Politique criminelle (DGWL) ne sont pas en mesure de répondre à ce point de la question à défaut d'y mentionner clairement les références légales.

Voir aussi la réponse du 11 janvier 2019 à la question n° 2868 du 26 septembre 2018 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2018-2019, n° 178 du 17 janvier 2019).

2. Aucune condamnation n'a été enregistrée dans le Casier judiciaire central pour la période 2013-2016.

3. Compte tenu du manque d'information sur cette thématique, nous ne sommes pas en mesure de répondre adéquatement à ce point de la question.

DO 2018201925336

Vraag nr. 2966 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 04 januari 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Regie der Gebouwen. - Artikel 35 van de taalwet in bestuurszaken.

Ik verwijs naar mijn schriftelijke vragen nr. 1423 van 10 juni 2016 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2015-2016, nr. 87) en nr. 1622 van 6 september 2016 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2016-2017, nr. 97) betreffende de kennis van de tweede taal door het personeel van de Regie der Gebouwen waarvan de werkkring uitsluitend Brussel-Hoofdstad omvat (artikel 35 SWT).

DO 2018201925336

Question n° 2966 de madame la députée Barbara Pas du 04 janvier 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Régie des Bâtiments. - Article 35 de la législation linguistique en matière administrative.

Je me réfère à mes questions écrites n° 1423 du 10 juin 2016 (*Questions et réponses écrites, Chambre,* 2015-2016, n° 87) et n° 1622 du 6 septembre 2016 (*Questions et réponses écrites*, Chambre, 2016-2017, n° 97) relatives à la connaissance de la seconde langue par le personnel de la Régie des Bâtiments dont l'activité s'étend exclusivement à Bruxelles-Capitale (article 35 des LLC).

Uit uw antwoorden bleek dat van de Nederlandstaligen 46 % een brevet over zijn kennis van de tweede taal had, bij de Franstaligen was dat slechts 19 %.

We zijn nu twee jaar verder.

1. Welke maatregelen heeft u in deze afgelopen twee jaar genomen om ervoor te zorgen dat de betrokkenen voldoen aan de bepalingen van artikel 35 SWT?

2. Hoeveel Nederlandstaligen respectievelijk Franstaligen zijn momenteel in deze diensten tewerkgesteld?

3. Hoeveel van hen (per taalgroep) beschikken vandaag over het vereiste attest van Selor om in deze dienst te kunnen worden tewerkgesteld?

4. Welke bijkomende maatregelen neemt u desgevallend nog om ervoor te zorgen dat de personeelsleden die nog niet voldoen aan de bepalingen van artikel 35, daar kortelings wel aan zullen voldoen?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 24 januari 2019, op de vraag nr. 2966 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 04 januari 2019 (N.):

1. Het artikel 35 SWT heeft betrekking op de gewestelijke dienst, hier deze van Brussel. Een dergelijke dienst moet tweetalig te zijn, maar dit betekent niet dat elke persoon die er tewerkgesteld is noodzakelijk de beide landstalen dient te beheersen.

Dus dit attest is niet vereist om in deze dienst te werken. Vanzelfsprekend worden personen die in een dergelijke dienst tewerkgesteld zijn via het evaluatiesysteem aangemoedigd om via opleidingen een tweede landstaal onder de knie te krijgen.

Na een opleiding kan bij Selor een test worden afgelegd tot bewijs van kennis van de tweede landstaal. Wie hierin slaagt heeft recht op een tweetaligheidspremie.

2. Er zijn in totaal 140 personen tewerkgesteld in de operationele dienst Brussel. 64 Nederlandstaligen en 76 Franstaligen.

3. 45 Nederlandstaligen en 17 Franstaligen beschikken over een attest dat recht geeft op een tweetaligheidspremie.

4. Personen van een gewestelijke dienst zoals bedoeld in het artikel 35 SWT die met burgers in contact komen dienen tweetalig te zijn.

Il est ressorti de vos réponses que, parmi les membres du personnel néerlandophones, 46 % possédaient le brevet attestant leur connaissance de la seconde langue nationale, contre 19 % à peine du côté francophone.

Deux années se sont écoulées entre-temps.

1. Quelles mesures avez-vous prises au cours des deux dernières années pour faire en sorte que les personnes concernées satisfassent aux dispositions de l'article 35 des LLC?

2. Combien de néerlandophones et combien de francophones sont-ils respectivement employés par ces services à l'heure actuelle?

3. Combien d'entre eux (par groupe linguistique) possèdent-ils aujourd'hui l'attestation requise délivrée par le Selor pour pouvoir être employé par ce service?

4. Quelles mesures complémentaires prendrez-vous, le cas échéant, pour faire en sorte que les personnes qui ne satisfont pas encore aux dispositions de l'article 35, y satisfassent prochainement?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 24 janvier 2019, à la question n° 2966 de madame la députée Barbara Pas du 04 janvier 2019 (N.):

1. L'article 35 des LLC porte sur le service régional, en l'occurrence celui de Bruxelles. Un tel service doit être bilingue, mais cela ne signifie pas que chaque personne qui y est employée doit forcément maîtriser les deux langues nationales.

Cette attestation n'est donc pas exigée pour travailler au sein de ce service. Il va de soi que les personnes employées dans un tel service sont encouragées dans le système d'évaluation à améliorer leurs connaissances d'une deuxième langue nationale à l'aide de formations.

Après une formation, un test peut être passé au Selor pour prouver la connaissance de la deuxième langue nationale. Ceux qui réussissent ce test ont droit à une prime de bilinguisme.

2. Le service opérationnel Bruxelles emploie 140 personnes au total. 64 néerlandophones et 76 francophones.

3. 45 néerlandophones et 17 francophones disposent d'une attestation qui leur donne droit à une prime de bilinguisme.

4. Les personnes qui travaillent dans un service régional au sens de l'article 35 des LLC et qui sont en contact avec des citoyens doivent être bilingues.

Rekening houdend met de opdrachten waarmee de operationele dienst Brussel belast is (facility management en onderhoud, bouw en renovatie, immo-operaties van federale gebouwen gesitueerd in het gebied Brussel-Hoofdstad), hebben de ambtenaren van deze dienst geregeld contact met de publieke federale diensten, zijnde hun "klanten", maar hebben ze in principe geen contact met het publiek (burgers), tenzij op een occasionele basis met een privé-aannemer, leverancier of dienstverlener.

Er moet evenwel op gewezen worden dat bij de operationele dienst Brussel de nodige aandacht wordt besteed om de taal van de betrokken klant terdege te respecteren:

- de dienst is goed georganiseerd zodat de beide taalgroepen in evenwicht zijn;
- de documenten met betrekking tot de overheidsopdrachten (bijv.: bestekken) worden telkens in de twee talen opgemaakt;
- met betrekking tot de gunning van een opdracht, zal het dossier zowel administratief als technisch worden opgevolgd door personeelsleden uit de overeenstemmende taalgroep en zal de communicatie naar de klant toe in de door hem gekozen taal gebeuren, dit is de taal van de offerte.

Toekomstgericht zullen de ambtenaren zo veel mogelijk aangespoord worden om de taalexamens af te leggen, doch dit kan niet opgelegd worden.

Compte tenu des missions dont le service opérationnel Bruxelles est chargé (facility management et entretien, construction et rénovation, opérations immobilières) dans les bâtiments fédéraux situés dans la région de Bruxelles-Capitale, les fonctionnaires de ce service sont régulièrement en contact avec les services publics fédéraux, à savoir leurs "clients", mais ils n'ont en principe aucun contact avec le public (les citoyens), sauf sur base occasionnelle avec un entrepreneur privé, un fournisseur ou un prestataire de services.

Il est cependant à signaler que le service opérationnel Bruxelles accorde toute l'attention nécessaire au respect de la langue du client concerné:

- le service est bien organisé afin de garantir l'équilibre des deux groupes linguistiques;
- les documents relatifs aux marchés publics (par ex. cahier des charges) sont chaque fois rédigés dans les deux langues;
- en ce qui concerne l'attribution d'un marché, le dossier technique sera suivi, tant pour la partie administrative que technique, par des membres du personnel du groupe linguistique correspondant et la communication avec le client se fera dans la langue qu'il a choisie, à savoir la langue de l'offre.

À l'avenir, les fonctionnaires seront encouragés le plus possible à passer les examens linguistiques, bien que cela ne peut pas être imposé.

DO 2018201925456

Vraag nr. 2908 van de heer volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 13 november 2018 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Kmo-definitie en consolidatie.

In een advies van de Commissie Boekhoudkundige Normen (CBN) van 19 april 2017 wordt gesteld dat voor de beoordeling van de grootte van een vennootschap de verbondenheid principieel moet worden beoordeeld op de balansdatum van het betreffende boekjaar.

Indien een wijziging van de verbondenheid heeft plaatsgevonden tijdens het boekjaar, zal dat gevolgen hebben voor de wijze waarop de groottecriteria voor deze vennootschap moeten worden beoordeeld voor dat boekjaar. Indien een vennootschap op balansdatum niet verbonden is, vindt de toetsing van de groottecriteria ook voor de voorgaande jaren plaats op enkelvoudige basis.

DO 2018201925456

Question n° 2908 de monsieur le député Roel Deseyn du 13 novembre 2018 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Définition et consolidation des PME.

Dans un avis du 19 avril 2017, la Commission des Normes Comptables (CNC) souligne que, pour l'évaluation de la taille d'une société, le lien doit être apprécié à la date de clôture du bilan de l'exercice concerné.

Une modification du lien en cours d'exercice influence par conséquent la méthode selon laquelle les critères de taille de cette société devront être appliqués pour l'exercice concerné. Si une société n'est pas liée à la date de clôture du bilan, l'application des critères de taille se fait sur une base individuelle, et ce également pour les années précédentes.

Dit advies stelt dus dat wanneer een vennootschap op balansdatum van het lopende boekjaar een moedervennootschap is, de toetsing van de groottecriteria ook voor de voorgaande jaren op geconsolideerde basis plaatsvindt, ongeacht of deze vennootschap zelf tijdens die voorgaande jaren een moedervennootschap is.

Stel nu dat vennootschap A aandelen van vennootschap B had, maar niet op een wijze die tot gevolg heeft dat A en B als "verbonden" vennootschappen moeten worden aangemerkt. De toetsing van de groottecriteria gebeurt dan op enkelvoudige basis.

Stel dan dat A in het lopende boekjaar bijkomende aandelen van B verwerft, zodat A en B op balansdatum wel als "verbonden" moeten worden beschouwd, waardoor de toetsing dan ook op geconsolideerde basis moet gebeuren. Dit zou dan impliceren dat met dit CBN-advies de toetsing op geconsolideerde basis ook voor de vorige boekjaren moet gebeuren toen de beide vennootschappen nog niet "verbonden" waren, waardoor A alsnog als een "grote" vennootschap moet worden aangemerkt.

Bent u ook de zienswijze toegedaan dat de groottecriteria op balansdatum moeten worden getoetst, zodat wijzigingen in het lopende boekjaar ook gevolgen kunnen hebben voor de vorige boekjaren? Zo neen, waarom?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 2908 van de heer volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 13 november 2018 (N.):

Artikel 15 van het Wetboek van vennootschappen definieert welke vennootschappen aangemerkt worden als een kleine vennootschap. De grootte van een vennootschap wordt hierbij vastgesteld in functie van het personeelsbestand, de omzet en het balanstotaal. Voor de beoordeling van deze groottecriteria wordt best in een aantal stappen gewerkt.

Dans cet avis, la CNC indique donc que si une société est une société mère à la date de clôture du bilan de l'exercice en cours, l'application des critères de taille se fait sur une base consolidée, et ce également pour les années précédentes, que la société ait été ou non une société mère au cours de ces années.

Imaginons qu'une société A détienne des actions dans la société B, mais sans que A et B ne doivent être considérées comme "liées". L'application des critères de taille doit alors se faire sur une base individuelle.

Admettons que A acquière des parts supplémentaires de B durant l'exercice en cours de telle sorte que A et B doivent être considérées comme "liées" à la date de clôture du bilan et que l'application des critères doive donc avoir lieu sur une base consolidée. Cette situation impliquerait, en vertu de cet avis de la CNC, que les critères devraient également être appliqués sur une base consolidée pour les exercices précédents, lorsque les deux sociétés n'étaient pas encore "liées", et que A devrait néanmoins être qualifiée de "grande" société.

Estimez-vous également que le critère de taille doit être appliqué à la date de clôture du bilan et partant, que les modifications apportées durant l'exercice en cours peuvent également avoir des conséquences pour les exercices précédents? Dans la négative, pourquoi?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 04 février 2019, à la question n° 2908 de monsieur le député Roel Deseyn du 13 novembre 2018 (N.):

L'article 15 du Code des sociétés définit quelles sociétés sont qualifiées de "petites" sociétés. À cet égard, la taille d'une société est déterminée en fonction du nombre de travailleurs occupés, du chiffre d'affaires et du total du bilan. Pour appliquer ces critères de taille, le mieux est de procéder en plusieurs étapes.

Vooreerst dient te worden nagegaan of de vennootschap waarvan de grootte wordt beoordeeld al dan niet een moedervennootschap is. Voor moedervennootschappen vindt de beoordeling immers plaats op geconsolideerde (of geaggregeerde) basis. Betreft het geen moedervennootschap, dan vindt de beoordeling plaats op enkelvoudige basis. De groep waarvan de vennootschap deel uitmaakt is evenwel een dynamisch geheel en dus steeds in verandering. Artikel 15, § 6 van voormeld wetboek vermeldt niet *expressis verbis* op welk ander tijdstip dan de balansdatum van het betreffende jaar (hier: N) men zich dient te plaatsen voor de beoordeling of een vennootschap al dan niet verbonden is in de zin van artikel 11 van datzelfde wetboek.

Nadat werd vastgesteld of de beoordeling plaatsvindt op enkelvoudige dan wel op geconsolideerde (of geaggregeerde) basis, worden de criteria getoetst op basis van de cijfers van het laatst afgesloten boekjaar (N-1) en het boekjaar dat daaraan voorafgaat (N-2). Het al dan niet overschrijden van de criteria heeft immers slechts gevolgen wanneer dit zich gedurende twee opeenvolgende boekjaren voordoet (artikel 15, § 2 W.Venn.).

In het geval van een beoordeling op geconsolideerde (of geaggregeerde basis) vindt deze toetsing plaats op basis van de reële consolidatiekring waartoe de vennootschap waarvan de grootte wordt beoordeeld, behoort op balansdatum van het laatst afgesloten boekjaar (N-1) en op balansdatum van het boekjaar dat daaraan voorafgaat (N-2). Met andere woorden, wanneer deze vennootschap in boekjaar N-1 geen deel uitmaakte van een groep, kan de beoordeling uitsluitend op enkelvoudige basis plaatsvinden. Hetzelfde geldt voor het boekjaar N-2. Dit is met name het geval in het door u geschetste voorbeeld: de vennootschap A is een moedervennootschap op balansdatum N. Dus de beoordeling van de criteria vindt in principe plaats op geconsolideerde (of geaggregeerde basis). Maar aangezien de moedervennootschap A op balansdatum van het laatst afgesloten boekjaar (N-1) en het boekjaar dat daaraan voorafgaat (N-2) geen deel uitmaakte van een groep kan de toetsing voor deze twee boekjaren uitsluitend op enkelvoudige basis gebeuren.

Tout d'abord, il convient de vérifier si la société dont la taille est évaluée est une société mère ou non. En effet, en ce qui concerne les sociétés mères, l'application des critères a lieu sur une base consolidée (ou agrégée). S'il ne s'agit pas d'une société mère, les critères sont appliqués sur une base individuelle. Cependant, le groupe auquel la société appartient est une entité dynamique et est donc en constante évolution. L'article 15, § 6, du Code précité ne mentionne pas *expressis verbis* à quel autre moment que la date de clôture du bilan de l'exercice concerné (ici: N) il faut se placer pour apprécier si une société est liée ou non au sens de l'article 11 de ce même Code.

Après qu'il a été établi si l'appréciation a lieu sur une base individuelle ou consolidée (ou agrégée), les critères sont appliqués sur la base des chiffres du dernier exercice clôturé (N-1) et de l'exercice qui précède celui-ci (N-2). En effet, l'éventuel dépassement des critères n'a d'incidence que si cette circonstance se produit pendant deux exercices consécutifs (article 15, § 2, du Code des sociétés).

Dans le cas d'une appréciation sur une base consolidée (ou agrégée), les critères sont appliqués sur la base du périmètre de consolidation réel auquel la société, dont la taille est évaluée, appartient à la date de clôture du bilan du dernier exercice clôturé (N-1) et à la date de clôture du bilan de l'exercice précédant celui-ci (N-2). En d'autres termes, si cette société n'appartenait pas à un groupe au cours de l'exercice N-1, l'appréciation peut avoir lieu exclusivement sur une base individuelle. Il en va de même pour l'exercice N-2. C'est notamment le cas dans l'exemple que vous avez donné: la société A est une société mère à la date de clôture du bilan N. Les critères sont donc en principe appliqués sur une base consolidée (ou agrégée). Toutefois, comme la société mère A n'appartenait pas à un groupe à la date de clôture du bilan du dernier exercice clôturé (N-1) et de l'exercice précédent (N-2), l'application des critères pour ces deux exercices peut être effectuée exclusivement sur une base individuelle.

De verwerving van de bijkomende aandelen van vennootschap B die heeft plaatsgevonden tijdens het boekjaar N kan pas ten vroegste gevolgen hebben voor de beoordeling van de grootte van vennootschap A voor boekjaar N+2, doch nooit voor de voorgaande boekjaren. Wanneer als gevolg van de beoordeling op geconsolideerde (of geaggregeerde basis) de vennootschap A in boekjaar N voor het eerst de criteria van artikel 15 W.Venn. zou overschrijden, heeft dit nog niet tot gevolg dat vennootschap A "groot" wordt. Vennootschap A kan pas ten vroegste in N+2 een "grote" vennootschap worden, op voorwaarde dat ook in N+1 de criteria van artikel 15 W.Venn. werden overschreden. Zonder dat dit uiteraard gevolgen heeft voor de boekjaren N en N+1.

Dit stemt eveneens overeen met de zienswijze van de Commissie voor Boekhoudkundige Normen geformuleerd in het door u aangehaalde advies 2017/10 van 19 april 2017 over groottecriteria artikel 15 W.Venn. - Verbonden vennootschappen - Verschillende afsluitingsdata - Wijziging van consolidatiekring.

L'acquisition des parts supplémentaires de la société B, qui a eu lieu au cours de l'exercice N, ne peut avoir une incidence sur l'appréciation de la taille de la société A que pour l'exercice N+2 au plus tôt, mais jamais pour les exercices précédents. Si, à la suite de l'évaluation sur une base consolidée (ou agrégée), la société A dépassait pour la première fois au cours de l'exercice N les critères de l'article 15 du Code des sociétés, cela n'impliquerait pas encore que la société A puisse être qualifiée de "grande". La société A ne peut devenir une "grande" société qu'au cours de l'exercice N+2 au plus tôt, à condition que les critères de l'article 15 du Code des sociétés aient également été dépassés au cours de l'exercice N+1, sans que cela n'ait bien entendu de conséquences sur les exercices N et N+1.

Cette conclusion rejoint également la position que la Commission des normes comptables a exprimée dans l'avis 2017/10 du 19 avril 2017 relatif aux critères de taille de l'article 15 C.Soc. - Sociétés liées - Différentes date de clôture - Modification du périmètre de consolidation auquel vous faites référence.

DO 2018201925765

Vraag nr. 2944 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Jacques Flahaux van 30 november 2018 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Aantal gevallen van agressie in de gevangenissen.

Onlangs is er na een aanval op drie beambten opnieuw een staking in de gevangenis van Lantin uitgebroken.

Om een globaal zicht op de situatie te krijgen zou ik u willen vragen me per gevangenis voor de laatste vijf jaar de jaarcijfers te verstrekken met betrekking tot:

1. het aantal gevallen van agressie tussen gedetineerden;

2. het aantal gevallen van agressie tussen gedetineerden met gewonden;

3. het aantal gevallen van agressie van gedetineerden tegen leden van gevangenispersoneel;

4. het aantal gevallen van agressie van gedetineerden tegen leden van het gevangenispersoneel met gewonden?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 2944 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Jacques Flahaux van 30 november 2018 (Fr.):

DO 2018201925765

Question n° 2944 de monsieur le député Jean-Jacques Flahaux du 30 novembre 2018 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Nombre d'agressions dans les prisons.

L'actualité a, une nouvelle fois, été marquée par une grève à la prison de Lantin à la suite de l'agression de trois agents.

Pour pouvoir faire un point global sur cette situation, pouvez-vous communiquer les chiffres annuels suivants, pour ces cinq dernières années et ventilés par prison:

1. le nombre d'agressions par des détenus à l'égard d'autres détenus;

2. le nombre d'agressions par des détenus à l'égard d'autres détenus ayant causé des blessures;

3. le nombre d'agressions par des détenus à l'égard de membres du personnel carcéral;

4. le nombre d'agressions par des détenus à l'égard de membres du personnel carcéral ayant causé des blessures?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 04 février 2019, à la question n° 2944 de monsieur le député Jean-Jacques Flahaux du 30 novembre 2018 (Fr.):

1 en 2. Er zijn geen geïnventariseerde cijfergegevens beschikbaar in een gecentraliseerde gegevensbank. De gegevens rond incidenten van agressie bevinden zich immers uitsluitend in de individuele dossiers van de gedetineerden.

3 en 4. Hier geldt hetzelfde. Er kan wel een overzicht worden gegeven van het aantal arbeidsongevallen van personeelsleden ingevolge een agressie-incident (zie bijlage 1). Er bestaan geen statistieken van daden van agressie als zodanig, maar wel inzake arbeidsongevallen.

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).

1 et 2. Actuellement Il n'y a pas d'information recensée en une base de données centralisée. Ces données sur des incidents d'agression se trouvent toujours recensées dans le dossier individuel de chaque détenus.

3 et 4. Aucune information n'est disponible en chiffres. Cependant, vous trouverez un aperçu du nombre d'accidents de travail des membres du personnel dans le cadre d'une incident d'agression. Il n'y a pas de statistiques des agressions que telles, sauf des statistiques sur les accidents du travail.

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 2018201925850

Vraag nr. 2949 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Carina Van Cauter van 05 december 2018 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Opengevallen vergunningen inzake de exploitatie van een kansspelinrichting klasse II.

Een finaal ingetrokken vergunning klasse B, waarbij de waarborg van de voormalige vergunningshouder is teruggestort en dus zonder de mogelijkheid tot hernieuwing, wordt beschouwd als "opengevallen" en moet conform het koninklijk besluit van 24 april 2014 tot vaststelling van de wijze van bekendmaking, de aanvraag en de toekenning van een vergunning B voor de exploitatie van een kansspelinrichting klasse II indien een vergunning openvalt, worden gepubliceerd om terug toegekend te worden.

Het komt niet aan de Kansspelcommissie toe om zelf minder vergunningshouders toe te laten dan wettelijk voorzien. Evenwel lijkt op heden minder dan het wettelijk voorziene aantal vergunningen klasse B te zijn toegekend. Aangezien een niet-gepubliceerde vergunning niet kan zijn "opengevallen", conform bovenvermeld koninklijk besluit, kunnen zij enkel toekomen aan de houder ten aanzien van wie de vergunning (tijdelijk) werd ingetrokken.

1. Zijn er specifieke procedures opgezet door de Kansspelcommissie om een opengevallen vergunning klasse B terug toe te kennen?

2. Kan u melden hoeveel van dergelijke procedures lopende zijn en wat hiervan de huidige status is?

DO 2018201925850

Question n° 2949 de madame la députée Carina Van Cauter du 05 décembre 2018 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Vacances de licences en matière d'exploitation d'un établissement des jeux de hasard de classe II.

Conformément à l'arrêté royal du 24 avril 2014 fixant les modalités de publicité, de demande et d'octroi d'une licence B pour l'exploitation d'un établissement des jeux de hasard de classe II lorsqu'une licence devient vacante, une licence de classe B définitivement retirée et dont la garantie a été remboursée à l'ancien titulaire, excluant ainsi une possibilité de renouvellement, est considérée comme vacante et doit être publiée pour être réattribuée.

La Commission des jeux de hasard n'est pas compétente pour décider de délivrer un plus petit nombre de licences de classe B que ce que prévoit la loi, ce qui semble pourtant être le cas aujourd'hui. Étant donné que conformément à l'arrêté royal précité, une licence qui n'a pas été publiée ne peut être considérée comme devenue vacante, elle ne peut être réattribuée qu'à la personne à laquelle elle a été (temporairement) retirée.

1. La Commission des jeux de hasard a-t-elle mis en place des procédures spécifiques permettant de réattribuer une licence de classe B devenue vacante?

2. Combien de ces procédures sont-elles en cours et quel en est le statut actuel?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 24 januari 2019, op de vraag nr. 2949 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Carina Van Cauter van 05 december 2018 (N.):

1. De Kansspelcommissie is gehouden de procedure voorzien in bovenvermeld koninklijk besluit te volgen, indien zij, na het openvallen van een vergunning B, wenst over te gaan tot het toekennen van een nieuwe vergunning B.

Deze procedure houdt in dat de kansspelcommissie, op eigen initiatief, de opengevallen vergunning publiceert in het *Belgisch Staatsblad* en op haar website, waarna kandidaten één maand tijd hebben om een volledig aanvraagdossier in te dienen.

De Kansspelcommissie beslist aan de hand van een evaluatiematrix aan welke aanvrager de vergunning wordt toegekend.

2. Er is op 8 januari 2019 geen enkele procedure lopende.

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 24 janvier 2019, à la question n° 2949 de madame la députée Carina Van Cauter du 05 décembre 2018 (N.):

1. La Commission des jeux de hasard est tenue de suivre la procédure prévue par l'arrêté royal susmentionné si, à la suite de la vacance d'une licence de classe B, elle souhaite attribuer une nouvelle licence de classe B.

Cette procédure implique que la Commission des jeux de hasard publie au *Moniteur belge* et sur son site web, de sa propre initiative, la licence devenue vacante, après quoi les candidats disposent d'un mois pour introduire un dossier de demande complet.

La Commission des jeux de hasard décide sur la base d'une matrice d'évaluation quel demandeur se verra octroyer la licence.

2. Il n'y a aucune procédure en cours au 8 janvier 2019.

Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie

DO 2017201819737

Vraag nr. 1986 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 27 november 2017 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Gebruik van benzodiazepines.

In een recent persbericht heeft u aangekondigd dat u een campagne tegen het overmatige gebruik van slaap- en kalmeermiddelen wenst te starten met als hoofddoel om het gebruik van benzodiazepines terug te dringen.

Er zou ongeveer 260.000 euro in deze campagne voor artsen, apothekers en consumenten zijn geïnvesteerd.

Wat zijn de precieze doelstellingen van die campagne, wat is de kalender van de informatieacties en wat zijn de doelgroepen?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 22 januari 2019, op de vraag nr. 1986 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 27 november 2017 (Fr.):

Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration

DO 2017201819737

Question n° 1986 de monsieur le député Gautier Calomne du 27 novembre 2017 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

La consommation de benzodiazépines.

À l'occasion d'une récente communication à la presse, vous avez annoncé votre souhait de lancer une campagne contre l'abus de somnifères et de calmants, dans l'intention principale de faire baisser la consommation de benzodiazépines.

Un budget d'environ 260.000 euros aurait été investi dans cette campagne à destination des médecins, pharmaciens et consommateurs.

Pourriez-vous communiquer les objectifs précis de ladite campagne, le calendrier des actions d'information, ainsi que les publics ciblés?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 22 janvier 2019, à la question n° 1986 de monsieur le député Gautier Calomne du 27 novembre 2017 (Fr.):

Reeds op 16 januari 2018 is er door middel van een persconferentie een nieuwe sensibiliseringscampagne gelanceerd naar huisartsen, apothekers en ziekenhuizen die tot doel heeft een adequaat gebruik van benzodiazepines aan te moedigen.

Het doel van de campagne is om gezondheidsprofessionelen te herinneren aan het bestaan van andere oplossingen alvorens men een slaap- of kalmeermiddel voorschrijft en, indien een voorschrift nodig blijkt, het gebruik opgevolgd moet worden om zo de duurtijd te bewaken.

Zowel in het geval van slaap- als angstproblemen moet een niet-medicamenteuze aanpak de eerste keuze zijn. Slaap- en kalmeermiddelen worden te snel voorgeschreven en voor een te lange periode terwijl de effectiviteit van de slaapmiddelen beperkt is in de tijd. Verschillende ongewenste effecten kunnen optreden wanneer deze medicatie genomen wordt, zeker bij oudere personen.

Daarom worden verschillende instrumenten ter beschikking gesteld van de professionelen om hen te ondersteunen in hun praktijk.

Ik som enkele van de belangrijkste initiatieven op die genomen of verder gezet worden:

- brochures en affiches in de wachtzalen en apotheken ter attentie van de patiënt;

- een dynamisch online hulpmiddelenboek (één voor apothekers en één voor artsen) dat recent geactualiseerd werd door experten. De professionelen kunnen hierin alle nuttige informatie vinden over slaapstoornissen, angststoornissen en stress, evenals de aanbevolen aanpak en behandelopties;

- de herinnering aan het e-learningaanbod rond benzodiazepines;

- het verderzetten van opleidingen specifiek rond dit thema, aangeboden aan huisartsen via de lokale kwaliteitsgroepen (LOK).

Bovendien was de campagne tussen eind januari en maart 2018 ook terug te vinden in een aantal gespecialiseerde tijdschriften om zo de professionelen maximaal te kunnen informeren.

DO 2017201819967

Vraag nr. 2006 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 06 december 2017 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Dès le 16 janvier 2018, une nouvelle campagne de sensibilisation pour encourager une utilisation adéquate des benzodiazépines destinée aux médecins généralistes, aux pharmaciens et aux hôpitaux, était lancée via une conférence de presse.

L'objectif de cette campagne est de rappeler aux professionnels de la santé l'existence d'autres solutions avant de prescrire des somnifères ou des calmants; et, si la prescription de ces médicaments s'avère nécessaire, de rappeler qu'il convient d'en assurer le suivi pour en surveiller la durée d'utilisation.

Tant en cas d'insomnie que d'anxiété, une approche non médicamenteuse doit être le premier choix. Les somnifères et les calmants sont prescrits trop rapidement et pour une trop longue durée d'autant plus que l'efficacité des somnifères est limitée dans le temps. Plusieurs effets indésirables peuvent se produire lors de la consommation de ces médicaments, en particulier chez les personnes âgées.

C'est dans cette optique que différents outils sont mis à disposition des professionnels pour les soutenir dans leur pratique.

Je citerai ici les principales initiatives prises ou poursuivies:

- des brochures et des affiches dans les salles d'attentes et dans les officines à destinationdes patients;

- la mise en ligne d'un manuel d'aide dynamique (un pour les pharmaciens et un pour les médecins) actualisé par des experts. Les professionnels peuvent y trouver toutes les informations utiles sur les troubles du sommeil, l'anxiété et le stress ainsi que sur les approches et les modalités de traitement recommandées;

- le rappel qu'un e-learning sur les benzodiazépines est déjà disponible;

- la poursuite des formations proposées aux médecins généralistes spécifiquement sur cette thématique par l'intermédiaire des groupes locaux d'évaluation médicale (GLEM).

De plus, la campagne présentée entre la fin janvier et mars 2018 a également été publiée dans différents journaux spécialisés pour permettre ainsi d'informer au maximum les professionnels.

DO 2017201819967

Question n° 2006 de monsieur le député Gautier Calomne du 06 décembre 2017 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Informatie op de websites van onlineapotheken.

Test-Aankoop heeft de informatie bestudeerd die wordt verstrekt aan personen die producten kopen op de websites van onlineapotheken. De operatoren die geregistreerd zijn bij het Federaal Agentschap voor Geneesmiddelen en Gezondheidsproducten houden zich vanzelfsprekend aan alle wettelijke en reglementaire voorschriften, zoals het verbod op de verkoop van producten die enkel op doktersvoorschrift te verkrijgen zijn.

Op het stuk van de vrij verkrijgbare geneesmiddelen werd er echter een gebrek aan informatie over bepaalde producten vastgesteld, meer bepaald wat de contra-indicaties voor neussprays en ontstekingsremmers betreft. Dergelijk advies wordt gebruikelijk verstrekt in een fysieke, door een apotheker beheerde apotheek, maar niet op het web.

1. Heeft u het artikel van Test-Aankoop over dit probleem al gelezen? Hoe beoordeelt u de inhoud ervan?

2. Hebben uw diensten een strategie uitgewerkt om de webmasters van de onlineapotheken te sensibiliseren?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 21 januari 2019, op de vraag nr. 2006 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 06 december 2017 (Fr.):

1. Ik heb inderdaad met aandacht dit artikel gelezen en de resultaten van het onderzoek die de tekortkomingen aantonen wat betreft het uitvoeren van de farmaceutische zorg hebben mij in het bijzonder getroffen. Ik lees dat 12 van 50 onlineapotheken die geconsulteerd werden niet toelaten aan de patiënt om verduidelijking mee te geven over zijn gezondheidstoestand en dat onder de sites die een ad-hocveld voorzien, 13 apotheken geen rekening gehouden hebben met de gegevens die door de patiënt ingevuld werden bij de bestelling.

L'information prodiguée sur les sites de pharmacies en ligne.

Test-Achats s'est penché sur la question de l'information prodiguée aux personnes qui effectuent des achats sur les sites de pharmacies en ligne. D'évidence, les opérateurs dûment enregistrés auprès de l'Agence fédérale des médicaments et des produits de santé respectent l'ensemble des prescrits légaux et réglementaires, notamment l'interdiction de vendre des produits soumis à l'obligation d'une ordonnance préalable décernée par un médecin.

Toutefois, s'agissant des médicaments en libre accès, des problèmes sont constatés au niveau du déficit d'information concernant certains produits, notamment les contre-indications de sprays nasaux et d'anti-inflammatoires. Si ce type de conseil est usuel dans une officine "physique" gérée par un pharmacien, ce n'est donc pas le cas sur la toile.

1. Avez-vous eu l'occasion de parcourir la communication de Test-Achats sur la problématique exposée? Quel regard portez-vous sur son contenu?

2. L'élaboration d'une stratégie est-elle lancée au sein de vos services afin de sensibiliser les gestionnaires de sites de pharmacies en ligne?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 21 janvier 2019, à la question n° 2006 de monsieur le député Gautier Calomne du 06 décembre 2017 (Fr.):

1. J'ai effectivement lu avec attention cet article et les résultats de l'enquête mettant en évidence des manquements en ce qui concerne la mise en oeuvre des soins pharmaceutiques, m'ont particulièrement interpellée. Je lis en effet que 12 des 50 pharmacies en ligne consultées ne permettaient pas au patient d'apporter des précisions sur son état de santé et que parmi les sites qui prévoient un champ ad hoc, 13 pharmacies n'ont pas tenu compte des données introduites par le patient lors de la commande.

Echter, het artikel 29 van het koninklijk besluit van 21 januari 2009 houdende onderrichtingen voor de apotheker preciseert dat de sites voor onlineverkoop van geneesmiddelen "een expliciet te vermelden uitnodiging om bij de bestelling de leeftijd en het geslacht van de patiënt aan te duiden, alsook iedere andere relevante gezondheidsinformatie alsook de coördinaten waarop de patiënt kan gecontacteerd worden" moeten bevatten. Bovendien moet de farmaceutische zorg, zoals beschreven in de *Gids voor Goede Officinale Farmaceutische Praktijken*, uitgevoerd worden bij elke aflevering, daarbij inbegrepen bij onlineverkoop.

Ik lees echter in het artikel dat Test-Aankoop betreurt dat naast de bijsluiter, blijkbaar goed aanwezig, meerdere sites te weinig bijkomende informatie vermelden over de geneesmiddelen die te koop aangeboden worden. Ik herinner eraan dat conform artikel 29 van het koninklijk besluit van 21 januari 2009, slechts de informatie in de bijsluiter verplicht aanwezig moet zijn. Elke eventuele bijkomende informatie voorgesteld door de apotheker moet in ieder geval in perfecte overeenstemming zijn met de inhoud van de bijsluiter, moet objectief blijven, niet verwarrend en mag de eigenschappen van het geneesmiddel niet overdrijven. In dit opzicht is het begrijpelijk en legitiem dat de sites in vele gevallen enkel gegevens vermelden die zich beperken tot de officiële bijsluiter.

Ik wens er ook op te wijzen dat, in tegenstelling tot wat de vereniging voor verdediging van de consument aangeeft, de reclame ten voordele van geneesmiddelen wel toegelaten is maar strikt gereglementeerd. De laatste alinea van artikel 29 van het koninklijk besluit van 21 januari 2009 vermeldt overigens "de bepalingen van het koninklijk besluit van 7 april 1995 betreffende de voorlichting en de reclame inzake geneesmiddelen voor menselijk gebruik zijn van toepassing op de internetsites van apotheken". Bovendien maken de commerciële praktijken die Test-Aankoop aanhaalt in deze paragraaf deel uit van de deontologische regels waarop de controle uitgeoefend wordt door de Orde der Apotheken.

2. Ja, een actieplan werd reeds uitgewerkt door het Federaal agentschap voor geneesmiddelen en gezondheidsproducten (fagg). Naast de routine inspecties van de websites van in België vergunde apotheken die online geneesmiddelen verkopen, heeft het fagg een gerichte actie gepland. De wijze waarop de farmaceutische zorg georganiseerd is bij onlineverkoop zal de bijzondere aandacht krijgen van de inspecteurs.

Or, l'article 29 de l'arrêté royal du 21 janvier 2009 portant instructions pour les pharmaciens précise que les sites de vente en ligne de médicaments doivent contenir "une invitation explicite à mentionner, lors de la commande, l'âge et le sexe du patient ainsi que toute autre information relevante relative à la santé ainsi que les coordonnées auxquelles le patient peut être contacté". En outre, les soins pharmaceutiques, tels que décrits dans le *Guide des Bonnes Pratiques Pharmaceutiques Officinales*, doivent être mis en place pour toute délivrance, y compris lors d'une vente online.

Je lis toutefois dans l'article que Test-Achats regrette, qu'à côté de la notice visiblement bien présente, plusieurs sites mentionnent trop peu d'informations supplémentaires sur les médicaments offerts en vente. Je rappelle que conformément à l'article 29 de l'arrêté royal du 21 janvier 2009, ce sont les informations de la notice qui doivent être obligatoirement présentes. Toute information complémentaire éventuellement proposée par le pharmacien doit de toute façon être en parfaite adéquation avec le contenu de la notice, doit rester objective, non trompeuse et ne peut pas exagérer les propriétés du médicament. À cet égard, il est compréhensible et légitime que les sites mentionnent très souvent des données qui se limitent à la notice officielle.

Je signale aussi que contrairement à ce qu'indique l'association de défense des consommateurs, la publicité en faveur des médicaments est bel et bien autorisée, mais elle est strictement réglementée. Le dernier alinéa de l'article 29 de l'arrêté royal du 21 janvier 2009 énonce d'ailleurs que "les dispositions de l'arrêté royal du 7 avril 1995 relatif à l'information et à la publicité concernant les médicaments à usage humain sont d'application sur les sites internet des pharmacies". Enfin, les pratiques commerciales dénoncées par Test-Achats relèvent surtout des règles de déontologie dont le contrôle est exercé par l'Ordre des Pharmaciens.

2. Oui, un plan d'action a déjà été mis en place par l'Agence fédérale des médicaments et des produits de santé (afmps). Outre les inspections de routine des sites web des pharmacies autorisées en Belgique qui vendent en ligne des médicaments, l'afmps a programmé une action ciblée. La manière dont les soins pharmaceutiques sont organisés lors des ventes online sera au centre des préoccupations des inspecteurs.

DO 2017201820475

Vraag nr. 2075 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nathalie Muylle van 17 januari 2018 (N.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Medische zelftests.

Vandaag de dag zijn er steeds meer medische zelftests op de markt te vinden. De ziekte van Lyme, een urineweginfectie of maagzweer, schildklier-, prostaat- of vruchtbaarheidsproblemen kunnen via de zelftests getraceerd worden.

De tests die apothekers aanbieden, zijn wetenschappelijk onderbouwd, en de apotheker geeft duiding bij de test. Zowel de mogelijkheden, beperkingen en mogelijke risico's worden uitgelegd. De meeste tests hebben een betrouwbaarheid die rond de 90 % ligt. Op een groep van honderd zijn er dus telkens enkele missers. Er zijn dus mensen die onterecht bezorgd zijn, maar evengoed die onterecht gerustgesteld worden.

Bij de zelftests is de huisarts de aangewezen persoon om de resultaten te laten valideren en inschatten. Indien nodig kan hij nagaan of een doorverwijzing naar een specialist noodzakelijk is. Het gevaar zit er echter in dat personen die een zelftest gedaan hebben, en die een positieve uitkomst heeft, meteen naar de specialist stappen, wat geen positieve evolutie is.

Artsenvereniging Domus Medica toont zich alvast geen fan van dergelijke tests. Wel zien ze een toekomst in de opvolgtests bij chronische patiënten. Deze tests (bijvoorbeeld het controleren van bloed bij het nemen van bloedverdunners) kunnen evengoed, mits eerst de nodige scholing plaatsvindt, door patiënten thuis worden gevoerd. De tests moeten een meerwaarde bieden.

1. Kan u meegeven wat uw mening is ten opzichte van dergelijke zelftests? Bent u hier voorstander van? Waarom wel of waarom niet? Ziet u knelpunten?

2. Kan u meegeven hoeveel zelftests er verkocht werden per discipline in 2016 en 2017:

a) HIV;

b) drugs;

c) allergie;

d) cholesterol;

e) menopauze;

f) ijzer;

g) maag (infectie met Helicobacter pylori);

DO 2017201820475

Question n° 2075 de madame la députée Nathalie Muylle du 17 janvier 2018 (N.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Autotests médicaux.

On assiste de nos jours à la prolifération sur le marché des autotests médicaux. La maladie de Lyme, une infection urinaire ou un ulcère à l'estomac, des problèmes de thyroïde, de prostate ou de fertilité peuvent désormais être dépistés au moyen de ces autotests.

Les tests proposés à la vente par les pharmaciens sont scientifiquement étayés et le pharmacien fournit des explications à son client. Tant les possibilités, les limites et les risques éventuels sont expliqués. La plupart des tests présentent une fiabilité qui oscille aux alentours de 90 %. Sur un groupe de cent personnes, il y a donc quelques ratés. Des personnes s'inquiètent donc à tort et d'autres sont, tout aussi à tort, rassurées.

Pour les autotests, le médecin généraliste est la personne désignée pour l'évaluation et la validation des résultats. Si nécessaire, il peut vérifier s'il y a lieu d'adresser le patient à un spécialiste. Le risque de voir les personnes ayant pratiqué un autotest qui s'est révélé positif s'adresser directement au spécialiste est réel et ne correspond pas à une évolution positive.

L'association de médecins Domus Medica n'est en tout cas pas fan de ces tests. Elle voit toutefois un avenir pour les tests de suivi chez les patients chroniques. Ces tests (par exemple, le contrôle du sang des patients qui prennent des anticoagulants) peuvent parfaitement être pratiqués par le patient chez lui, à condition qu'il ait reçu la formation nécessaire. Ces tests doivent offrir une plus-value.

1. Pouvez-vous indiquer quelle est votre opinion concernant ces autotests? Y êtes-vous favorable? Dans l'affirmative comme dans la négative, pourquoi? Quels sont les éventuels points d'achoppement?

2. Pouvez-vous indiquer combien d'autotests ont été vendus par discipline en 2016 et 2017:

a) VIH;

b) drogues;

c) allergies;

d) cholestérol;

e) ménopause;

f) fer;

g) estomac (infection par Helicobacter pylori);

h) occult (niet zichtbaar) met bloed in stoelgang (darmkanker)?

3. Hoe staat u tegenover de idee van Domus Medica met betrekking tot de opvolgtests?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 28 januari 2019, op de vraag nr. 2075 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nathalie Muylle van 17 januari 2018 (N.):

1. De zelftests passen in het kader van een aanpak die gericht is op preventie en patiëntenbetrokkenheid. Een vroegtijdige behandeling van de patiënt is een belangrijke factor voor de kwaliteit van het zorgtraject en betekent bovendien een kostenbesparing voor de sociale zekerheid.

Uiteraard moeten de zelftests die in de apotheken beschikbaar zijn klinisch relevant zijn en van voldoende analytische kwaliteit om zo veel mogelijk valse positieven en valse negatieven te vermijden.

In die omstandigheden kan de ontwikkeling van zelftests in apotheken een meerwaarde bieden voor de volksgezondheid.

Daarvoor moeten de zelfstandige apothekers een aangepaste opleiding krijgen om zelftests af te leveren, om enerzijds de patiënt te begeleiden bij de interpretatie van de resultaten en anderzijds te vermijden dat er zelftests gebruikt worden wanneer dat niet nodig is.

Sinds die tests bij de apotheker beschikbaar zijn organiseren de beroepsverenigingen opleidingen voor de apothekers.

Verder werd een werkgroep *in-house tests* opgericht, die gecoördineerd wordt door het Federaal agentschap voor geneesmiddelen en gezondheidsproducten (fagg), om alle vragen over dit soort tests te behandelen.

Die werkgroep omvat de betrokken actoren (sector, WIV, Belac). De bedoeling is om een debat op gang te brengen over hoe we die tests het best in de praktijk kunnen opnemen door tegelijkertijd de kwaliteit en de traceerbaarheid ervan te garanderen en te onderzoeken in welke situaties ze relevant zijn.

2. Zie tabel hieronder.

h) occulte (non visible) avec du sang dans les selles (cancer de l'intestin)?

3. Quel est votre point de vue concernant l'idée de Domus Medica au sujet des tests de suivi?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 28 janvier 2019, à la question n° 2075 de madame la députée Nathalie Muylle du 17 janvier 2018 (N.):

1. Les autotests s'inscrivent dans une démarche de prévention et d'implication des usagers. Une prise en charge précoce du patient est un facteur important de la qualité du parcours de soins et aussi synonyme de réduction des coûts pour la sécurité sociale.

Bien entendu, les autotests disponibles dans les pharmacies d'officine doivent avoir une pertinence clinique et montrer une qualité analytique suffisante pour éviter au maximum les faux positifs et les faux négatifs.

Dans ces conditions, le développement des autotests en officine peut constituer une plus-value en matière de santé publique.

Pour cela, une formation adaptée du pharmacien d'officine est nécessaire à la délivrance des autotests pour d'une part accompagner le patient à l'interprétation des résultats, et d'autre part éviter le recours aux autotests lorsque ce n'est pas nécessaire.

Depuis la disponibilité de ces tests en officine, des formations destinées aux pharmaciens sont organisées par les associations professionnelles.

Par ailleurs, un groupe de travail *tests in-house* coordonné par l'Agence fédérale des médicaments et des produits de santé (afmps) a été créé afin de traiter toutes les questions concernant ce type de test.

Il devait se réunir pour la première fois à la fin du mois de mai avec les acteurs concernés (secteur, ISP, Belac). L'objectif est d'ouvrir la discussion sur la meilleure façon d'intégrer ces tests dans les pratiques en garantissant leur qualité, leur traçabilité et en étudiant leur pertinence en fonction des situations.

2. Voir tableau ci-dessous.

DESCRIPTION	2016	2017	>08/*2018*
VIH/*HIV*	1 744	6 466	3 336
TEST DROGUE/ *DRUGTEST*	188	1 233	520
ALLERGIES/*ALLERGIE*	0	281	277
CHOLESTEROL/*CHOLESTEROL*	0	1 569	941
MENOPAUSE/*MENOPAUZE*	0	381	308
CARENCE FER /*IJZERTEKORT*	0	590	990
DEPISTAGE BACTERIE ESTOMAC/*OPSPORING MAAGBACTERIE*	0	591	676
DARMPREVENTIE	0	2 031	1 516
INFECTION VOIES URINAIRES /*URINEWEGINFECTIE*	0	1 913	2 128
INTOLERANCE GLUTEN/ *GLUTENINTOLERANTIE*	0	843	2 228
FERTILITE MASCULINE /*MANNELIJKE VRUCHTBAARHEID*	0	487	357
LYME /*LYME*	0	312	240
TETANOS/*TETANUS*	0	25	36

(Bron IQVIA via APB, de gegevens hebben betrekking op alle officina-apotheken)

3. Ik ben voor elk initiatief of elke innovatie ter bevordering van meer autonomie voor de patiënt. De opvolgingstests, die een ander doel hebben dan de zelftests, spelen inderdaad een rol in de opvolging van chronische patiënten.

Die tests hebben hun nut al bewezen bij diabetespatiënten en ik ben voorstander van een breder gebruik ervan. Hiervoor is het absoluut noodzakelijk dat de patiënten begeleid worden bij het interpreteren van de resultaten en bij de manier waarop gereageerd moet worden op de resultaten.

Ook daar moet worden op toegezien om te vermijden dat de patiënt de kost van deze tests draagt en om ervoor te zorgen dat de kost voor de maatschappij minstens neutraal is.

(Source IQVIA via APB, les données couvrent l'ensemble des officines ouvertes au public)

3. Je suis en faveur de toute initiative ou innovation qui va dans un sens de plus d'autonomie du patient. Les tests de suivi, qui ont une autre finalité que les autotests, ont effectivement une place dans le suivi des malades chroniques.

Ils ont déjà fait leurs preuves avec les patients diabétiques et je suis favorable à leur utilisation plus large. Pour cela, un accompagnement des patients dans l'interprétation des résultats et les réactions à avoir en fonction des résultats est indispensable.

Là aussi, une vigilance s'impose pour ne pas que le patient porte le coût de ces tests et que le coût soit au minimum neutre pour la société.

DO 2017201821436

Vraag nr. 2209 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 01 maart 2018 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Schoolrefters en bedrijfsrestaurants. - Voedselvergiftigingen.

Volgens de aanbevelingen van het Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen (FAVV) zou de verspreiding van microben in de schoolrefters en de bedrijfsrestaurants voorkomen kunnen worden wanneer de volgende vier basisprincipes in acht worden genomen.

Het betreft meer bepaald:

DO 2017201821436

Question n° 2209 de monsieur le député Gautier Calomne du 01 mars 2018 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Cantines scolaires et restaurants d'entreprises. - Les cas d'intoxication alimentaire.

Selon les recommandations formulées par l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA), la prolifération des microbes dans les cantines scolaires et autres restaurants d'entreprises pourrait être évitée lorsque les quatre principes de base suivants sont respectés.

Il s'agit en l'occurrence:

- het principe van de voorwaartse beweging, dit wil zeggen eenrichtingsverkeer van de "schone" naar de "vuile" voedingsmiddelen, van de vaat naar het afval;

- de bewaring van voedsel op de geschikte temperatuur;

- een onberispelijke persoonlijke en algemene hygiëne;

- en, ten slotte, de inachtneming van bijzondere voorzorgsmaatregelen voor bepaalde soorten voedingswaren zoals rauwe producten, vlees en bereidingen met eieren.

Ondanks de aanbevelingen over het belang van de naleving van de elementaire hygiëneregels worden er in de schoolrefters, de bedrijfsrestaurants en andere restaurants voor grotere groepen helaas nog steeds voedselvergiftigingen vastgesteld.

1. Hoeveel gevallen van voedselvergiftiging werden er per gewest opgetekend in de schoolrefters in 2014, 2015, 2016 en 2017?

2. Hoeveel gevallen van voedselvergiftiging werden er per gewest opgetekend in de bedrijfsrestaurants in 2014, 2015, 2016 en 2017?

3. Hoeveel gevallen van voedselvergiftiging werden er per gewest opgetekend in de restaurants voor grotere groepen (met uitzondering dus van de schoolrefters en bedrijfsrestaurants) in 2014, 2015, 2016 en 2017?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 21 januari 2019, op de vraag nr. 2209 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 01 maart 2018 (Fr.):

Deze vraag behoort niet tot mijn bevoegdheden, maar tot die van mijn collega, de minister van Landbouw (Vraag nr. 1389 van 6 februari 2019).

- du principe de "marche en avant", à savoir une progression à sens unique des denrées alimentaires dites "propres" à "sales" qui irait de la vaisselle jusqu'aux déchets;

- de la conservation des aliments aux températures adéquates;

- d'une hygiène individuelle et générale irréprochables;

- et, enfin, du respect des précautions particulières portées à certains types d'aliments tels que, par exemple, les produits crus, les viandes et les préparations à base d'oeufs.

Malgré les recommandations formulées sur l'importance de respecter ces pratiques d'hygiène élémentaires, force est de constater que des intoxications alimentaires ont toujours cours dans les cantines scolaires, les restaurants d'entreprises ou tout autre type de restaurant collectifs.

1. Pourriez-vous communiquer, par région du pays, le nombre de cas d'intoxication alimentaire qui ont été recensés dans les cantines scolaires et ce, pour les années 2014, 2015, 2016 et 2017?

2. Pourriez-vous communiquer, par région du pays, le nombre de cas d'intoxication alimentaire qui ont été recensés dans les restaurants d'entreprises et ce, pour les années 2014, 2015, 2016 et 2017?

3. Pourriez-vous communiquer, par région du pays, le nombre de cas d'intoxication alimentaire qui ont été recensés dans les restaurants collectifs (autres que cantines scolaires et restaurants d'entreprises) et ce, pour les années 2014, 2015, 2016 et 2017?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 21 janvier 2019, à la question n° 2209 de monsieur le député Gautier Calomne du 01 mars 2018 (Fr.):

Je l'informe que sa question ne relève pas de mes compétences, mais de celles de mon collègue, le ministre de l'Agriculture (Question n° 1389 du 6 février 2019).

DO 2017201824901

Vraag nr. 2642 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Anne Dedry van 19 september 2018 (N.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Aantal artsen in loondienst en met zelfstandige statuut.

Ten opzichte van andere landen telt België veel minder artsen in loondienst en veel meer artsen met een zelfstandig statuut. Bovendien zijn er heel wat specialisten die een gemengd statuut hebben. De cijfers in officiële rapporten lopen nogal uiteen.

DO 2017201824901

Question n° 2642 de madame la députée Anne Dedry du 19 septembre 2018 (N.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Le nombre de médecins salariés et indépendants.

En comparaison d'autres pays, la Belgique compte beaucoup moins de médecins salariés et beaucoup plus de médecins indépendants. De nombreux spécialistes ont en outre un statut mixte. Les rapports officiels font état de chiffres plutôt discordants.

Graag ontving ik volgende gegevens:

1. per gewest, het aantal specialisten dat uitsluitend in loondienst werkt, uitsluitend als zelfstandige, of in een combinatie van loondienst en zelfstandige;

2. per gewest, indien mogelijk apart voor elke categorie van vraag nr. 1: het aantal specialisten dat in een ziekenhuis werkt, in een privépraktijk of die een ziekenhuis en privépraktijk combineren;

3. per gewest, het aantal specialisten in universitaire ziekenhuizen die daar in loondienst respectievelijk als zelfstandige werken en het aantal specialisten in algemene ziekenhuizen die daar in loondienst respectievelijk als zelfstandige werken (al dan niet in combinatie met privépraktijk);

4. per gewest, het aantal huisartsen dat uitsluitend in loondienst werkt, uitsluitend als zelfstandige, of in een combinatie van loondienst en zelfstandige.

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 23 januari 2019, op de vraag nr. 2642 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Anne Dedry van 19 september 2018 (N.):

Het antwoord op deze vraag is het geachte Kamerlid rechtstreeks toegestuurd. Gezien het louter documentaire karakter ervan wordt het niet in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden* opgenomen maar ligt het ter inzage bij de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers (dienst Parlementaire Vragen).

J'aurais aimé disposer des données suivantes:

1. le nombre de spécialistes, par région, travaillant uniquement comme salariés, uniquement comme indépendants ou sous une combinaison des deux statuts;

2. le nombre de spécialistes, par région et séparément si possible pour chacune des catégories de la question 1, travaillant en hôpital, ayant un cabinet privé ou combinant les deux;

3. le nombre de spécialistes, par région, travaillant en hôpital universitaire sous statut salarié ou comme indépendant respectivement et le nombre de spécialistes travaillant dans des hôpitaux généraux sous statut salarié ou comme indépendant respectivement (qu'ils aient ou non un cabinet privé sur le côté);

4. le nombre de médecins généralistes, par région, travaillant uniquement comme salariés, uniquement comme indépendants ou sous une combinaison des deux statuts.

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 23 janvier 2019, à la question n° 2642 de madame la députée Anne Dedry du 19 septembre 2018 (N.):

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 2018201925472

Vraag nr. 2686 van de heer volksvertegenwoordiger Veli Yüksel van 14 november 2018 (N.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Giftige lucht in vliegtuigen.

Veel commerciële straalvliegtuigen gebruiken lucht uit de motoren voor het verversen van de lucht in de cabine. Hierdoor ademen de vliegtuigbemanning en passagiers bij incidenten verbrande oliedampen in. Blootstelling aan de emissie wordt geassocieerd met bepaalde gezondheidsrisico's. De werking van deze oliedampen is verwant aan de zenuwgassen tabun en sarin.

Epidemiologisch en toxicologisch onderzoek, met medewerking van de luchtvaartmaatschappijen, zou kunnen helpen verbanden te leggen rond de arbeidsgerelateerde gezondheidseffecten bij deze beroepsgroep.

DO 2018201925472

Question n° 2686 de monsieur le député Veli Yüksel du 14 novembre 2018 (N.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

L'air toxique dans les avions.

De nombreux avions à réaction utilisés pour des vols commerciaux utilisent l'air présent dans les moteurs pour rafraîchir l'air de cabine. L'équipage et les passagers respirent ainsi des vapeurs d'huile brûlée en cas d'incident. L'exposition à ces émissions est associée à certains risques pour la santé. L'effet de ces vapeurs d'huile est apparenté à celui des gaz innervants que sont le tabun et le sarin.

La réalisation d'études épidémiologiques et toxicologiques en collaboration avec les compagnies aériennes contribuerait à établir des liens entre ces substances et les effets sur la santé des professionnels concernés.

Iedere vliegtuigpassagier en medewerker heeft het recht te weten waaraan hij is blootgesteld. Deze problematiek vraagt een internationale aanpak maar België kan hierin een voortrekkersrol opnemen.

1. Bent u voorstander van systematische metingen van de luchtkwaliteit in vliegtuigen van de Belgische luchtvaartmaatschappijen?

2. Zal er voorzien worden in een verplicht registratiesysteem van alle incidenten? Zo ja, vanaf wanneer? Welke vliegbewegingen zullen onder dit systeem vallen?

3. Geldt er een verplichting bij *fume events* om onmiddellijk transparant alle gedupeerden, vliegtuigpassagiers en cabinepersoneel, te informeren over wat er is gebeurd en welke vervolgacties de betrokkenen best kunnen nemen?

4. Zijn er mogelijkheden om het onderzoek voor de erkenning als beroepsziekte te versnellen?

5. Op welke wijze worden luchtvaartmaatschappijen verplicht of aangemoedigd om te opteren voor andere ventilatiesystemen, het gebruik van minder toxische olie en het beter filteren van de lucht alvorens deze in de cabine terechtkomt?

6. Kaartte u de problematiek van verbrande oliedampen op Europees niveau en/of bij andere internationale instanties aan? Zo ja, op welke vergaderingen? Wat zijn de reacties van de andere lidstaten en partners?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 23 januari 2019, op de vraag nr. 2686 van de heer volksvertegenwoordiger Veli Yüksel van 14 november 2018 (N.):

Ik heb in december 2017 de Wetenschappelijke Raad de opdracht gegeven om dit probleem te onderzoeken. Na analyse van verschillende bestaande studies hieromtrent kwam de Wetenschappelijke Raad tot de bevinding dat die bestaande onderzoeken meerdere lacunes vertoonden. Het ging onder meer om cruciale lacunes op het vlak van methodologie en een betwistbare interpretatie van onderzoeksresultaten in het voordeel van een erkenning als beroepsziekte.

Tout passager et membre de l'équipage a le droit de connaître les risques auxquels il est exposé. Cette question requiert une approche internationale, mais la Belgique peut jouer un rôle pionnier à cet égard.

1. Êtes-vous favorable à une évaluation systématique de la qualité de l'air dans les avions des compagnies aériennes belges?

2. Un système d'enregistrement obligatoire de tous les incidents sera-t-il prévu? Dans l'affirmative, à partir de quand? Quels mouvements aériens seront-ils soumis à ce système?

3. En cas de *fume events*, les compagnies aériennes sont-elles tenues d'en informer immédiatement et en toute transparence toutes les personnes concernées, à savoir les passagers et le personnel de cabine, et de leur préciser les meilleures actions à entreprendre par la suite?

4. Des pistes sont-elles envisagées pour accélérer les recherches relatives à une reconnaissance comme maladie professionnelle?

5. Comment les compagnies aériennes sont-elles forcées ou incitées à opter pour d'autres systèmes de ventilation, pour des huiles moins toxiques et pour un filtrage de l'air destiné à être envoyé en cabine?

6. Avez-vous évoqué le problème des vapeurs d'huile brûlée sur le plan européen et/ou auprès d'organismes internationaux? Dans l'affirmative, lors de quelles réunions? Quelles ont été les réactions des autres États membres et partenaires?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 23 janvier 2019, à la question n° 2686 de monsieur le député Veli Yüksel du 14 novembre 2018 (N.):

En décembre 2017, j'ai demandé au Conseil scientifique de Fedris d'examiner cette problématique. Après avoir analysé diverses études existantes sur le sujet, le Conseil scientifique relève diverses lacunes dans les études existantes, notamment des lacunes cruciales dans la méthodologie et une interprétation discutable des résultats des études en faveur de la reconnaissance en tant que maladie professionnelle.

Ondanks de vele beschikbare rapporten en publicaties dient het debat rond de luchtkwaliteit in de cabine, de mogelijke gevolgen voor de gezondheid en de oorsprong ervan verder te worden gevoerd. De factoren die aan de oorzaak liggen en de onderliggende mechanismen zijn niet met zekerheid geïdentificeerd. Tot op heden is er geen consensus, noch over de oorzaken noch over de gevolgen.

We moeten dus vaststellen dat er momenteel geen enkele evidence is om het zogenaamde aerotoxisch syndroom als beroepsziekte te erkennen.

Enerzijds, omdat er geen consensus is om het zogenaamde aerotoxisch syndroom als ziekte te erkennen. Het kan namelijk niet als syndroom worden gekenmerkt, gelet op de grote variatie en diversiteit aan klachten en symptomen die zijn gemeld.

Anderzijds, omdat er geen bewijs is rond de causale factoren en omdat de onderliggende mechanismen onbekend zijn. Op basis van de pertinente gegevens waarover men nu beschikt (namelijk de kennis over de werking van de betrokken stoffen en de concentratiemetingen) kunnen we vaststellen dat de concentratie organische fosforverbindingen in de lucht in cabines van straalvliegtuigen zeer laag is bij een normale werking en dat het onwaarschijnlijk is dat die de effecten op de gezondheid kunnen verklaren.

Het kan af en toe gebeuren dat de concentratie ozon in de lucht van de cabine de verschillende luchtkwaliteitsnormen overstijgt. Daarnaast kunnen reactieproducten gevormd door ozon, voornamelijk met gasvormige VOS en chemische producten aanwezig in de oppervlakken van de cabine, in bepaalde omstandigheden een belangrijke rol spelen.

Ozon, reactieproducten gevormd door ozon en VOS kunnen tijdelijke ongemakken en verbonden symptomen bij de crew en de passagiers veroorzaken, maar kunnen niet alle klachten verklaren. Er zijn helaas geen gegevens beschikbaar over hoe vaak mensen eraan worden blootgesteld, de aard van de symptomen of het aantal ingediende klachten. Zonder deze gegevens is het echter onmogelijk om na te gaan of er wel sprake is van een beroepsziekte.

Bijgevolg dienen de klachten en symptomen die door de crew zijn gemeld grondiger te worden onderzocht. Ik pleit hierbij voor de implementatie van een eenvormig Europees meldingssysteem (incidenten, tekens en symptomen) waarbij de interne/externe diensten verantwoordelijk voor gezondheid op het werk worden betrokken.

Malgré les nombreux rapports et publications disponibles, le débat sur la qualité de l'air de cabine et ses possibles effets sur la santé et l'origine doit se poursuivre. Les agents à l'origine du problème et les mécanismes sous-jacents ne sont pas identifiés avec certitude. Il n'existe pas à l'heure actuelle de consensus ni sur les causes, ni sur les effets.

Force est donc de constater qu'il n'existe actuellement aucune preuve scientifique qui permette de reconnaître le "syndrome aérotoxique" en tant que maladie professionnelle.

D'une part, car il n'y a aucun consensus en vue de reconnaître le "syndrome aérotoxique" en tant que maladie. Aucun syndrome ne peut être caractérisé, étant donné la grande variété et diversité des plaintes et symptômes rapportés.

D'autre part, parce qu'il n'y a aucune preuve évidente quant aux agents causaux, et les mécanismes sous-jacents sont inconnus. Sur la base des données pertinentes actuellement disponibles (c'est-à-dire les connaissances sur le mode d'action des substances intéressantes et leur taux de concentration mesuré), on peut remarquer que les concentrations de composés organophosphorés dans l'air des cabines d'avions civils lors de leur fonctionnement normal sont très basses et il est peu probable que celles-ci puissent expliquer les effets rapportés sur la santé.

L'ozone peut occasionnellement atteindre des niveaux de concentration dans l'air de cabine supérieurs aux différents standards de qualité de l'air et des produits de réactions induites par l'ozone, avec principalement des COV en phase gazeuse et des produits chimiques dans les surfaces de la cabine, pourraient être importants dans certaines circonstances.

L'ozone, les produits de réaction de l'ozone et les COV peuvent provoquer un inconfort passager et des symptômes associés parmi l'équipage et les passagers, mais ne peuvent expliquer toutes les plaintes. Malheureusement, aucune donnée n'est disponible sur la fréquence à laquelle les personnes y sont exposées, la nature des symptômes et le nombre de plaintes déposées. Et sans ces données, il est impossible de vérifier s'il existe une maladie professionnelle.

Par conséquent, les plaintes et les symptômes rapportés des équipages nécessitent un examen plus approfondi. Je plaide pour l'implémentation d'un système européen harmonisé de rapportage de données (incidents, signes et symptômes) impliquant des services internes/externes de santé au travail.

De verzameling van zulke gegevens is prioritaire alvorens we kunnen voorstellen om een exhaustieve, complexe en dure enquête te starten. Als land kunnen we dergelijke gegevens niet individueel verzamelen, zeker niet in een klein land als het onze. Daarvoor is er een registratiesysteem op Europees niveau nodig.

Bovendien hebben ook de werkgevers een belangrijke rol in dit verhaal. Zij zijn verplicht om hun personeel tegen gezondheidsrisico's te beschermen (primaire preventie) en om de daartoe nodige inspanningen te leveren. De bevoegde collega's, de ministers van Werk en Mobiliteit, zullen dit dossier dan ook heel waarschijnlijk van dichtbij opvolgen. De prioriteit is uiteraard om de gezondheid van het personeel en van de passagiers te beschermen door een hoge luchtkwaliteit in de cabine te verzekeren en door het risico op *fume incidents* tot een minimum te beperken.

La collecte de telles données est une priorité avant de suggérer le lancement d'une enquête exhaustive complexe et coûteuse. En tant que pays individuel, vous ne pouvez pas collecter ces données, surtout si vous êtes un petit pays comme la Belgique. Un système d'enregistrement au niveau européen est nécessaire.

Les employeurs ont également un rôle très important à jouer. Ils sont obligés de protéger leur personnel contre les risques pour la santé (prévention primaire) et de faire les efforts appropriés. Les collègues compétents, les ministres du Travail et de la Mobilité, suivront donc très probablement de près ce dossier. La priorité est, bien entendu, de protéger la santé du personnel et des passagers en assurant un air de cabine de haute qualité et minimiser le risque de *fume incidents*.

Minister van Begroting en van Ambtenarenzaken, belast met de Nationale Loterij en Wetenschapsbeleid

DO 2018201925676

Vraag nr. 300 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Begroting en van Ambtenarenzaken, belast met de Nationale Loterij en Wetenschapsbeleid:

Permanente vorming van de federale ambtenaren.

Permanente opleiding is een doorslaggevend onderdeel van het personeelsbeleid van de federale overheid om de vaardigheden en kennis van de ambtenaren op peil te houden.

1. Welke maatregelen werden er in 2017 en in de eerste helft van 2018 genomen om programma's voor permanente vorming van federale ambtenaren te ondersteunen?

2. Welke maatregelen zullen er volgend jaar worden uitgevoerd?

Antwoord van de minister van Begroting en van Ambtenarenzaken, belast met de Nationale Loterij en Wetenschapsbeleid van 28 januari 2019, op de vraag nr. 300 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

Ministre du Budget et de la Fonction publique, chargée de la Loterie nationale et de la Politique scientifique

DO 2018201925676

Question n° 300 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.) à la ministre du Budget et de la Fonction publique, chargée de la Loterie nationale et de la Politique scientifique:

La formation continue des agents des services publics fédéraux.

La formation continue constitue un élément décisif de la gestion du personnel de la fonction publique fédérale et ce, pour maintenir un niveau élevé de compétence et de connaissance des agents.

1. Quelles mesures ont été prises en 2017 et au premier semestre de l'année 2018 pour soutenir des programmes de formation continue au bénéfice des agents de la fonction publique fédérale?

2. Quelles sont les mesures déjà retenues pour l'année prochaine?

Réponse de la ministre du Budget et de la Fonction publique, chargée de la Loterie nationale et de la Politique scientifique du 28 janvier 2019, à la question n° 300 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

1. Het ondersteunen van het continue leren van alle ambtenaren van het federaal openbaar ambt is een prioriteit voor de minister van Begroting en van Ambtenarenzaken. Voor de betrokken periode (2017 en het eerste semester van 2018) werden hiervoor verschillende initiatieven ondersteund.

Die initiatieven ter ondersteuning van het continu leren werden (en worden nog steeds) genomen vanuit een dubbele aanpak: enerzijds is er de ondersteuning vanuit het Opleidingsinstituut van de Federale Overheid (OFO) - sinds 1 maart 2017 geïntegreerd binnen de DG Rekrutering en Ontwikkeling (DG RO) van de nieuw opgerichte FOD Beleid en Ondersteuning (FOD BOSA), anderzijds zorgen ook de gedecentraliseerde HR- en Personeel en Organisatie (PO) stafdiensten binnen de verschillende federale entiteiten zelf, al dan niet in samenwerking met de FOD BOSA, voor de ondersteuning van leren en ontwikkelen.

Het Opleidingsinstituut van de Federale Overheid (OFO) / DG RO van de FOD BOSA organiseerde in de betreffende periode (2017+ 1ste semester 2018) in totaal 1.670 klassikale opleidingssessies, waarvan 1.094 in 2017 en 576 in het eerste semester van 2018.

Er werden voor de betreffende periode 19.770 inschrijvingen geregistreerd, waarvan 13.539 in 2017 en 6.231 in het eerste semester van 2018.

Wat het aantal unieke deelnemers betreft: er hebben zich in de periode 2017 + 1ste semester 2018 10947 unieke personen ingeschreven voor de klassikale leeroplossingen georganiseerd door het OFO / DG RO. Deze deelnemers kwamen uit 92 verschillende federale organisaties.

Het totale aantal georganiseerde opleidingsdagen in de betreffende periode bedraagt 4.079,5.

Deze opleidingen hadden inhoudelijk betrekking op diverse thema's, zoals management, persoonlijke ontwikkeling, bestuurskunde, IT, HRM, vreemde talen, communicatievaardigheden, Europese materies, enz.

Behalve het aanbod van klassikale opleidingen, organiseerde het OFO / DG RO in de betrokken periode ook een breed scala van alternatieve leervormen, zoals *e-learning*, *blended learning*, coaching en het ondersteunen van lerende netwerken.

Wat het aantal online leeroplossingen betreft: op 30 juni 2018 bevatte het online leerplatform *e-campus* van de DG RO / FOD BOSA 157 online leeroplossingen.

In de periode van 1 januari 2017 tot en met 30 juni 2018 waren er 12.134 unieke deelnames (minstens één keer de leeroplossing bezocht in de betrokken periode) voor de online leeroplossingen.

1. Soutenir la formation continue de tous les membres de la fonction publique fédérale constitue une priorité pour la ministre du Budget et de la Fonction publique. Pour la période concernée (2017 et le premier semestre 2018), plusieurs initiatives dans ce sens ont reçu un soutien.

Ces initiatives en faveur de la formation continue étaient (et sont toujours) basées sur une double approche: il y a d'une part le support de l'Institut de formation de l'administration fédérale (IFA) - intégré depuis le 1er mars 2017 au sein de la DG Recrutement et Développement (DG RD) du SPF Stratégie et Appui (SPF BOSA) nouvellement créé - et d'autre part, les services d'encadrement RH et Personnel et Organisation (PO) décentralisés au sein des différentes entités fédérales sont aussi chargés d'appuyer la formation et le développement, en collaboration ou non avec le SPF BOSA.

L'Institut de formation de l'administration fédérale (IFA) / la DG RD du SPF BOSA ont organisé dans la période concernée (2017 + 1er semestre 2018) 1.670 sessions de formation classique au total, dont 1.094 en 2017 et 576 au cours du premier semestre 2018.

Pour la période concernée, 19.770 inscriptions ont été enregistrées, dont 13.539 en 2017 et 6.231 au cours du premier semestre 2018.

En ce qui concerne le nombre de participants uniques: durant la période 2017 + 1er semestre 2018, 10.947 personnes uniques se sont inscrites à des formations classiques organisées par l'IFA / la DG RD. Ces participants provenaient de 92 organisations fédérales différentes.

Le nombre total de journées de formation organisées dans la période concernée s'élève à 4.079,5.

Ces formations portaient sur différents thèmes, comme le management, le développement personnel, l'administration publique, l'IT, la GRH, les langues étrangères, la communication, les matières européennes, etc.

En plus de l'offre de formations classiques, l'IFA / la DG RD a aussi organisé durant la période concernée un large éventail de formes d'apprentissage alternatives, comme l'*e-learning*, le *blended learning*, le coaching et le support de réseaux d'apprentissage.

En ce qui concerne le nombre de solutions d'apprentissage en ligne: le 30 juin 2018, la plateforme d'apprentissage en ligne *e-campus* de la DG RD / SPF BOSA comprenait 157 modules d'apprentissage en ligne.

Au cours de la période du 1er janvier 2017 au 30 juin 2018, il y a eu 12.134 participations uniques (consulté le module d'apprentissage au moins une fois dans la période concernée) pour les solutions d'apprentissage en ligne.

Kijken we naar het aantal federale ambtenaren die in 2017 een online leeroplossing heeft gevolgd, dan merken we een stijging van 39 % ten opzichte van 2016. (In totaal bedroeg het aantal unieke deelnemers aan de online leeroplossingen 6.119 voor 2017+1ste semester 2018.)

Naast de ondersteuning inzake verdergezette opleiding die door de DG RO van de FOD BOSA wordt verstrekt, staan er zoals hoger vermeld nog heel wat andere opleidingsopportuniteiten ter beschikbaar van elke federale ambtenaar.

Daarbij kan het gaan om opleidingen en leertrajecten georganiseerd door de eigen HR- of PO stafdienst (al dan niet met inbreng van externe lesgevers), opleidingen verzorgd door een aantal gedecentraliseerde scholen die afhangen van één bepaalde FOD (zoals bijv. de school van Financiën, Justitie, enz.), of externe opleidingen waar de ambtenaar, na overleg met zijn/haar leidinggevende en de PO stafdienst, al dan niet tijdens de diensturen kan aan deelnemen.

Deze mogelijkheden voor federale ambtenaren om zowel binnen als buiten de federale overheid opleiding te volgen gedurende hun hele loopbaan, wordt trouwens expliciet vastgelegd in artikel 69 en 70 van het koninklijk besluit van 19 november 1998 betreffende de verloven en afwezigheden toegestaan aan de personeelsleden van de rijksbesturen.

Op Fedweb wordt hierover in begrijpelijke taal naar alle federale ambtenaren toe gecommuniceerd:

"Elke opleidingsactiviteit die vastgelegd is in onderling akkoord met je hiërarchische meerdere en die binnen de federale overheid georganiseerd wordt, wordt beschouwd als dienstactiviteit.

Volg je een opleiding buiten de federale overheid en kreeg je de toestemming van je hiërarchische meerdere, dan krijg je hiervoor een dienstvrijstelling voor een maximum van 120 uren per jaar. Je opleiding moet overeenstemmen met de voor jou gewenste ontwikkeling en kan om dienstredenen geheel of gedeeltelijk geweigerd worden.".

Wat ten slotte enkele globale cijfers betreft: over alle federale organisaties heen heeft 56 % van de medewerkers in 2017 ten minste één opleiding gevolgd. Een federale ambtenaar volgde in 2017 gemiddeld 2,8 opleidingsdagen per jaar.

Quant au nombre de fonctionnaires fédéraux qui ont suivi un module d'apprentissage en ligne en 2017, nous constatons une augmentation de 39 % par rapport à 2016. (Au total, le nombre de participants uniques aux solutions d'apprentissage en ligne était de 6.119 pour 2017 + 1er semestre 2018.)

Outre le support en matière de formation continue proposé par la DG RD du SPF BOSA, il y a encore, comme nous l'avons précisé ci-avant, beaucoup d'autres possibilités de formation pour chaque fonctionnaire fédéral.

Il peut s'agir notamment de formations et de trajets d'apprentissage organisés par les services d'encadrement RH ou PO (avec ou sans la contribution de formateurs externes), de formations dispensées par une série d'écoles décentralisées qui dépendent d'un SPF en particulier (comme par ex. l'école des Finances, de la Justice, etc.), ou de formations externes auxquelles le fonctionnaire peut ou non participer pendant les heures de service, après concertation avec son dirigeant et le service d'encadrement PO.

Ces possibilités offertes aux fonctionnaires fédéraux de suivre des formations à la fois au sein et en dehors de l'administration fédérale tout au long de leur carrière sont d'ailleurs explicitement mentionnées aux articles 69 et 70 de l'arrêté royal du 19 novembre 1998 relatif aux congés et aux absences accordés aux membres du personnel des administrations de l'État.

Une communication claire dans ce sens est adressée à tous les fonctionnaires fédéraux sur Fedweb:

"Toute activité de formation fixée de commun accord avec votre supérieur hiérarchique et organisée à l'intérieur de l'administration fédérale est considérée comme activité de service.

Si vous suivez une formation à l'extérieur de l'administration fédérale et que vous avez reçu l'autorisation de votre supérieur hiérarchique, vous recevez une dispense de service et ce pour un maximum de 120 heures par an. La formation doit correspondre au développement souhaité pour vous et peut être refusée totalement ou partiellement pour des raisons de service.".

Enfin, en ce qui concerne quelques chiffres généraux: toutes organisations fédérales confondues, 56 % des collaborateurs ont suivi au moins une formation en 2017. Un fonctionnaire fédéral a suivi en 2017 en moyenne 2,8 journées de formation par an.

2. Wat 2019 betreft: dezelfde inspanningen en aanpak als in 2017 en 2018 blijven ook in 2019 van kracht, met als doel een continue professionele ondersteuning van het levenslang leren en de verdergezette talentontplooiing voor elke federale ambtenaar.

2. En ce qui concerne 2019: les mêmes efforts et la même approche qu'en 2017 et 2018 se poursuivront également en 2019, dans le but de mettre en place un appui professionnel continu pour l'apprentissage tout au long de la vie et pour l'épanouissement personnel continu de chaque fonctionnaire fédéral.

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

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

DO 2017201819861

Vraag nr. 2853 van de heer volksvertegenwoordiger Eric Thiébaut van 01 december 2017 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Heropening van spoorlijn 97 Valenciennes-Bergen. - Jongste ontwikkelingen (MV 21895).

Er lijkt reden te zijn tot optimisme in het dossier van de grensoverschrijdende spoorlijn tussen Valenciennes en Bergen.

U gaf onlangs aan middelen te willen uittrekken en uw ambtsgenoot van het Waals Gewest geeft blijk van een daadkrachtige houding in deze kwestie. Een en ander wekt veel hoop bij al wie ervan droomt dat lijn 97 eindelijk wordt heropend.

1. Inzake de financiering van de nodige werkzaamheden stelde u dat het budget deel zou uitmaken van de enveloppe van 1 miljard voor investeringen. Kunt u meer details geven over het voorgestelde bedrag en de datum waarop het uiterlijk zou moeten worden uitgetrokken?

2. Hebt u daartoe contact gehad met de Waalse minister van Mobiliteit? Zo ja, wat is het resultaat van die contacten? Zal de Waalse minister in een aanvullende financiering voorzien, zoals hij in zijn recente verklaringen liet doorschemeren?

3. Met betrekking tot het standpunt van de Franse autoriteiten gaf u aan dat u hun akkoord nodig had om in dit dossier vooruitgang te kunnen boeken. Hebt u dan ook het initiatief genomen om de desbetreffende autoriteiten te ontmoeten? Wat is het resultaat van die meeting? Zo niet, zal er eerstdaags contact worden opgenomen?

DO 2017201819861

Question n° 2853 de monsieur le député Eric Thiébaut du 01 décembre 2017 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La réouverture de la ligne 97 Valenciennes-Mons. - Derniers développements (QO 21895).

Un vent d'optimisme semble souffler sur le dossier de la ligne transfrontalière qui relie Valenciennes à Mons.

Vos récents signes d'ouverture pour le déblocage d'un budget ainsi que le volontarisme affiché par votre homologue de la Région wallonne donnent beaucoup d'espoir à tous ceux qui rêvent enfin de voir la réouverture de cette ligne 97.

1. Sur le financement pour réaliser les travaux nécessaires, vous avez déclaré que "le budget ferait partie de l'enveloppe dégagée dans le cadre du milliard d'investissement". Pourriez-vous donner des précisions sur le montant envisagé et la deadline pour son déblocage?

2. Dans cette optique, pourriez-vous indiquer si vous avez eu des contacts avec le ministre wallon de la Mobilité? Si oui, quel résultat en ressort-il? Un financement complémentaire de sa part est-il envisagé comme le ministre wallon l'a laissé sous-entendre dans ses récentes déclarations?

3. Concernant la position des autorités françaises, vous avez indiqué que vous aviez besoin de leur accord pour avancer dans ce dossier. Avez-vous donc pris une initiative pour les rencontrer? Quel résultat en ressort-il? Si non, est-ce que des contacts sont prévus tout prochainement?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 31 januari 2019, op de vraag nr. 2853 van de heer volksvertegenwoordiger Eric Thiébaut van 01 december 2017 (Fr.):

Wat de heropening van de spoorlijn Bergen-Valenciennes voor het goederenvervoer betreft, heb ik reeds enkele maanden geleden het licht op groen gezet voor het vrijmaken van de nodige begrotingsmiddelen, dit wil zeggen 25 % van het bedrag, door de federale overheid om het project tot stand te brengen.

Na daarna een mondeling akkoord van de Waalse minister van Mobiliteit, Carlo Di Antonio, gekregen te hebben, wordt momenteel het samenwerkingsakkoord gevalideerd, waarbij de financiering voor het Belgische deel van het project definitief zal worden afgesloten. Ik hoop dat het Waalse Gewest alles in het werk zal stellen opdat dit dossier, net als het GEN-dossier, voor eind 2017 afgerond wordt.

Nu blijkt dat alle signalen aan Belgische zijde op groen staan, hoort de Franse overheid zich nu duidelijk uit te spreken over haar bijdrage in de financiering van het project; deze bijdrage is een conditio sine qua non om het project tot een goed einde te kunnen brengen.

Daartoe heb ik de contacten opgevoerd met alle beleidsniveaus van de Franse overheid. Op 31 augustus 2017 heb ik mijn Franse ambtgenoot, mevrouw Elisabeth Borne, in Parijs ontmoet. Op 10 oktober 2017 vond overleg plaats met de heer Xavier Bertrand, voorzitter van de *Conseil général des Hauts-de-France*. Tot slot heb ik op 14 november 2017 een ontmoeting gehad met mevrouw Claude France Arnould, ambassadeur van Frankrijk in België.

Op elk van deze ontmoetingen werd op mijn initiatief het dossier met betrekking tot de heropening van Bergen - Valenciennes voor het goederenvervoer besproken.

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 31 janvier 2019, à la question n° 2853 de monsieur le député Eric Thiébaut du 01 décembre 2017 (Fr.):

En ce qui concerne la réouverture au fret de la ligne Mons-Valenciennes, j'ai donné mon feu vert, il y a déjà plusieurs mois de cela, pour que les moyens budgétaires nécessaires soient débloqués par l'État fédéral, à savoir 25 % de la somme, et que le projet aboutisse.

Après avoir reçu ensuite un accord verbal du ministre wallon de la Mobilité, Carlo Di Antonio, l'accord de coopération en cours de validation permettra de boucler définitivement le financement pour la partie belge du projet. J'espère que la Région wallonne mettra tout en oeuvre pour faire aboutir ce dossier, comme celui du RER, avant fin 2017.

Puisqu'il s'avère à présent que tous les signaux sont au vert côté belge, il appartient désormais à l'État français de se prononcer clairement quant à sa participation au financement du projet; elle constitue la condition sine qua non pour que le projet puisse être mené à bien.

À cette fin, j'ai multiplié les échanges avec les autorités françaises, tous niveaux de pouvoir confondus. J'ai ainsi rencontré mon homologue française, madame Elisabeth Borne, le 31 août 2017 à Paris. Le 10 octobre 2017, une concertation a eu lieu avec monsieur Xavier Bertrand, président du Conseil régional des Hauts de France. Enfin, j'ai rencontré madame Claude France Arnould, ambassadeur de France en Belgique, le 14 novembre 2017.

Lors de chacune de ces rencontres, le dossier relatif à la réouverture au fret de Mons - Valenciennes a fait l'objet d'une discussion sur mon initiative.

DO 2017201819875

Vraag nr. 2854 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 04 december 2017 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Technische eisen drieledige bussen (MV 22017).

DO 2017201819875

Question n° 2854 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 04 décembre 2017 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les exigences techniques applicables aux bus articulés en trois éléments (QO 22017).

Begin november 2017 heeft De Lijn 14 zogenaamde trambussen besteld bij busbouwer Van Hool. De eerste vier trambussen zullen tegen eind 2018 geleverd worden, de tien daaropvolgende begin 2019. De bussen zullen drieledig zijn en zullen een totale lengte van 24 meter hebben, met in totaal 137 reizigersplaatsen. Ze zullen worden ingezet op het Brabantnet.

Het huidige koninklijk besluit van 15 maart 1985 houdende algemeen reglement op technische eisen waaraan auto's moeten voldoen, laat deze bussen echter (nog) niet toe op de openbare weg. Artikel 32*bis*, 2.1.3. bepaalt immers dat de maximale lengte van bussen met vouwbalg 18,75 meter is. Het gaat dan in de praktijk om tweeledige bussen met één vouwbalg. De nieuwe trambussen zouden echter drieledig zijn met twee vouwbalgen, en een totale lengte van 24 meter. Zonder aanpassing aan het koninklijk besluit technische eisen is het niet mogelijk om de bestelde trambussen te homologeren en dus toe te laten op de openbare weg, tenzij ze aanzien worden als uitzonderlijk vervoer.

1. Wat is uw visie op de drieledige trambussen die De Lijn besteld heeft?

2. Plant u een aanpassing van het koninklijk besluit van 15 maart 1985 houdende algemeen reglement op technische eisen zodat drieledige bussen gehomologeerd kunnen worden en dus toegelaten kunnen worden op de openbare weg? Waarom wel of waarom niet?

Zo ja, op welke manier zal u het koninklijk besluit precies aanpassen? Zal u een aparte categorie voor drieledige voertuigen met twee vouwbalgen invoeren in artikel 32*bis*, 2.1.3.? Waarom wel of waarom niet? Welke maximale lengte zou u inschrijven voor drieledige bussen?

3. Zijn er al stappen ondernomen om het koninklijk besluit van 15 maart 1985 houdende technische eisen aan te passen? Zo ja, welke? Wat is de verdere planning en timing?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 31 januari 2019, op de vraag nr. 2854 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 04 december 2017 (N.):

Début novembre 2017, De Lijn a commandé 14 "bus-trams" au constructeur Van Hool. Les quatre premiers exemplaires seront livrés pour la fin 2018 et les dix autres, début 2019. Ces bus seront composés de trois éléments, auront une longueur totale de 24 mètres et offriront une capacité totale de 137 places. Ils seront affectés au réseau du Brabant.

L'arrêté royal actuellement en vigueur, celui du 15 mars 1985 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, n'autorise pas (encore) ce type de bus à circuler sur la voie publique. L'article 32*bis*, 2.1.3. fixe en effet la longueur maximale d'un véhicule à soufflet à 18,75 m. En pratique, il s'agit de bus à deux éléments équipés d'un seul soufflet. Les nouveaux bus-trams seraient cependant composés de trois éléments et de deux soufflets, pour une longueur totale de 24 mètres. Sans adaptation de l'arrêté royal sur les conditions techniques, il ne sera pas possible d'homologuer les bus-trams qui ont été commandés et dès lors, de les autoriser à circuler sur la voie publique, à moins qu'ils ne soient considérés comme des transports exceptionnels.

1. Quelle est votre vision en ce qui concerne les bus-trams en trois éléments commandés par De Lijn?

2. Prévoyez-vous une adaptation de l'arrêté royal du 15 mars 1985 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles en vue de rendre possible l'homologation de bus en trois éléments et partant, d'autoriser ces véhicules à circuler sur la voie publique? Pourquoi envisagez-vous une telle modification ou pourquoi ne l'envisagez-vous pas?

Si vous l'envisagez, comment allez-vous précisément adapter l'arrêté royal? Allez-vous insérer une catégorie distincte pour les véhicules en trois éléments et à deux soufflets dans l'article 32*bis*, 2.1.3.? Pourquoi allez-vous opter pour cette solution ou pourquoi ne la choisirez-vous pas? Quelle longueur maximale fixeriez-vous aux bus en trois éléments?

3. Des mesures ont-elles déjà été prises en vue de modifier l'arrêté royal du 15 mars 1985 portant règlement général sur les conditions techniques? Dans l'affirmative, lesquelles? Quel est le calendrier prévu en la matière?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 31 janvier 2019, à la question n° 2854 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 04 décembre 2017 (N.):

De trambussen zijn nieuwe voertuigen en overeenkomstig artikel 12 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, zijn de homologatiediensten zowel bevoegd om deze voertuigen te homologeren als om ze vrij te stellen van de toepassing van een of meer bepalingen of van een of meer vermelde regelgevingen, op voorwaarde dat er andere relevante eisen worden voorzien.

Aangezien de homologatie sinds de zesde staatshervorming tot de bevoegdheid van de gewesten behoort, kan ik in dat verband geen aanpassing van voornoemd koninklijk besluit in het vooruitzicht stellen.

Bovendien komt het aan de gewesten toe om te oordelen welke instellingen geraadpleegd moeten worden om de impact van deze langere trambussen op de infrastructuur te evalueren.

Dit alles werd trouwens schriftelijk meegedeeld aan de Vlaamse minister van Mobiliteit in september 2016 en aan de algemeen directeur van De Lijn in september 2017.

Les bus-trams sont de nouveaux véhicules et, conformément à l'article 12 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, les services d'homologation sont habilités à la fois à homologuer ces véhicules et à les dispenser de l'application d'une ou de plusieurs dispositions, ou d'un ou de plusieurs actes réglementaires mentionnés, à condition de prévoir d'autres exigences pertinentes.

Étant donné que l'homologation est devenue une compétence régionale depuis la sixième réforme de l'État, il ne m'est pas possible d'envisager une adaptation de l'arrêté royal susmentionné à cet égard.

En outre, il appartient aux régions de juger quelles institutions doivent être consultées pour évaluer l'impact de ces bus-trams, plus longs, sur l'infrastructure.

Cela a d'ailleurs déjà été indiqué par courrier au ministre flamand de la Mobilité en septembre 2016 et au directeur général de De Lijn en septembre 2017.

DO 2017201819876

Vraag nr. 2855 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 04 december 2017 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Speed pedelecs op jaagpaden (MV 22016).

In Vlaanderen is de Vlaamse minister van Mobiliteit begonnen met het plaatsen van borden waarmee toestemming wordt gegeven om met *speed pedelecs* op een jaagpad te rijden. Hij gebruikt hiervoor echter niet het voorziene onderbord M11- of M12-bord, maar kiest voor een blauw onderbord bij een bord C3 met volgende tekst: "Jaagpad. Met uitzondering van toelatingen, rijwielen, bromfietsen klasse A en P".

Het vakblad *Verkeersspecialist* liet weten dat de borden juridisch fout zijn. De minister had moeten kiezen voor het woord *speed pedelec* ofwel voor het symbool voor *speed pedelec* (een bromfiets met een P, zoals de borden M11 en M12). Doordat de diensten van de minister beiden gecombineerd hebben, is dit niet correct volgens het blad.

DO 2017201819876

Question n° 2855 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 04 décembre 2017 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les sur les chemins de halage (QO 22016).

En Flandre, le ministre de la Mobilité a commencé à faire placer des panneaux autorisant l'usage de *speed pedelecs* sur les chemins de halage. Il n'a toutefois pas recours aux panneaux additionnels M11 ou M12 prévus à cet effet, mais il a opté pour un panneau additionnel bleu complétant le panneau C3 et comportant le texte suivant: "Jaagpad. Met uitzondering van toelatingen, rijwielen, bromfietsen klasse A en P" ("Halage. Excepté véhicules autorisés, cycles, cyclomoteurs de classe A et P").

Selon la revue technique *Verkeersspecialist*, les panneaux ne sont pas juridiquement orthodoxes. Le ministre aurait dû utiliser soit le terme "*speed pedelec*", soit le symbole qui y fait référence (à savoir un cyclomoteur accompagné de la lettre P, comme sur les panneaux M11 et M12). Les services du ministre ont commis une erreur en ayant recours à ces deux options, d'après la revue.

Vlaams volksvertegenwoordiger Martine Fournier vroeg minister Weyts welke initiatieven hij zal nemen om dit euvel te verhelpen, maar de minister is ervan overtuigd dat zijn diensten geen fout hebben gemaakt. Hij verdedigt zich: "De informatie is eigenlijk niet correct, in die zin dat er juridisch gezien geen probleem is met de verwijzing naar bromfietsen klasse P in plaats van *speed pedelecs*.

Net op het ogenblik dat de *speed pedelec* werd ingevoerd, werden in de wegcode de onderborden M11 en M12 opgenomen, die het symbool van een bromfiets omvatten met daaronder een letter P. De beschrijving van die borden vermeldt dat het om *speed pedelecs* gaat, dus zijn bromfietsen klasse P *speed pedelecs*. De stellingname dat de bromfiets klasse P niet bestaat in de wegcode en *speed pedelecs* niet op de jaagpaden mogen rijden, is dus niet correct. We kunnen voortdoen met het plaatsen van die borden.".

Er zijn dus twee lezingen en dit zorgt voor verwarring.

1. Is het blauwe onderbord met vermelding "bromfietsen klasse P" correct of moet gebruik gemaakt worden van het symbool zoals in het verkeersbord M11/M12?

2. Welke initiatieven zal u ondernemen om de onduidelijkheid weg te nemen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 31 januari 2019, op de vraag nr. 2855 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 04 december 2017 (N.):

Volgens de informatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer gebruikt de Vlaamse overheid een onderbord met onder andere de vermelding "uitgezonderd bromfiets klasse P", in plaats van een onderbord met het pictogram van een bromfiets en de vermelding 'klasse P' te gebruiken.

Dat is toch maar een subtiel verschil, vermits een *speed pedelec* nu eenmaal een bromfiets klasse P is.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zegt dat het begrijpelijk is dat de wegbeheerders in bepaalde gevallen de meest adequate oplossing kiezen om verschillende vermeldingen op hetzelfde onderbord te combineren.

Volgens de FOD Mobiliteit en Vervoer mogen de bestuurders van *speed pedelecs* bijgevolg gerust met "hun bromfiets klasse P" het jaagpad in kwestie gebruiken, zonder in overtreding te zijn.

La députée flamande Martine Fournier a interrogé le ministre Ben Weyts au sujet des initiatives qu'il comptait prendre afin de remédier à ce problème, mais le ministre est persuadé que ses services n'ont commis aucune erreur. Il se défend en affirmant que cette information est fausse, en ce sens que la référence aux cyclomoteurs de classe P plutôt qu'aux *speed pedelecs*ne pose aucun problème juridique.

Le ministre ajoute que les panneaux additionnels M11 et M12 ont été justement repris dans le Code de la route au moment de l'introduction du *speed pedelec* et qu'ils portent le symbole d'un cyclomoteur et, en-dessous, une lettre P. Dans la description de ces panneaux, il est précisé qu'il s'agit de *speed pedelecs*. Dès lors, les cyclomoteurs de classe P sont des *speed pedelecs* et il est erroné d'affirmer que les cyclomoteurs de classe P n'existent pas dans le code de la route et que les *speed pedelecs* ne peuvent pas circuler sur les chemins de halage. Le ministre estime par conséquent pouvoir continuer à placer de tels panneaux.

Deux interprétations possibles existent donc, ce qui donne lieu à une certaine confusion.

1. Le panneau additionnel portant la mention "cyclomoteurs de classe P" est-il correct ou doit-on avoir recours au symbole tel qu'il apparaît sur les panneaux M11/M12?

2. Quelles initiatives prendrez-vous pour dissiper toute équivoque?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 31 janvier 2019, à la question n° 2855 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 04 décembre 2017 (N.):

D'après les informations du SPF Mobilité et Transports, l'autorité flamande utilise un panneau additionnel indiquant, entre autres, "uitgezonderd bromfiets klasse P" (excepté cyclomoteurs de classe P), au lieu d'utiliser un panneau additionnel reprenant le pictogramme d'un cyclomoteur et la mention "classe P".

Il s'agit là seulement d'une différence subtile dans la mesure où un *speed pedelec* est effectivement un cyclomoteur de classe P.

Le SPF Mobilité et Transports m'indique qu'il est compréhensible que, dans certains cas, les gestionnaires de voirie optent pour la solution la plus appropriée lorsqu'il s'agit de combiner plusieurs indications sur un même panneau additionnel.

Selon le SPF Mobilité et Transports, les conducteurs de *speed pedelecs* peuvent donc tranquillement emprunter le chemin de halage en question avec "leur cyclomoteur de classe P" sans être en infraction.

Aangezien de situatie voldoende duidelijk is, is het niet de bedoeling om iets te wijzigen in de Wegcode.

DO 2017201819998

Vraag nr. 2866 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 07 december 2017 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Studiedienst van Infrabel en NMBS. - Samenwerking met de universiteiten (MV 21894).

Op vrijdag 29 september 2017 stelde mevrouw Burggraeve, een doctoraatsstudente van het KU Leuven *Mobility Research Center*, haar doctoraatsstudie voor. Eerder verscheen al in de media dat zij heeft geconcludeerd dat treinen die door de Noord-Zuidverbinding sporen dit eigenlijk 17 % sneller kunnen wanneer de NMBS zijn dienstverlening zou aanpassen. Bovendien zou de stiptheid in de rest van het land erop vooruitgaan.

De treinen in de Noord-Zuidas hebben vaak te kampen met doorgeefvertragingen door het flessenhalseffect: treinen van zuid naar noord gaan van 22 naar 6 en terug naar 12 sporen. Deze zouden vermeden kunnen worden door meer buffertijd in te plannen tussen twee aankomende treinen. Het doctoraat zal ook worden voorgesteld aan het grote publiek. Een eenvoudige en low cost maatregel die onze treinen veel stipter zou maken.

In de krant konden we vernemen dat u zeer enthousiast was en de studie met interesse zou lezen.

In ons land zou er helaas weinig contact zijn tussen universitaire onderzoekers en onze spoorbedrijven. Recent hebben we nog kunnen vernemen dat Proximus wel nauwer gaat samenwerken met de universiteit van Gent. Dominique Leroy en Rik Van De Walle ondertekenden een samenwerkingsprotocol tot eind 2020.

Infrabel en de NMBS hebben ook hun eigen studiediensten die onderzoek doen naar het performanter maken van het spoor. Naar verluidt werken ze aan een actieplan om de treinen stipter te doen rijden en bestuderen zowel Infrabel als NMBS computersysteem *Automatic Train Operator* waarbij het treinverkeer op de Noord-Zuidas vlotter zou moeten verlopen. De vraag rijst nu ook hoe het komt dat de NMBS en Infrabel zelf nog niet op deze piste zijn uitgekomen.

Étant donné que la situation est suffisamment claire, il n'entre pas dans les intentions d'apporter une quelconque modification dans le code de la route.

DO 2017201819998

Question n° 2866 de monsieur le député David Geerts du 07 décembre 2017 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le service d'étude d'Infrabel et de la SNCB et la collaboration avec les universités (QO 21894).

Le vendredi 29 septembre 2017, Mme Burggraeve, une doctorante au Mobility Research Center de la KU Leuven, a défendu sa thèse de doctorat. Les médias en avaient déjà publié les conclusions, dans lesquelles elle affirmait que la circulation des trains parcourant la jonction Nord-Midi pourrait être accélérée de 17 % si la SNCB adaptait ses horaires. Ces modifications permettraient en outre d'améliorer la ponctualité des trains dans le reste du pays.

Les trains empruntant la jonction Nord-Midi sont souvent confrontés à des ralentissements qui se répercutent d'un train à l'autre en raison du goulet d'étranglement: les trains roulant du Midi vers le Nord passent de 22 voies à 6 voies, et puis de nouveau à 12 voies. Ces ralentissements pourraient être évités en prévoyant une période tampon plus longue entre deux arrivées de trains. Le doctorat sera prochainement présenté au grand public. Il s'agit d'une mesure simple et peu coûteuse qui rendrait nos trains beaucoup plus ponctuels.

Nous avons lu dans les journaux que vous étiez très enthousiaste et que vous comptiez lire attentivement l'étude en question.

Les contacts sont malheureusement rares entre les chercheurs universitaires et nos entreprises ferroviaires. Nous avons encore pu apprendre récemment que Proximus comptait intensifier sa coopération avec l'Université de Gand. Dominique Leroy et Rik Van De Walle ont signé un protocole de coopération courant jusque fin 2020.

Infrabel et la SNCB disposent également chacun de leur propre bureau d'études pour l'optimisation du rail. Ceux-ci plancheraient, dit-on, sur un plan d'action visant à rendre les trains plus ponctuels et, tant chez Infrabel qu'à la SNCB, on étudierait le système informatique *Automatic Train Operator* qui devrait fluidifier le trafic ferroviaire sur la jonction Nord-Midi. La question de la raison pour laquelle ni Infrabel, ni la SNCB ne sont parvenus à la même conclusion se pose aussi à présent.

1. Wat is de personeelssterkte van de studiediensten van de NMBS en Infrabel?

2. Hoeveel personeelsleden houden zich bezig met het bestuderen van de capaciteitsverhoging of het stipter maken van het treinverkeer in de Noord-Zuidverbinding?

3. Zijn de NMBS en Infrabel bereid om in de toekomst nauwer samen te werken met universitaire instanties die de performantie van ons spoor ten goede zullen komen?

4. Hoeveel mensen zijn bezig met het bestuderen van mobiliteit, mobiliteitsbehoefte, genetwerkte mobiliteit en *modal shift*?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 31 januari 2019, op de vraag nr. 2866 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 07 december 2017 (N.):

De NMBS beschikt niet over een studiedienst als dusdanig, maar tot het takenpakket van de medewerkers in verschillende diensten behoren ook bepaalde analyse- en studieopdrachten. Een voorbeeld is de dienst die instaat voor het ontwerpen van het vervoersplan, zowel wat de studies op lange termijn als het verkeer op korte termijn betreft.

Deze dienst telt 32 medewerkers. Binnen deze dienst buigen 6,68 voltijdsequivalenten zich vooral over de meer strategische aangelegenheden in verband met het spoorwegverkeer (nieuw vervoersplan, planning op middellange en lange termijn, nieuwe infrastructuurvoorzieningen).

Ook Infrabel beschikt niet over een studiedienst als dusdanig. Binnen de verschillende diensten worden bepaalde medewerkers evenwel belast met analyse- en studieopdrachten.

Zo zijn er in de dienst Timetabling, naast de *capacity planners* als dusdanig, in totaal vijf personen die zich bezighouden met het uitvoeren van studies inzake de robuustheid van de dienstregeling.

De cel die binnen de NMBS instaat voor het onderzoek en de ontwikkeling van het spooraanbod bestaat dus uit 6,68 voltijdsequivalenten. Zij houden zich niet uitsluitend bezig met de Noord-Zuidverbinding, maar wel met het volledige spoorwegnet. Het is namelijk zo dat een trein op een bepaald uur door de Noord-Zuidverbinding rijdt omdat op een bepaald uur aansluiting wordt gegeven in Gent en op ander bepaald uur over een enkel spoor moet gereden worden.

Een algemeen overzicht van de problematiek is bijgevolg van essentieel belang om een realistische eindoplossing uit te werken.

1. Quels sont les effectifs des bureaux d'étude de la SNCB et d'Infrabel?

2. Combien de membres du personnel étudient-ils l'augmentation de la capacité ou l'amélioration de la ponctualité du trafic ferroviaire sur la jonction Nord-Midi?

3. La SNCB et Infrabel sont-ils prêts à collaborer plus étroitement, à l'avenir, avec les instances universitaires, au bénéfice d'une augmentation des performances de nos chemins de fer?

4. Combien de personnes se consacrent-elles à l'étude de la mobilité, des besoins en mobilité, de la mobilité en réseau et du glissement modal?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 31 janvier 2019, à la question n° 2866 de monsieur le député David Geerts du 07 décembre 2017 (N.):

La SNCB n'a pas de service d'étude en tant que tel, mais les collaborateurs de différents services comptent également dans leurs tâches certaines missions d'analyse et d'étude. Le service qui s'occupe de la conception du plan de transport, tant sur les études à long terme que sur les circulations à court terme en est un exemple.

Ce service compte 32 collaborateurs. Au sein de ce service, 6,68 équivalents temps plein travaillent davantage sur les questions plus stratégiques liées à la circulation ferroviaire (nouveau plan de transport, planification de moyen et long terme, nouvelles infrastructures).

De même, Infrabel ne dispose pas à proprement parler d'un service d'étude, mais au sein des différents services, certains collaborateurs sont affectés à des missions d'analyse et d'étude.

Par exemple, en ce qui concerne le service *Timetabling*, il y a au total, en plus des *capacity planners* en tant que tels, cinq personnes qui s'occupent de réaliser des études de robustesse sur l'horaire.

La cellule de la SNCB qui est chargée de l'étude et du développement de l'offre ferroviaire est donc composée de 6,68 équivalents temps plein. Ceux-ci ne s'occupent pas que de la jonction Nord-Midi, mais de l'ensemble du réseau, sachant qu'un train traverse la jonction Nord-Midi à l'heure X car il donne une correspondance à Gand à l'heure Y et doit passer dans une voie unique à l'heure Z.

Il est donc essentiel d'avoir une vue d'ensemble sur la problématique pour avoir une solution finale réaliste

Wat Infrabel betreft, is één van de *capacity planners* verantwoordelijk voor de Noord-Zuidverbinding onder de supervisie van een *capacity coordinator*.

De NMBS is bereid om in de toekomst nauwer samen te werken met universitaire instanties die de performantie van ons spoor ten goede kunnen komen.

Infrabel meldt mij dat zij regelmatig samenwerkt met universiteiten wanneer hun studies een toegevoegde waarde leveren voor de opdrachten die haar zijn toevertrouwd. Ook in de toekomst is dit mogelijk.

En ce qui concerne Infrabel, un des *capacity planners* est responsable de la jonction Nord-Midi sous la supervision d'un *capacity coordinator*.

La SNCB est prête à collaborer plus étroitement, à l'avenir, avec les instances universitaires susceptibles d'augmenter les performances de nos chemins de fer.

Infrabel m'informe qu'elle collabore régulièrement avec des universités lorsque leurs études apportent une valeur ajoutée pour les missions qui lui sont confiées. Cela reste possible à l'avenir.

DO 2017201820040

Vraag nr. 2869 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 11 december 2017 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Stopzetting wifi op de trein (MV 21585).

DO 2017201820040

Question n° 2869 de monsieur le député David Geerts du 11 décembre 2017 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

L'arrêt du projet d'Internet sans fil à bord des trains (QO 21585).

Het realiseren van wifi op de trein moest het paradepaardje worden van voormalig CEO van de NMBS Jo Cornu. Van februari tot mei 2016 liep er een proefproject in de eersteklaswagons op de verbinding Eupen-Oostende. De evaluatie van het proefproject was afgerond en zeer positief bevonden door de reizigers.

Uit een antwoord van u op mijn vraag over het installeren van wifi op de treinen liet u ons het volgende weten:

"Op dit ogenblik evalueert de NMBS de businesscase en bekijkt ze welke types van de vloot hiermee uitgerust kunnen worden en binnen welke timing. Volgens de NMBS zouden de nodige investeringen en de jaarlijkse kosten voor datavolumes en onderhoud substantieel zijn. Momenteel zijn er nog geen officiële cijfers over de kostprijs beschikbaar.".

Uit een recentere vragen van collega parlementsleden Van den Bergh en Lahaye-Battheu op 12 juli 2017 bleek dat de NMBS bezig is met het uitwerken van een businessmodel door middel van een *request for information*:

"Na de *request for information* zal de NMBS waarschijnlijk een *request for proposal* publiceren. Het is nu te vroeg om over onder andere partnerschappen en tarieven te spreken.".

L'installation du wi-fi à bord des trains devait marquer l'apothéose du mandat de l'ancien CEO de la SNCB, Jo Cornu. Un projet pilote avait été organisé de février à mai 2016, à bord des voitures de première classe sur la liaison Eupen-Ostende. L'évaluation du projet accueilli très positivement par les voyageurs était terminée.

En réponse à ma question sur l'installation du wi-fi à bord des trains, vous avez indiqué ce qui suit:

"La SNCB, qui évalue en ce moment le *business case*, examine quels types de trains pourront être équipés du dispositif et dans quel délai. Selon l'entreprise ferroviaire, les investissements nécessaires et les coûts annuels des volumes de données et d'entretien des équipements seraient substantiels. Aucun chiffre officiel relatif au coût de l'opération n'est actuellement disponible.".

Il ressort de la réponse à des questions plus récentes de mes collègues Van den Bergh et Lahaye-Battheu du 12 juillet 2017 que la SNCB développe un modèle commercial sur la base d'une *request of information*:

"La SNCB publiera probablement une *request for proposal*après la *request of information*. À ce stade, les questions relatives notamment aux coûts et à d'autres partenariats sont prématurées.".

Tijdens de hoorzitting met de CEO van Proximus mevrouw Dominique Leroy eveneens op 12 juli 2017 in de commissie Infrastructuur wees zij op de dure investeringen om publieke plaatsen, maar ook de treinen te voorzien van wifi. Volgens mevrouw Leroy kan men beter inzetten op de realisatie van een betere toegang tot 4G, ook in de treinen. Ze reikt daarvoor de hand naar de NMBS om een werkgroep te organiseren waarbij de verschillende stakeholders aanwezig zijn om de pendelaars op de trein te voorzien van een goede internetverbinding.

Mijn vragen in de vorige commissiezitting van 3 oktober waren dan ook concreet wat u vond van de reikende hand van mevrouw Leroy over concretere samenwerking met de operatoren en of er nu wel of niet wifi zou komen op de treinen.

"De NMBS laat weten dat ze een proefproject met wifi in de trein georganiseerd heeft. Daarnaast heeft zij de markt bevraagd via een *request for information*. Zij beschikt nu inderdaad over alle technische en economische elementen in dit dossier. Het beleid dat zij verder zal voeren past in een globale *roadmap* tot digitalisering die zij heeft uitgetekend. Tot nu toe heeft de NMBS bij haar analyses de evolutie van de markt en het standpunt van de telecomoperatoren wel degelijk in aanmerking genomen.".

Die vragen werden onvoldoende beantwoord. Vorige week kwam de nieuwe CEO van de NMBS Sophie Dutordoir haar visie voorstellen in het Parlement. Het werd toen niet concreet vermeld maar toen bleek dat wifi op de treinen te duur is in uitrol, ondermeer door een benchmark naar onze buurlanden en dat er een concreet engagement is van de operatoren om voldoende dekking te hebben op het ganse spoorwegnet vanaf 2018.

Hoewel ik begrip heb voor de argumentatie van de nieuwe CEO blijf ik het vreemd vinden dat wifi op bussen en treinen vrijwel overal in de wereld kan, behalve in België.

1. De uitrol zou te duur zijn. Wat zou een volledige uitrol van wifi kosten op het ganse spoorwegnet?

2. Met welke buitenlandse spoorwegoperatoren is er vergeleken?

Le 12 juillet 2017 encore, lors de son audition par la commission de l'Infrastructure, la CEO de Proximus, Madame Dominique Leroy a également souligné le coût énorme des investissements nécessaires pour installer l'Internet sans fil dans des lieux publics, mais aussi à bord des trains. Elle juge préférable de miser sur un meilleur accès au réseau 4G, y compris à bord des trains. Elle invite donc la SNCB à réunir les différentes parties prenantes dans un groupe de travail chargé d'étudier comment assurer aux navetteurs une bonne connexion Internet à bord des trains.

Lors de la précédente réunion de la commission le 3 octobre 2017, mes questions portaient donc très concrètement sur votre réaction à la proposition de Madame Leroy d'organiser une coopération plus pragmatique avec les opérateurs ainsi que sur l'avenir de l'installation de l'Internet sans fil à bord des trains.

"La SNCB signale qu'un projet pilote wi-fi a bord du train été organisé. Elle a parallèlement exploré le marché par le biais d'une *request for information*. Elle dispose désormais de tous les éléments techniques et économiques dans ce dossier. Sa future politique s'inscrit dans le cadre de la feuille de route élaborée par l'entreprise en matière de numérisation. L'évolution du marché et le point de vue des opérateurs de télécommunications ont jusqu'à présent toujours été pris en considération dans les analyses de la SNCB.".

Cette réponse me laisse sur ma faim. La semaine dernière, Sophie Dutordoir, la nouvelle CEO de la SNCB est venue présenter sa vision de l'entreprise au Parlement. Sans que cela ait été dit explicitement à cette occasion, il ressort notamment d'une étude comparative avec les pays voisins que le déploiement du wi-fi à bord des trains est une opération trop onéreuse et les opérateurs se seraient, par ailleurs, formellement engagés à assurer une couverture suffisante sur l'ensemble du réseau ferroviaire à partir de 2018.

Tout en étant sensible aux arguments avancés par la nouvelle CEO, je persiste à trouver étrange qu'il est possible de déployer le wi-fi à bord des bus et des trains quasiment dans le monde entier, sauf en Belgique.

1. Le coût du déploiement du wi-fi serait trop élevé. Quel serait le montant total de la facture de l'installation de l'Internet sans fil sur l'ensemble du réseau ferroviaire?

2. Quels ont été les opérateurs ferroviaires étrangers inclus dans la comparaison?

3. Kan u meer zeggen over de samenwerking tussen de NMBS en de telecomoperatoren om voldoende dekking te voorzien op het spoorwegnet vanaf 2018? Want nu klopt het inderdaad dat ons spoorwegnetwerk heel wat zwarte gaten heeft die verbindingen moeilijk maken.

4. De uitrol van wifi zou het paradepaardje geweest zijn van voormalig CEO Cornu, door van deze piste af te stappen betekent dit dan dat er geld vrijkomt voor andere projecten? Of is het een besparingsmaatregel?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 31 januari 2019, op de vraag nr. 2869 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 11 december 2017 (N.):

De NMBS geeft aan dat ze geen wifi in de trein gaat installeren, maar wel in de stations. Tegen het 1*ste* kwartaal van 2018 is ze van plan om haar 20 belangrijkste stations ermee uit te rusten. Het voornaamste criterium dat bij de selectie van deze stations in aanmerking wordt genomen, is het aantal reizigers per station.

De NMBS deelt me mee dat ze aan een eenvoudige portaalsite voor de reizigers werkt. Het surfbeleid zal bij de lancering van de wifi in de stations worden meegedeeld. Er is hierbij geen publiek-private samenwerking.

Daarnaast, en dit blijkt uit een overleg met de telecomoperatoren, is 98 % van de NMBS-stations reeds gedekt door 4G. Met hun plannen voor de invoering langs grote lijnen zullen bovendien al deze lijnen effectief tegen eind 2018 volledig gedekt zijn door 2G, 3G en 4G. De NMBS en Infrabel hebben ten andere regelmatig contact met de telecomoperatoren met als doel de wifi-dekking op het spoorwegnet te verbeteren.

Indien we aan de NMBS zouden vragen om haar volledige treinvloot met wifi uit te rusten, dan zouden de investeringskosten oplopen tot rond de 100 miljoen euro. Deze kost is alleen voor de installatie van het wifi-systeem.

De NMBS heeft een *benchmarking* gedaan en haar situatie vergeleken met onder andere Frankrijk, Zwitserland en Duitsland.

3. Pourriez-vous fournir des détails sur les modalités de la coopération entre la SNCB et les opérateurs de télécommunications visant à fournir une couverture suffisante sur le réseau ferroviaire à partir de 2018? Actuellement, le réseau mobile comporte en effet de nombreuses zones blanches où les connexions sont difficiles.

4. Le déploiement du wi-fi devait marquer l'apothéose du mandat du précédent CEO, M. Cornu. L'abandon de ce projet signifie-t-il que des budgets seront libérés pour la réalisation d'autres projets ou s'agit-il d'une mesure d'économie?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 31 janvier 2019, à la question n° 2869 de monsieur le député David Geerts du 11 décembre 2017 (N.):

La SNCB indique qu'elle ne va pas installer de wi-fi dans le train, mais va en installer dans les gares. D'ici le 1er trimestre 2018, elle compte en équiper ses 20 gares les plus importantes. Le principal critère qui entre en ligne de compte dans la sélection de ces gares est le nombre de voyageurs par gare.

La SNCB m'informe qu'elle travaille sur un portail d'accueil simple pour les voyageurs. La politique de navigation sera communiquée lors du lancement du wi-fi dans les gares. Il n'y a pas de partenariat de type public-privé dans ce cadre.

Parallèlement, et c'est ce qui ressort d'une concertation avec les opérateurs télécom, 98 % des gares de la SNCB sont déjà équipées par une couverture 4G. Avec leurs plans de déploiement le long des grandes lignes, toutes celles-ci bénéficieront en outre effectivement d'une couverture totale en 2G, 3G et 4G d'ici fin 2018. La SNCB et Infrabel ont par ailleurs des contacts réguliers avec les opérateurs télécom dans le but d'améliorer la couverture wi-fi sur le réseau ferroviaire.

Si nous devions demander à la SNCB d'équiper l'ensemble de ses trains en wi-fi, les coûts d'investissement s'élèveraient à environ 100 millions d'euros. Ce coût ne concerne que l'installation du système wi-fi.

La SNCB a réalisé un *benchmarking* et a comparé sa situation avec, entre autres, la France, la Suisse et l'Allemagne.

DO 2017201820041

Vraag nr. 2870 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 11 december 2017 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Station van Temse. - Toegankelijkheid (MV 21893).

Infrabel diende een bouwaanvraag in om de perrons van het station van Temse toegankelijk te maken via een trap (perron 1) en een helling (perron 2), die beide vertrekken vanuit een autotunnel onder de lokale gewestweg N16. Vorig jaar werd namelijk door besparingen het bemand station gesloten, waardoor de NMBS-medewerker niet langer kon worden ingeschakeld om de bovengrondse oversteek voor de pendelaars beveiligd te laten gebeuren.

Infrabel huurt sindsdien van een private maatschappij voor veel geld een voetbrug die over de sporen gaat om de perrons toegankelijk te maken, maar die voetbrug is quasi niet haalbaar voor mensen die slecht te been zijn en ze is al helemaal ontoegankelijk voor mensen met een rolwagen. Tegelijk wil Infrabel de perrons verhogen en een lichtstraat creëren in voornoemde tunnel door een opening te maken tussen sporen en de rijbanen op de bovenliggende N16.

De aanvraag van Infrabel voor de bouw voor de een nieuwe toegangen tot de perrons werd op 21 februari 2017 ingediend bij de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar. De gemeente Temse ontving het dossier op 7 juli 2017, met de vraag om een openbaar onderzoek te organiseren, dat uiteindelijk liep van 27 juli tot 25 augustus 2017. De gemeente Temse heeft momenteel weet van twee bezwaren (onder meer van ABLLO vzw, die zich inzet voor onder andere mobiliteit in het Waasland).

Het schepencollege van Temse had vanaf het einde van het onderzoek 30 dagen tijd om een advies uit te brengen. De gemeente baseerde haar standpunt op adviezen van de diensten Stedenbouw en Mobiliteit. Men heeft in dat gemeentelijk advies onder andere gesteld dat de verlichting van de toegangen ondermaats is en dat die beter moet. De uiteindelijke beslissingsbevoegdheid ligt bij de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar.

Het grote gebrek aan het hele Infrabel-ontwerp is dat het concept niet in een bredere ruimtelijke context werd gekaderd (in bijvoorbeeld een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) waardoor er een totaal gebrek is aan samenwerking tussen de verschillende partners (De Lijn, Infrabel, NMBS, gemeente Temse) om het project te doen aansluiten in heel de mobiliteitsketen. Bovendien liep het openbaar onderzoek in de stille vakantieperiode, waardoor de eigenlijke gebruikers helemaal niet betrokken werden bij de herinrichting van het station.

DO 2017201820041

Question n° 2870 de monsieur le député David Geerts du 11 décembre 2017 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Gare de Tamise. - Accessibilité (QO 21893).

Infrabel a introduit une demande de permis de bâtir en vue d'aménager un escalier (quai 1) et une rampe (quai 2) dans un tunnel routier passant sous la route régionale N16 et d'assurer ainsi un accès aux quais de la gare de Tamise. La gare de Tamise, qui était dotée de personnel, a été fermée l'année dernière pour des raisons d'économie. Par conséquent, la sécurité des navetteurs traversant les voies ne peut plus être assurée par un agent de la SNCB.

Pour permettre l'accès aux quais, Infrabel loue depuis lors une passerelle surplombant les quais à une société privée pour un montant très élevé. Cette passerelle est toutefois peu accessible aux personnes à mobilité réduite et totalement inaccessible aux personnes en fauteuil roulant. Dans le même temps, Infrabel souhaite rehausser les quais et créer un puits de lumière dans le tunnel précité en pratiquant une ouverture entre les quais et les voies de la N16.

La demande de construire de nouveaux accès aux quais a été introduite par Infrabel auprès du fonctionnaire urbanistique régional le 21 février 2017. La commune de Tamise a reçu le dossier le 7 juillet 2017, avec la demande d'organiser une enquête publique, qui s'est finalement déroulée du 27 juillet au 25 août 2017. La commune de Tamise a actuellement connaissance de deux objections (soulevées notamment par l'ASBL ABLLO, chargée entre autres de la mobilité dans le pays de Waes).

Le collège échevinal de Tamise avait 30 jours, à dater de la fin de l'enquête, pour émettre un avis. La commune s'est appuyée sur les conseils des services chargés de l'urbanisme et de la mobilité. Selon l'avis communal, l'éclairage des accès est insuffisant et doit être amélioré. La décision définitive relève du fonctionnaire urbanistique régional.

Le problème majeur du projet d'Infrabel est que le concept n'est pas inscrit dans un cadre territorial plus vaste (un plan communal d'exécution spatiale, par exemple). Les différents partenaires (De Lijn, Infrabel, la SNCB et la commune de Tamise) ne collaborent dès lors pas à l'adaptation du projet à la chaîne de mobilité dans son ensemble. En outre, l'enquête publique ayant été menée en période de vacances, les usagers n'étaient pas du tout concernés par le réaménagement de la gare.

1. Heeft Infrabel de bezwaren/verbeteringen die werden ingediend door de vzw ABLLO bestudeerd?

2. Zijn deze suggesties weerhouden of niet, en wat waren de argumenten?

3. Zit de verhoging van de perrons naar 76 cm vervat in het huidige plan? Als er dan toch perrons worden verhoogd, dan is het toch beter om ze meteen conform de vereisten aan te leggen en niet te laag zoals dat nu in de planning staat opgenomen.

4. Kan u een stand van zaken geven over de vernieuwing van het station van Temse? Wordt dit mee opgenomen in het nieuwe meerjareninvesteringsplan dat op vrijdag 27 oktober 2017 werd voorgesteld aan de raad van bestuur van de NMBS/Infrabel? Infrabel en de NMBS zouden tussen de periode 2018-2022 3,045 miljard euro gaan investeren waarvan 460 miljoen euro zou gaan naar het onthaal van de reizigers en de toegankelijkheid van de stations.

5. Wanneer zullen de werken in Temse starten, wanneer wordt de einddatum geschat en hoe kunnen de treingebruikers alsnog beter betrokken worden bij de heraanleg?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 31 januari 2019, op de vraag nr. 2870 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 11 december 2017 (N.):

Ik kan u meedelen dat Infrabel nog voor de start van het openbaar onderzoek op de hoogte was van de visie van ABLLO vzw. De presentatie die ABLLO in het najaar van 2016 overmaakte aan het gemeentebestuur van Temse werd op 6 januari 2017 ook aan Infrabel bezorgd.

Infrabel onderzocht de argumenten en de conclusies werden op 7 februari 2017 aan de gemeente Temse bezorgd, met copy aan de vzw. Het voorstel van ABLLO vzw is technisch mogelijk.

Het voorziet echter in een totale herinrichting van de stationsomgeving waarvoor onder andere het draagvermogen van de huidige wegtunnel bestudeerd en versterkt moet worden. Ook zouden alternatieve mogelijkheden moeten worden onderzocht.

Voor een totale herinrichting van de stationsomgeving zijn er meerdere betrokken partijen. Naast Infrabel en de NMBS komen ook de gemeente Temse, De Lijn evenals Waterwegen en Zeekanaal NV tussen.

De kosten voor studie en uitvoering van een dergelijke totale herinrichting vallen volgens Infrabel voornamelijk ten laste van de gemeente Temse en De Lijn. De Lijn gaf expliciet te kennen hier niet in geïnteresseerd te zijn.

1. Infrabel a-t-elle examiné les objections/améliorations présentées par l'ASBL ABLLO?

2. Ces suggestions ont-elles été retenues? Sur la base de quels arguments?

3. Le plan actuel prévoit-il le rehaussement des quais à 76 cm? Dans l'affirmative, il est préférable de mettre cette mesure d'emblée en conformité avec les exigences et d'éviter que les quais ne soient trop bas comme prévu dans le plan actuel.

4. Quel est l'état d'avancement de la rénovation de la gare de Tamise? Ce point fait-il l'objet du nouveau plan pluriannuel d'investissements qui a été proposé le 27 octobre 2017 au conseil d'administration de la SNCB/d'Infrabel? Entre 2018 et 2022, Infrabel et la SNCB investiraient 3,045 milliards d'euros, dont 460 millions dans l'accueil des voyageurs et l'accessibilité des gares.

5. Quand les travaux débuteront-ils à Tamise? Quelle échéance devrait-elle être fixée dans ce cadre? Comment dores et déjà améliorer la participation des usagers du train au réaménagement de la gare?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 31 janvier 2019, à la question n° 2870 de monsieur le député David Geerts du 11 décembre 2017 (N.):

Je peux vous communiquer qu'Infrabel était au courant de la vision de l'ASBL ABLLO dès avant le lancement de l'enquête publique. La présentation qu'ABLLO a adressée à l'administration communale de Tamise à l'automne 2016 a été communiquée également à Infrabel le 6 janvier 2017.

Infrabel a examiné les arguments et ses conclusions ont été communiquées à la commune de Tamise le 7 février 2017, avec copie à l'ASBL. La proposition de l'ASBL ABLLO est techniquement réalisable.

Elle prévoit toutefois un réaménagement total du site de la gare nécessitant, entre autres choses, d'étudier et de renforcer la capacité de charge du tunnel routier actuel. Des options alternatives devraient également être explorées.

Plusieurs parties sont concernées par un réaménagement global du quartier de la gare. Interviennent également, outre Infrabel et la SNCB: la commune de Tamise, De Lijn ainsi que Waterwegen en Zeekanaal NV.

Selon Infrabel, les coûts pour l'étude et la mise en oeuvre d'un tel réaménagement intégral incombent principalement à la commune de Tamise et De Lijn. La société De Lijn a clairement indiqué ne pas être intéressée.

Volgens de inlichtingen waarover ik beschik, heeft de gemeente hier ook geen middelen voor; zij wil vooral dat de bestaande voetbrug over het spoor naar perron 2 zo snel mogelijk verdwijnt.

Tijdens het openbaar onderzoek van 27 juli tot 25 augustus 2017 zijn inhoudelijk geen nieuwe elementen naar voren gekomen. De gemeente Temse heeft geen verdere toelichting gevraagd aan Infrabel vermits zij reeds op de hoogte was van haar standpunt.

Er wordt een opening en aansluiting voor voetgangers gemaakt in de zijwand van de bestaande tunnel ter vervanging van de huidige voetbrug.

In het huidige ontwerp is wel reeds rekening gehouden met een toekomstige perronhoogte van 76 cm. Alle steunmuren zijn voldoende hoog.

De NMBS draagt enkel financieel bij tot de toegangen tot de perrons, uitgevoerd door Infrabel. Er zijn momenteel geen plannen voor andere werken in de stationsomgeving.

D'après les informations en ma possession, la commune n'a également pas les moyens pour; elle souhaite avant tout que l'actuelle passerelle surplombant la voie vers le quai 2 disparaisse le plus rapidement possible.

L'enquête publique qui s'est déroulée du 27 juillet au 25 août 2017 n'a apporté aucun nouvel élément de fond. La commune de Tamise n'a pas demandé de plus amples explications à Infrabel étant donné qu'elle était déjà au courant de sa position.

Une ouverture et liaison piétonne sera réalisée au niveau du mur latéral du tunnel existant en remplacement de l'actuelle passerelle.

Le projet actuel prend toutefois déjà en compte une future hauteur de quai de 76 cm. Tous les murs de soutènement sont suffisamment hauts.

La contribution financière de la SNCB se limite aux accès aux quais, réalisés par Infrabel. Il n'y a actuellement pas de projet pour réaliser d'autres travaux sur le site de la gare.

DO 2017201820768

Vraag nr. 2930 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karin Temmerman van 30 januari 2018 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

De elektrische straalkacheltjes in de koude perronwachtzaaltjes (MV 22516).

Met de winterkou is wachten op een trein nog minder een pretje. Heel wat pendelaars zoeken daarom een bankje en beschutting op in de verwarmde wachtzaaltjes op de perrons. Zo ook in Gent-Dampoort, waar het wachtzaaltje plaats biedt voor ongeveer een tiental personen.

Dat wachtzaaltje biedt dan wel beschutting tegen weer en wind, maar geen warmte. Nochtans is er een elektrisch straalkacheltje aanwezig, maar dat wordt niet gebruikt.

Uit navraag blijkt dat het verwarmingsapparaat niet defect is, maar niet wordt gebruikt omdat het teveel energie zou verbruiken. Ook in het station Gent-Sint-Pieters zouden de oudere wachtzaaltjes op de nog niet gerenoveerde perrons om dezelfde reden niet langer verwarmd worden.

Pendelaars moeten dan maar in de kou wachten op hun trein.

DO 2017201820768

Question n° 2930 de madame la députée Karin Temmerman du 30 janvier 2018 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les petits chauffages radiants électriques des petites salles d'attente non chauffées sur les quais (QO 22516).

Attendre un train par temps hivernal est encore moins amusant qu'à l'ordinaire. Un grand nombre de navetteurs se mettent dès lors en quête d'un petit banc et d'un abri dans les petites salles d'attente chauffées des quais. Il en va de même à Gent-Dampoort, où la petite salle d'attente peut accueillir une dizaine de personnes environ.

Cette petite salle protège contre le vent et les intempéries mais elle n'est pas chauffée. On y trouve pourtant un petit chauffage radiant électrique inutilisé.

Après vérification, il s'avère que cet appareil de chauffage n'est pas défectueux, mais qu'il n'est plus utilisé parce qu'il consommerait trop d'énergie. Il en irait de même à la gare de Gent-Sint-Pieters où, pour les mêmes raisons, les anciennes salles d'attentes sur les quais en attente de rénovation ne seraient plus chauffées.

Les navetteurs sont donc contraints d'attendre leur train dans le froid.

1. Kan u bevestigen dat de NMBS elektrische straalkacheltjes van het type zoals geïnstalleerd in het wachtzaaltje op het perron van Gent-Dampoort, niet meer wenst te gebruiken?

2. Wat is de officiële reden daarvoor?

3. Heeft de NMBS concrete plannen om deze energie-inefficiënte toestellen te vervangen? Wanneer zal dit gebeuren?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 31 januari 2019, op de vraag nr. 2930 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karin Temmerman van 30 januari 2018 (N.):

De NMBS laat me weten dat elektrische straalkachels, zoals in de wachtzaal op het perron van Gent-Dampoort, niet meer gebruikt en verwijderd worden omdat ze energie-inefficiënt zijn. De schuilhuisjes op de perrons zijn immers niet geïsoleerd, zodat ze niet duurzaam kunnen worden verwarmd.

In het station van Gent-Sint-Pieters werden de oudere schuilhuisjes op de niet gerenoveerde perrons tot de jaren '80 verwarmd met stoom. Nadien werden deze schuilhuisjes niet meer verwarmd. Deze installatie is sinds de jaren '80 ook niet meer aanwezig.

1. Pouvez-vous confirmer que la SNCB ne souhaite plus utiliser les petits chauffages radiants électriques du type de celui qui est installé dans la petite salle d'attente du quai de la gare de Gent-Dampoort?

2. Quelle est la raison officielle de cette décision?

3. La SNCB a-t-elle prévu concrètement de remplacer ces appareils énergivores? Quand les remplacera-t-elle?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 31 janvier 2019, à la question n° 2930 de madame la députée Karin Temmerman du 30 janvier 2018 (N.):

La SNCB m'informe que les chauffages radiants électriques tels que celui installé dans la salle d'attente du quai de Gent-Dampoort ne sont plus utilisés et sont enlevés en raison de leur inefficacité énergétique. En effet, les abris de quai ne sont pas isolés et sont donc impossible à chauffer de manière durable.

À la gare de Gent-Sint-Pieters, les anciens abris sur les quais non rénovés ont été chauffés à la vapeur jusque dans les années 1980. Ensuite, ces abris n'ont plus été chauffés. Cette installation n'est d'ailleurs plus présente depuis les années 1980.

DO 2017201820770

Vraag nr. 2931 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 30 januari 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Overweg nr. 30 (MV 22473).

In november 2014 verzekerde de gedelegeerd bestuurder van Infrabel, Luc Lallemand, de stad Binche dat het nodige zou worden gedaan om overweg nr. 30 op lijn 108, in de rue Wanderpepen, te beveiligen. De veiligheid is een zeer belangrijk issue voor Infrabel, en daarom heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer beslist om twee kleine spoorbomen aan de overweg te plaatsen.

In februari 2016 gaf u aan dat een en ander met de FOD Mobiliteit en Vervoer werd doorgesproken en dat de veiligheid verzekerd zou worden door middel van een overwegboom voor voetgangers en een omheining.

Er werd evenwel nog altijd geen overwegboom voor voetgangers geplaatst, noch werden er al extra veiligheidsmaatregelen getroffen.

DO 2017201820770

Question n° 2931 de monsieur le député Laurent Devin du 30 janvier 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le passage à niveau n° 30 (QO 22473).

En novembre 2014, l'administrateur délégué d'Infrabel, monsieur Luc Lallemand, informait la ville de Binche que des dispositions seraient prises pour sécuriser le passage à niveau 30 de la ligne 108 situé à la rue Wanderpepen. La sécurité étant au centre des préoccupations d'Infrabel, le SPF Mobilité et Transport a pris la décision de placer deux petites barrières au passage à niveau.

En février 2016, vous aviez précisé que le sujet avait été discuté avec le SPF Mobilité et Transport et que la sécurisation serait réalisée au moyen d'une barrière piétonne et d'une clôture.

À l'heure actuelle, aucune barrière n'a été posée et aucune sécurisation complémentaire n'est intervenue.

Kunt u bevestigen dat er werken zullen worden uitgevoerd aan overweg nr. 30? Wanneer zullen de werken van start gaan?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 31 januari 2019, op de vraag nr. 2931 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 30 januari 2018 (Fr.):

De beveiliging van deze overweg maakte het voorwerp uit van een inspectiebezoek van vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Vervolgens vond overleg plaats tussen de FOD, vertegenwoordigers van de gemeente Binche en Infrabel. Naar aanleiding van dit overleg werden de beveiligingsinrichtingen van deze overweg bepaald.

De werken werden wel degelijk uitgevoerd tussen december 2016 en januari 2017. Er werd onder andere een beveiliging met een omheining geplaatst. De afgesproken inrichtingen zijn wel degelijk aanwezig.

De lokale vertegenwoordigers van Infrabel laten mij weten dat ze bereid zijn om dit dossier met u te bespreken (en/of de locatie te bezoeken) indien er nog ongerustheid over deze overweg zou bestaan.

Infrabel wijst er ook op dat in het merendeel van de ongevallen bij het oversteken van sporen, de oorzaak helaas het gevaarlijke gedrag van bepaalde burgers blijft, en dit ondanks alle sensibiliserings- en beveiligingsacties die uitgaan van de infrastructuurbeheerder.

Pouvez-vous confirmer que des travaux seront bel et bien réalisés au passage à niveau 30 et préciser à quel moment ils débuteront?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 31 janvier 2019, à la question n° 2931 de monsieur le député Laurent Devin du 30 janvier 2018 (Fr.):

La sécurisation de ce passage à niveau a fait l'objet d'une visite d'inspection par des représentants du SPF Mobilité et Transports. Une concertation est ensuite intervenue entre le SPF, des représentants de la commune de Binche et Infrabel. À la suite de cette concertation, les dispositifs de sécurisation de ce passage à niveau ont été déterminés.

Les travaux ont bien été réalisés entre décembre 2016 et janvier 2017. Une protection par une clôture a notamment été installée. Les dispositifs convenus sont bel et bien présents.

Les représentants locaux d'Infrabel m'indiquent être disposés à discuter de ce dossier avec vous (et/ou à visiter le site) s'il devait subsister une inquiétude au sujet de ce passage à niveau.

Infrabel rappelle aussi que, malheureusement, c'est le comportement dangereux de certains citoyens qui reste la cause de la plupart des accidents liés aux traversées de voies, et ce malgré toutes les actions de sensibilisation et de sécurisation menées par le gestionnaire d'infrastructure.

DO 2017201820771

Vraag nr. 2932 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 30 januari 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Toenemende filedruk rond de Belgische grote steden (MV 22477).

Volgens meerdere rangschikkingen op basis van een aantal verkeersindicatoren, zoals de *INRIX Global Traffic Scorecard* en de *TomTom Traffic Index*, behoren Brussel en Antwerpen vandaag tot de steden in de wereld waar men het meeste uren in de file staat. Bovendien zouden de verkeersopstoppingen elk jaar nog wat groter worden.

In Brussel verliest een autobestuurder gemiddeld 44 minuten per dag in de file. Zijn traject duurt dus 38 % langer dan wanneer er geen files zouden zijn. In de ochtend- en avondspits zou men bijna dubbel zoveel tijd verliezen (met een trajectduur die tot 85 % langer is).

DO 2017201820771

Question n° 2932 de monsieur le député Laurent Devin du 30 janvier 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La congestion croissante aux abords des grandes villes belges (QO 22477).

Aujourd'hui, Bruxelles et Anvers font partie du top mondial en termes d'heures perdues dans les embouteillages selon plusieurs indices de mesure de trafic, tels que *INRIX Traffic Score Card* ou *TomTom Traffic Index*. Selon ces indices, les embouteillages augmenteront chaque année un peu plus.

À Bruxelles, l'automobiliste perd en moyenne 44 minutes par jour, soit un temps de trajet 38 % plus long qu'un trajet sans embouteillages. Ces heures perdues peuvent quasi doubler en heure de pointe le matin et le soir (jusqu'à + 85 %).

In een verslag uit 2015 gaat het Federaal Planbureau, op basis van de verwachte economische en demografische groei, uit van een jaarlijkse toename van het aantal verplaatsingen met 0,5 %. Het totale verplaatsingsvolume zal tussen 2012 en 2030 dus met 10 % toenemen.

1. Wat is uw analyse van de oorzaken van de files in België?

2. Kent u studies of onderzoeken waarin er wordt verklaard waarom er in België meer files zijn dan elders in Europa?

3. Naar verwachting zal het Belgische verkeersvolume tegen 2030 nog toenemen. Welke maatregelen zult u, in het licht van de al bestaande files, op korte en middellange termijn nemen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 31 januari 2019, op de vraag nr. 2932 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 30 januari 2018 (Fr.):

De oorzaken van de files in België zijn meervoudig. Het Belgische wegennet is bijna volledig verzadigd. Het verkeer tijdens de spitsuren neemt alsmaar toe.

Structurele files zijn te wijten aan een voortdurende toename van het personenverkeer over de weg en aan een toenemende economische bedrijvigheid (België is een belangrijke schakel in de logistieke sector en een doorvoerland voor de Europese Noord-Zuidas), dit alles op een nagenoeg onveranderd wegennet.

Samen met de weersomstandigheden zijn ook ongevallen een belangrijke oorzaak van files; rekening houdend met de huidige verzadiging van ons wegennet, heeft een ongeval dat (een deel van) de weg verspert meteen grote gevolgen voor de doorstroming en veroorzaakt op die manier vaak files.

Ook al zijn inzake filedruk een groot aantal hefbomen een gewestelijke bevoegdheid, zoals het beheer en het onderhoud van de infrastructuur, de verkeersbelastingen (verkeersbelasting en belasting op de inverkeerstelling, kilometerheffing) en de ruimtelijke ordening, bepaalde hefbomen blijven een federale bevoegdheid, zoals de fiscaliteit (brandstofaccijnzen, fiscale aftrekbaarheid, met name voor woon-werkverkeer, invoering van het project "cash for car"). Daarom vereist de strijd tegen de filedruk een gecoördineerde aanpak door de verschillende overheidsniveaus: federaal, gewestelijk en gemeentelijk.

Dans son rapport publié en 2015, selon des projections de croissance économique et démographique, le Bureau fédéral du Plan anticipe une augmentation annuelle de 0,5 % du nombre de déplacements, soit une croissance du volume total des déplacements de 10 % entre 2012 et 2030.

1. Comment analysez-vous les causes de ces embouteillages en Belgique?

2. Avez-vous connaissance d'études ou enquêtes qui expliquent les raisons pour lesquelles il y a davantage d'embouteillages en Belgique qu'ailleurs en Europe?

3. D'ici 2030, on s'attend à ce que le trafic belge soit multiplié. Vu les embouteillages actuellement existants, quelles sont les mesures que vous comptez mettre en place à court et moyen terme?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 31 janvier 2019, à la question n° 2932 de monsieur le député Laurent Devin du 30 janvier 2018 (Fr.):

Les causes des embouteillages en Belgique sont multiples. Le réseau routier belge frôle une saturation complète. Le trafic aux heures de pointe est de plus en plus important.

Les embouteillages d'ordre structurel sont dus à une croissance continue du trafic routier passagers et à une activité économique croissante (la Belgique est un pôle important dans le secteur logistique et un pays de transit pour le réseau européen Nord - Sud) et ceci, à réseau routier quasi constant.

Parallèlement aux conditions météorologiques, les accidents constituent également d'importantes causes d'embouteillages; compte tenu de la saturation actuelle de notre réseau routier, un accident qui bloque (une partie de) la route a tout de suite de grandes conséquences sur la fluidité et cause ainsi souvent des embouteillages.

Bien qu'en matière de congestion un grand nombre de leviers soient de compétences régionales, comme la gestion et l'entretien de l'infrastructure, les taxes routières (taxe de circulation et de mise en circulation, péage kilométrique) et l'aménagement du territoire, certains leviers restent du ressort fédéral, comme la fiscalité (accises sur les carburants, déductibilité fiscale notamment pour le trajet domicile travail, introduction du projet *cash for car*). De ce fait, la lutte contre la congestion nécessite une action coordonnée des différents niveaux de pouvoir: le fédéral, le régional et le communal.

Sinds mijn aantreden heb ik steeds gepleit voor een overlegd antwoord op de grote uitdaging van de filedruk. Zolang ik al voorzitter ben van het Executief comité van de ministers van mobiliteit (ECMM), zorg ik ervoor dat al het nodige wordt ondernomen om de ketenmobiliteit te bevorderen door de verschillende vervoersmodi beter op elkaar af te stemmen.

Op het ECMM werden de volgende beslissingen genomen:

- de ministers van Mobiliteit werken samen aan de uitwerking van een visiedocument met gemeenschappelijke ambities om de mobiliteit van dit land te verbeteren;

- de ministers van Mobiliteit hebben aan de openbaarvervoersoperatoren gevraagd om concrete oplossingen voor te stellen om hun onderlinge interoperabiliteit te verbeteren. Het is bijvoorbeeld de bedoeling om de toegang tot het openbaar vervoer en ook tot andere privévervoersmodi te vergemakkelijken via gecombineerde biljetten, om beter geïntegreerde tarieven en reizigersinformatie aan te bieden, inzonderheid in de stedelijke gebieden, en om het uitstippelen van de reisweg en de aankoop van vervoerbewijzen te verbeteren, meer bepaald door te vermijden dat de reiziger zich naar de loketten moet begeven of meerdere toepassingen moet raadplegen.

Tevens leg ik de nadruk op enkele maatregelen waarvan ik werk maak om het wegverkeer te ontlasten:

- het meer stelselmatig in aanmerking nemen van de Intelligente Transportsystemen (ITS) is een middel om de vervoersstromen te verbeteren en aldus de filedruk op onze wegen te verminderen. Mijn diensten werken samen met de Gewesten binnen de ITS-stuurgroep;

- ik geef eveneens de aanzet tot het project *Smart Mobility*, in samenwerking met de minister van Digitale Agenda. In 2018 zal een projectoproep worden gedaan die tot doel heeft de bestaande gegevens en gegevensstromen op het vlak van mobiliteit sneller ter beschikking te stellen, een echte meerwaarde te geven aan de momenteel bestaande of de ontbrekende gegevens inzake mobiliteit, op maat diensten te ontwikkelen in functie van de mobiliteitsproblematieken waarmee zowel de reizigers als de overheid te maken krijgen, innovatieve toepassingen uit te werken die zowel bestemd zijn voor de reizigers als voor de overheid, en het *open data*-beleid (en dus ook de toepassingen die erop zijn gebaseerd) te verbeteren. De operationalisering van het project zal gebeuren in partnerschap met de privésector;

Depuis mon entrée en fonction, je n'ai cessé de plaider en faveur d'une réponse concertée au défi important de la congestion. À travers ma présidence du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM), je veille à lancer toutes les actions nécessaires pour promouvoir la mobilité en chaîne en harmonisant mieux les modes de transport les uns par rapport aux autres.

Au niveau du CEMM, les décisions suivantes ont été prises :

- les ministres de la Mobilité collaborent ensemble à l'élaboration d'un document de vision avec des ambitions communes pour améliorer la mobilité de ce pays;

- les ministres de la Mobilité ont demandé aux opérateurs de transport public de proposer des solutions concrètes pour améliorer l'interopérabilité entre eux. Il s'agit par exemple de faciliter l'accès aux transports publics mais aussi aux autres modes de déplacements privés via des tickets combinés, de proposer une offre tarifaire et des informations aux voyageurs plus intégrées notamment dans les zones urbaines, et d'améliorer la recherche d'itinéraires et d'achat de titres de transport notamment en évitant au voyageur de se rendre dans des guichets ou sur des applications différentes.

Permettez-moi également de souligner quelques mesures sur lesquelles je travaille pour alléger le trafic routier:

- la prise en considération plus systématique des Systèmes de Transport Intelligents (ITS) est un moyen pour améliorer les flux de transport et ainsi réduire la congestion sur nos routes. Mes services collaborent avec les Régions dans le comité pilotage ITS;

- je lance également, en collaboration avec le ministre de l'Agenda numérique, le projet *Smart Mobility*. Un appel à projets sera lancé en 2018 et aura pour objet d'accélérer la mise à disposition des données et flux de données existants dans le domaine de la mobilité, d'apporter une réelle plus-value aux données existantes actuellement ou manquantes en matière de mobilité, de créer des services sur mesure en fonction des problématiques de mobilité rencontrées tant par les usagers que les pouvoirs publics, de créer des applications innovantes, à destination tant des usagers que des pouvoirs publics, et d'améliorer la politique *open data* (donc aussi les applications qui se basent sur celle-ci). L'opérationnalisation du projet se fera en partenariat avec le secteur privé;

- ik blijf het gebruik promoten van alternatieve vervoersmodi (fiets, elektrische fiets, carpooling, enz.). Zo onder meer heb ik er onlangs mee voor gezorgd dat ook *speed pedelecs* kunnen genieten van de terugbetaling van de kosten voor woon-werkverkeer.

Zoals u kan merken, bespaar ik mij geen inspanningen, niet enkel via concrete acties die reeds geïmplementeerd zijn, maar tevens door de nodige studies op te starten met het oog op besluitvorming op lange termijn en tussen de deelentiteiten en de federale overheid.

DO 2017201821398

Vraag nr. 2989 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 28 februari 2018 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Wachttijd na vervallen voorlopig rijbewijs (MV 22650).

Op dit moment heeft een kandidaat-bestuurder waarvan het voorlopig rijbewijs vervallen is twee opties. Ofwel volgt hij zes uur rijles waarna hij zijn praktisch rijexamen kan afleggen, weliswaar mag hij dan zelf niet meer oefenen zonder rijschool. Ofwel is er een wachttijd van drie jaar, waarna hij een nieuw voorlopig rijbewijs kan aanvragen. Vorig jaar lanceerde Vlaanderen het idee om de wachttijd van drie jaar na het vervallen van het voorlopig rijbewijs af te schaffen. De federale overheid bleek echter bevoegd.

Om tussen de federale overheid en de Gewesten tot een oplossing te komen, werd in december 2016 een overlegcomité georganiseerd, gevolgd door enkele overlegvergaderingen. De conclusies van die vergadering werden bevestigd door een schrijven van elk Gewest, waarin ze gemeenschappelijk volgende aanpassingen vroegen.

Ten eerste, vroegen zij de opheffing van de wachttijd van drie jaar, met als vertrekbasis het voorstel van besluit van het Vlaams Gewest. Ten tweede, wensten zij de aanpassing van het model van het voorlopig rijbewijs, zoals gemeenschappelijk voorgesteld door de drie Gewesten.

In maart zouden de verschillende administraties samenzitten om het voorstel verder te bespreken. In eerste instantie engageerde de federale minister zich om voor 1 juni 2017 een oplossing uitgewerkt te hebben. Intussen zijn we 2018 en zijn er nog geen aanpassingen gebeurd.

- je continue d'assurer la promotion des modes de transport alternatifs (le vélo, le vélo électrique, le covoiturage, etc.). Notamment, j'ai récemment contribué à ce que le remboursement des frais de déplacements domicile-travail soit étendu aux *speed pedelecs*.

Comme vous pouvez le constater, je ne ménage pas mes efforts, non seulement par des actions concrètes déjà mises en oeuvre mais aussi en lançant les études nécessaires à des prises de décisions sur le long terme et entre les entités fédérées et le fédéral.

DO 2017201821398

Question n° 2989 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 28 février 2018 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le délai d'attente suivant l'expiration du permis de conduire provisoire (QO 22650).

Actuellement, les candidats conducteurs dont le permis de conduire provisoire est arrivé à échéance ont deux options: soit ils suivent six heures de cours de conduite puis présentent un examen pratique du permis de conduire - mais ne peuvent exercer leur aptitude à la conduite sans être accompagné par une école de conduite -, soit ils demandent un nouveau permis de conduire provisoire après un délai d'attente de trois ans. L'année dernière, la Flandre a lancé l'idée de supprimer le délai d'attente de trois ans suivant l'expiration du permis de conduire provisoire. Il est toutefois apparu que le pouvoir fédéral est compétent en la matière.

Pour parvenir à une solution entre le pouvoir fédéral et les Régions, un comité de concertation s'est réuni en décembre 2016 et a été suivi d'autres réunions de concertation. Les conclusions de ces réunions ont été confirmées par chaque Région dans un courrier dans lequel les adaptations suivantes ont été demandées collectivement.

En premier lieu, il est proposé de supprimer le délai d'attente de trois ans soit sur la base de la proposition de décision de la Région flamande. En second lieu, les Régions souhaitent adapter le modèle du permis de conduire provisoire, tel que proposé conjointement par les trois Régions.

Les différentes administrations devraient se réunir en mars en vue d'examiner la proposition plus avant. Le ministre fédéral s'est d'abord engagé à mettre au point une solution pour le 1er juin 2017. Nous sommes toutefois en 2018 et aucune adaptation n'a été apportée.

Ik begrijp dat de federale minister intussen een voorstel tot aanpassing van het koninklijk besluit van 10 juli 2006 betreffende het rijbewijs van voertuigen van categorie B aan de Gewesten heeft bezorgd, en hun advies afwacht. Dat voorstel zou een derde optie toevoegen voor kandidaat-bestuurders waarvan het voorlopig rijbewijs vervallen is, met name zouden ze zes uur rijles moeten volgen, waarna ze een nieuw voorlopig rijbewijs kunnen halen dat één jaar geldig is.

1. Is er tijdens de vergaderingen tussen de administraties in maart tot een gemeenschappelijke oplossing gekomen? Zo ja, wat was die? Zo neen, wat waren de standpunten van de verschillende Gewesten en van de federale overheid?

2. Ligt het voorstel dat de federale overheid nu aan de Gewesten heeft verzonden in lijn met de afspraken die tussen de verschillende partijen gemaakt werden? Waarom wel of waarom niet?

3. Wanneer is het voorstel van wijziging van het koninklijk besluit van 10 juli 2006 aan de Gewesten bezorgd? Is er al reactie gekomen van de Gewesten? Zo ja wat hielt die reactie in?

4. Wat is de verdere planning en timing?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 2989 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 28 februari 2018 (N.):

Tijdens de vergadering tussen de administraties in maart 2017 heeft de federale overheid uiteengezet dat de loutere afschaffing van de wachttijd van drie jaar na het verstrijken van de geldigheidsduur van het voorlopig rijbewijs praktische en juridische problemen zou opleveren.

Als alternatieve oplossing voor kandidaten voor het rijbewijs die zich in deze wachttijd bevinden, heeft de federale overheid daarom het voorlopig rijbewijs met een geldigheidsduur van één jaar geopperd. De gewestelijke administraties hebben hierover toen geen standpunt ingenomen.

Hoewel het voorstel van de federale overheid niet exact overeenkomt met het voorstel van de Vlaamse regering om de wachttijd eenvoudigweg af te schaffen, beoogt het wel dezelfde uitkomst: kandidaten die zich in de wachttijd bevinden en daardoor heden enkel met een rijschool op de openbare weg kunnen oefenen voor het praktisch rijexamen, zullen zich opnieuw met een begeleider kunnen voorbereiden. Zij krijgen hiervoor één jaar de tijd, eerder dan nog eens 36 maanden.

Je comprends que, dans l'intervalle, le ministre fédéral a présenté aux Régions une proposition d'adaptation de l'arrêté royal du 10 juillet 2006 relatif au permis de conduire pour les véhicules de catégorie B et attend l'avis de ces dernières. Cette proposition donnerait aux candidats conducteurs dont le permis de conduire provisoire a expiré une troisième possibilité: celle de suivre six heures de cours de conduite en vue de l'obtention d'un nouveau permis de conduire provisoire valable un an.

1. Les réunions organisées en mars dernier entre les administrations ont-elles débouché sur une solution conjointe? Dans l'affirmative, quelle est cette solution? Dans la négative, quelles étaient les positions des Régions et du pouvoir fédéral?

2. La proposition que le pouvoir fédéral a soumise aux Régions concorde-t-elle avec les accords conclus entre les différentes parties? Dans l'affirmative, pourquoi, et, dans la négative, pourquoi pas?

3. Quand la proposition de modification de l'arrêté royal du 10 juillet 2006 a-t-elle été soumise aux Régions? Les Régions y ont-elles déjà réagi? Dans l'affirmative, quelle a été leur réaction?

4. Quelles mesures sont-elles désormais prévues et quel calendrier a-t-il été établi dans ce cadre?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 04 février 2019, à la question n° 2989 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 28 février 2018 (N.):

Lors de la réunion qui s'est déroulée entre les administrations en mars 2017, le fédéral a expliqué que la suppression pure et simple du délai d'attente de trois ans à l'expiration de la durée de validité du permis de conduire provisoire poserait des problèmes pratiques et juridiques.

À titre de solution alternative pour les candidats au permis de conduire se trouvant dans ce délai d'attente, le fédéral a dès lors formulé la suggestion d'un permis de conduire provisoire d'une durée de validité d'un an. Les administrations régionales ne se sont à l'époque pas prononcées à ce sujet.

Bien que la proposition du fédéral ne rejoigne pas exactement la proposition du gouvernement flamand visant à supprimer purement et simplement le délai d'attente, elle poursuit néanmoins le même résultat: les candidats se trouvant dans le délai d'attente et qui dès lors peuvent uniquement s'exercer sur la voie publique avec une auto-école en vue de l'examen de conduite pratique pourront à nouveau s'y préparer avec un guide. Ils bénéficieront pour ce faire d'un an, plutôt que d'une nouvelle durée de 36 mois.

Een ontwerp van koninklijk besluit in deze zin werd op 26 oktober 2017 voor advies aan de gewestregeringen overgemaakt. Tot op heden werd van geen enkel gewest een advies ontvangen.

Nadat de procedure voor de betrokkenheid van de gewestregeringen is afgerond, zal ik het ontwerp voor advies naar de Raad van State, afdeling Wetgeving, sturen, evenals naar de Inspecteur van Financiën en de minister van Begroting, voor hun akkoordbevinding.

De inwerkingtreding van het besluit wordt voorzien voor 1 september 2018, maar dit kan nog wijzigen in functie van de vooruitgang van de praktische voorbereidingen voor de afgifte van dit nieuwe voorlopig rijbewijs.

Un projet d'arrêté royal en ce sens a été communiqué le 26 octobre 2017 aux gouvernements régionaux pour avis. Aucun d'eux n'a fait part d'un avis à ce jour.

À l'issue de la procédure d'association des gouvernements régionaux, je transmettrai le projet au Conseil d'État, section de législation, ainsi qu'à l'Inspecteur des Finances et au ministre du budget, en vue d'obtenir leur accord.

L'entrée en vigueur de l'arrêté est prévue pour le 1er septembre 2018, mais cela est encore susceptible de changer en fonction de l'avancement des préparatifs pratiques pour la délivrance de ce nouveau permis provisoire.

DO 2017201821399

Vraag nr. 2990 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 28 februari 2018 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Lichte elektrische voertuigen (MV 22649).

KULeuven, VUB en ASBE hebben een studie gemaakt op vraag van de Vlaamse overheid: het potentieel van lichte elektrische voertuigen (LEV's). Daarin worden, vanuit een wetenschappelijke benadering, enkele problemen aangekaart en aanbevelingen en suggesties gedaan naar de federale overheid toe, voornamelijk voor *speed pedelecs*.

Zo stelt de studie dat het introduceren van verkeersregels gebaseerd op ogenblikkelijke snelheid en eventueel op gewicht in plaats van op voertuigcategorie wetenschappelijk correcter zou zijn. *Speed pedelecs* kunnen, hoewel geclassificeerd als bromfiets in de wegcode, vandaag toch toegelaten worden op vele "fietswegen".

De trage besluitvorming en onwetendheid bij wegbeheerders om al deze verkeersborden aan te passen zorgt ervoor dat *speed pedelecs* nog maar op weinig plaatsen toegelaten zijn. De studie stelt dat de omgekeerde logica (*speed pedelecs* zijn toegelaten in fietszones tenzij ze expliciet verboden worden) als rechtvaardiger zou worden aangevoeld, minder zou kosten en lokale overheden heel wat werk zou besparen.

DO 2017201821399

Question n° 2990 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 28 février 2018 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les véhicules électriques légers (QO 22649).

À la demande des autorités flamandes, la KULeuven, la VUB et l'ASBE ont étudié le potentiel des véhicules électriques légers (VEL). Les auteurs de cette étude se sont fondés sur la science pour aborder quelques problèmes et formuler des recommandations et des suggestions à l'adresse du pouvoir fédéral, notamment en ce qui concerne les *speed pedelecs*.

Ainsi, ils indiquent qu'il serait plus correct, sur le plan scientifique, d'instaurer des règles de sécurité routière basées sur la vitesse immédiate et éventuellement sur le poids du véhicule plutôt que sur la catégorie de ce dernier. Même si le code de la route classe les *speed pedelecs*dans la catégorie des cyclomoteurs, ils peuvent être actuellement autorisés à circuler sur de nombreuses "rues cyclables".

Vu la lenteur des processus décisionnels ainsi que le manque de connaissances des gestionnaires de la voirie pour adapter tous ces panneaux routiers, les voies sur lesquelles les *speed pedelecs* sont autorisés à circuler sont encore peu nombreuses. Les auteurs de l'étude affirment que la logique inverse (consistant à dire que les *speed pedelecs* doivent être autorisés dans les zones cyclables sauf s'ils y sont explicitement interdits) serait ressentie comme plus juste, entraînerait moins de coûts et éviterait beaucoup de travail aux pouvoirs locaux.

De studie suggereert een algemene gelijkstelling met de fiets, aangevuld met de mogelijkheid van expliciete uitsluiting op onaangepaste infrastructuur. De plaats op de weg blijkt bovendien onvoldoende gekend bij weggebruikers.

Daarnaast worden vragen gesteld bij de beschermkledij voor LEV's. Bromfietsen klasse A, elektrische fietsen en L1e-A voertuigen hebben dezelfde snelheidslimieten maar verschillende regels in verband met helmplicht. (Elektrische) bromfietsen klasse B en *speed pedelecs* hebben dezelfde maximumsnelheid maar de bestuurders moeten verschillende beschermkledij dragen.

Bovendien stelt de studie dat er werk gemaakt moet worden van duidelijk geïnformeerde en bereikbare overheidsdiensten voor de gebruikers van LEV's, zodat het inschrijven van deze voertuigen minstens even gemakkelijk gaat als bij de auto's. Er wordt ook de suggestie gedaan om de boorddocumenten in de vorm van een klein geplastificeerd kaartje af te leveren, gezien ze niet in het voertuig bewaard kunnen worden.

1. Heeft u al kennis kunnen nemen van bovenvermelde studie? Zo ja, wat waren uw bedenkingen?

2. Wat is uw visie op de bedenkingen en suggesties met betrekking tot de plaats op de weg van *speed pedelecs* en andere LEV's? Waarom en hoe zal u uw visie bewerkstelligen?

3. Wat is uw visie op de bedenkingen met betrekking tot beschermkledij en helmplicht? Waarom en hoe zal u uw visie bewerkstelligen?

4. Wat is uw visie op de opmerkingen die gemaakt worden over de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen (DIV)? Zijn alle ambtenaren voldoende geïnformeerd over LEV's en zijn de diensten voldoende bereikbaar? Waarom wel of waarom niet?

5. Hoeveel *speed pedelecs* zijn er op dit moment ingeschreven bij DIV?

6. Wat vindt u van de suggestie om de boorddocumenten op een klein geplastificeerd kaartje af te leveren? Waarom?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 2990 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 28 februari 2018 (N.):

Les auteurs suggèrent également d'aligner, d'une façon générale, les règles applicables aux *speed pedelecs* sur celles applicables aux vélos et de prévoir la possibilité d'exclure les *speed pedelecs*des infrastructures inadaptées. Par ailleurs, les usagers de la route semblent souvent ignorer où les *speed pedelecs* sont autorisés à rouler.

De plus, les équipements de protection applicables aux VEL suscitent des questions. Les cyclomoteurs de classe A, les vélos électriques et les véhicules L1e-A sont soumis aux mêmes limites de vitesse mais à des règles différentes en ce qui concerne le port du casque. Les cyclomoteurs (électriques) de classe B et les *speed pedelecs* doivent respecter la même vitesse maximale mais les conducteurs doivent porter des équipements de protection différents.

Par ailleurs, les auteurs indiquent que les services publics devraient être clairement formés et plus accessibles pour les utilisateurs de VEL pour que l'immatriculation de ces véhicules se déroule au moins aussi aisément que pour une voiture. Il est aussi suggéré de délivrer les documents de bord sous la forme d'une petite carte plastifiée étant donné que ces pièces ne peuvent pas être conservées dans le véhicule.

1. Avez-vous déjà pu prendre connaissance de l'étude décrite plus haut? Dans l'affirmative, quel est votre point de vue à son sujet?

2. Quelle est votre position quant aux réflexions et suggestions ayant trait à la question de savoir où les *speed pedelecs* et autres VEL peuvent rouler? Pourquoi et comment allez-vous concrétiser votre point de vue?

3. Quelle est votre vision en ce qui concerne les réflexions relatives aux équipements de sécurité et au port obligatoire du casque? Pourquoi et comment allez-vous concrétiser votre point de vue?

4. Quelle est votre position quant aux observations formulées concernant la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV)? Les fonctionnaires reçoivent-ils tous suffisamment d'informations sur les VEL et les services sont-ils suffisamment accessibles? Pourquoi?

5. Combien de *speed pedelecs* sont actuellement immatriculés auprès de la DIV?

6. Quelle est votre position concernant la suggestion de délivrer les documents de bord sur une petite carte plastifiée? Pourquoi?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 04 février 2019, à la question n° 2990 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 28 février 2018 (N.):

Ik heb de studie nog niet in detail kunnen bekijken. Je kan natuurlijk altijd discussiëren over de vraag of het niet beter was geweest voor een volledige gelijkschakeling met de fiets te kiezen en *speed pedelecs* op bepaalde plaatsen te verbieden in plaats van ze te moeten toelaten met behulp van signalisatie.

In overleg met de gewesten is uiteindelijk gekozen voor het huidige systeem, wat uiteindelijk op hetzelfde neerkomt maar de wegbeheerders wat meer tijd geeft om oordeelkundig te bekijken waar *speed pedelecs* veilig kunnen worden toegelaten.

Voor alle duidelijkheid, enkel op motorfietsen moet beschermende kledij worden gedragen. Ik herhaal nogmaals dat er is gekozen om voor de *speed pedelec* de keuze te laten tussen een bromfietshelm en een fietshelm die de slapen en het achterhoofd beschermt, precies omdat er bij een *speed pedelec* wel degelijk moet worden bijgetrapt en een klassiek bromfietshelm daarvoor niet ideaal is.

Wat betreft de inschrijving van lichte elektrische voertuigen (LEV's) kan ik u garanderen dat alle DIV-medewerkers belast met een inschrijvings- of informatieopdracht volledig op de hoogte zijn van alle aspecten die een inschrijving van dergelijke voertuigen met zich meebrengt. Ook omtrent de bereikbaarheid stellen zich geen problemen.

De DIV stelt zijn diensten ter beschikking via loketten te Brussel en in alle provinciale antennes. Voor nieuwe voertuigen die pre-geregistreerd werden, kan de inschrijving met WebDIV worden uitgevoerd. Voor inlichtingen kan men de DIV contacteren langs de gekende kanalen, e-mail of telefonisch via het call center.

Alle contactinformatie is trouwens terug te vinden op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer, onder de rubriek 'Inschrijving van voertuigen'.

Op dit moment zijn 6.760 *speed pedelecs* ingeschreven. Het probleem dat zich stelt bij de boorddocumenten is dat er niet één, maar meerdere boorddocumenten zijn, zoals het verzekeringsdocument, het gelijkvormigheidsattest, het inschrijvingsbewijs, die elk door verschillende instanties worden uitgereikt.

De DIV is uiteraard enkel bevoegd voor de uitreiking van het inschrijvingsbewijs. Het formaat van het inschrijvingsbewijs aanpassen naar een klein geplastificeerd kaartje voor deze categorie voertuigen is momenteel niet aan de orde.

Met wat meer afstand zou een dergelijk voorstel kunnen onderzocht worden, maar het ware ideaal dat ook het formaat van de overige boorddocumenten gewijzigd wordt.

Je n'ai pas encore pu examiner l'étude en détail. On peut évidemment toujours discuter de la question de savoir s'il n'avait pas été préférable d'opter pour une assimilation totale avec le vélo et d'interdire la circulation des *speed pedelecs* à des endroits déterminés, plutôt que de devoir autoriser leur circulation en recourant à une signalisation.

En concertation avec les régions, le choix s'est finalement porté sur le système actuel, ce qui revient finalement au même mais offre un peu plus de temps aux gestionnaires de voirie pour examiner judicieusement où la circulation des *speed pedelecs* peut être autorisée en sécurité.

Soyons clair, seulement les motocyclistes doivent porter des équipements de protection. Je rappelle une fois encore que l'option retenue pour le *speed pedelec* est de laisser le choix entre un casque de cyclomoteur et un casque de vélo qui protège les tempes et l'arrière de la tête, ce précisément parce qu'un *speed pedelec* nécessite de pédaler en plus et qu'un casque de cyclomoteur classique n'est pas idéal pour cela.

Concernant l'immatriculation des véhicules électriques légers (VEL), je peux vous assurer que tous les collaborateurs de la DIV en charge d'une tâche d'immatriculation ou d'information sont entièrement au courant de tous les aspects inhérents à l'immatriculation de tels véhicules. L'accessibilité ne pose également pas problème.

La DIV met ses services à disposition au travers de guichets situés à Bruxelles et dans toutes les antennes provinciales. Pour les véhicules qui ont été préenregistrés, l'immatriculation peut être réalisée via WebDIV. Des renseignements peuvent être obtenus en contactant la DIV par les voies habituelles, par e-mail ou en téléphonant au call center.

À cet égard, toutes les informations de contact figurent sur le site internet du SPF Mobilité et Transports, sous la rubrique 'Immatriculation des véhicules'.

Actuellement, 6.760 *speed pedelecs* sont immatriculés. Le problème avec les documents de bord, c'est qu'il n'y a pas un mais plusieurs documents de bord, comme le document d'assurance, l'attestation de conformité, le certificat d'immatriculation, qui sont chacun délivrés par des instances différentes.

La DIV est évidemment seulement compétente pour la délivrance du certificat d'immatriculation. Il n'est actuellement pas à l'ordre du jour d'adapter le certificat d'immatriculation au format d'une petite carte plastifiée pour cette catégorie de véhicules.

Avec plus de recul, une proposition de ce type pourrait être étudiée, mais idéalement, il faudrait que le format des autres documents de bord soit également modifié.

DO 2017201821400

Vraag nr. 2991 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Veerle Heeren van 28 februari 2018 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Theoretisch examen dronepiloot in regionale examencentra (MV 22537).

Op 12 december 2017 legden wij in Sint-Truiden de eerste steen van DronePort, een baanbrekende incubator inzake drones. Deze site zal een expertisecentrum rond dronegebruik worden.

Om met drones te vliegen moet de piloot daar vandaag onder andere een theoretisch examen voor afleggen. Het jongste examen werd op 29 november 2017 bij het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) in Brussel georganiseerd.

Vaak moeten kandidaat-ondernemers en ondernemers die een dronebedrijf willen starten lang wachten tot ze dit examen kunnen afleggen, vanwege de beperkte data. Zo komt het dat er vaak maanden verlopen tussen de opleiding en het eigenlijke examen. Indien ze niet geslaagd zijn, komen daar nog een aantal maanden bij vooraleer ze opnieuw kunnen deelnemen.

De dronesector is een moderne technologische sector die bijzonder aantrekkelijk is voor jonge, dynamische ondernemers. De dronesector geldt als voorbeeld van nieuwe bedrijfssectoren waar alles veel sneller en flexibeler verloopt. De dynamiek van de sector staat in schril contrast met de manier waarop de examens voor dronepiloten georganiseerd worden. De lange wachttijden om te kunnen beginnen in een sector die zo snel verandert, zijn niet meer van deze tijd. De procedure is zeker ongewenst als we in acht nemen hoe lang het geduurd heeft voordat er een wetgeving kwam die het vliegen met drones mogelijk maakte.

1. Is het mogelijk om de examens op een andere manier of met een hogere frequentie in te richten, zodanig dat de kandidaten niet geconfronteerd worden met lange wachttijden tussen hun opleiding en hun eigenlijke examen?

2. Is het mogelijk om de niet-geslaagde kandidaten sneller te laten herkansen?

3. Is het mogelijk om de gehele examenprocedure te versnellen en te vereenvoudigen?

DO 2017201821400

Question n° 2991 de madame la députée Veerle Heeren du 28 février 2018 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Examen théorique pour pilotes de drone dans les centres d'examen régionaux (QO 22537).

Le 12 décembre 2017, à Saint-Trond, nous avons posé la première pierre de DronePort, un incubateur de pointe en matière de drones. Ce site deviendra un centre d'expertise pour l'utilisation des drones.

Pour pouvoir utiliser un drone, les pilotes doivent aujourd'hui, entre autres, présenter un examen théorique. Le dernier examen a été organisé le 29 novembre 2017 à la direction générale Transport aérien (DGTA), à Bruxelles.

Les candidats entrepreneurs et les entrepreneurs qui souhaitent créer une entreprise de drones doivent souvent attendre longtemps avant de pouvoir présenter l'examen concerné en raison des données disponibles limitées. Ainsi, il arrive souvent que plusieurs mois s'écoulent entre leur formation et l'examen à proprement parler. Les personnes qui échouent à l'examen doivent, en outre, attendre plusieurs mois avant de représenter celui-ci.

Le secteur du drone est un secteur technologique moderne particulièrement attractif pour les jeunes entrepreneurs dynamiques. Il figure parmi les nouveaux secteurs dont les activités évoluent plus rapidement et en souplesse. La dynamique du secteur contraste fortement avec la manière dont les examens pour pilotes de drone sont organisés. Le fait de devoir attendre longtemps avant de pouvoir entreprendre dans un secteur en rapide évolution appartient au passé. La procédure est certainement inopportune étant donné le délai excessif qui a été nécessaire à l'élaboration d'une législation permettant l'utilisation des drones.

1. Les examens peuvent-ils être organisés autrement ou plus fréquemment pour éviter aux candidats d'être confrontés à de longs délais d'attente entre leur formation et leur examen?

2. Peut-on permettre aux candidats en échec de représenter plus rapidement l'examen?

3. Peut-on accélérer et simplifier la procédure d'examen dans son ensemble?

4. Is het mogelijk om de theoretische examens voor dronepiloot voortaan te organiseren in de regionale examencentra, waar mensen vandaag al hun theoretisch examen voor hun autorijbewijs afleggen? Deze maatregel zou volgens mij komaf maken met de lange wachttijden.

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 2991 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Veerle Heeren van 28 februari 2018 (N.):

Het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) beschikt niet over een voldoende aantal vragen, noch over voldoende personeel om meer examens uit te voeren.

Daarenboven is het huidige geïnformatiseerde theoretische examensysteem verouderd en kon het niet worden aangepast aan de vragen over *unmaned aerial vehicles* (UAV's). De examens worden daarom handmatig georganiseerd.

De kandidaten dienen slechts het strikte minimum aan informatie te verstrekken en administratieve handelingen uit te voeren. De huidige procedure is al efficiënt, maar neemt toch nog 500 manuren in beslag.

De inrichting van het examen in regionale examencentra is niet mogelijk om de hierboven besproken redenen (onvoldoende aantal vragen, onvoldoende personeel) maar vooral ook wegens een verhoogd risico op openbaarmaking van de vragen aan het grote publiek.

We hebben het hier over zo'n 800 tot 900 kandidaten per jaar, ver van de honderdduizenden jaarlijkse theoretische examens voor rijbewijzen, die overigens wel regionaal georganiseerd worden.

4. Pourra-t-on désormais organiser les examens théoriques pour pilotes de drone dans les centres d'examen régionaux, où se déroulent déjà actuellement les examens théoriques en vue de l'obtention du permis de conduire? Cette mesure permettrait, selon moi, de mettre un terme aux longs délais d'attente.

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 04 février 2019, à la question n° 2991 de madame la députée Veerle Heeren du 28 février 2018 (N.):

La Direction générale Transport aérien (DGTA) ne dispose pas de suffisamment de questions, ni de suffisamment de personnel pour réaliser davantage d'examens.

Par ailleurs, l'actuel système informatisé d'examen théorique est obsolète et n'a pas pu être adapté aux questions sur les *unmaned aerial vehicles* (UAV). Les examens sont par conséquent organisés manuellement.

Les candidats ne doivent fournir qu'un strict minimum d'informations et exécuter des opérations administratives. La procédure actuelle est déjà efficace, mais représente quand même encore 500 heures-hommes.

L'organisation de l'examen dans les centres d'examen régionaux n'est pas possible pour les raisons évoquées ci-avant (nombre insuffisant de questions, trop peu de personnel), mais surtout aussi en raison du risque accru de divulgation des questions au grand public.

On parle en l'occurrence d'environ 800 à 900 candidats par an, bien loin des centaines de milliers d'examens théoriques organisés chaque année pour les permis de conduire, qui eux sont d'ailleurs bel et bien organisés par région.

DO 2017201821929

Vraag nr. 3035 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Jacques Flahaux van 20 maart 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Aanbrengen van het kenteken van de trekker op de oplegger van een vrachtwagencombinatie (MV 23202).

Als de bestuurder van een vrachtwagen met oplegger een verkeersovertreding begaat, is het zeer moeilijk tot onmogelijk om hem enkel aan de hand van de nummerplaat van de aanhangwagen op te sporen.

DO 2017201821929

Question n° 3035 de monsieur le député Jean-Jacques Flahaux du 20 mars 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

L'identification sur la remorque du camion qui la tracte (QO 23202).

Quand le chauffeur d'un camion tractant une remorque commet un délit sur la route, il est très difficile, sinon impossible de remonter jusqu'à lui par le seul numéro de la remorque.

Met het huidige internationale wegverkeer veranderen de opleggers bijna dagelijks van trekker, en gebeurt het bovendien ook dat vrachtwagens van het ene bedrijf opleggers van een ander bedrijf gebruiken.

In minstens twee EU-lidstaten is het verplicht om een kopie van de nummerplaat van het trekkende voertuig naast de nummerplaat van de oplegger aan te brengen. Zo wordt het eenvoudiger om de overtreder te identificeren als het voertuig geflitst wordt.

1. Welke bevindingen heeft uw administratie hierover?

2. Denkt u dat het mogelijk is om die verplichting in België in te voeren, zoals eerder in Spanje en Italië gebeurde?

3. Wat zou een uitbreiding van die verplichting in de EU in de weg staan?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 3035 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Jacques Flahaux van 20 maart 2018 (Fr.):

De Belgische wetgever heeft reeds de nodige maatregelen genomen om de identificatie van het trekkend voertuig mogelijk te maken.

Ik verwijs naar artikel 30 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, dat het volgende bepaalt: "Als de aanhangwagen van een in België ingeschreven voertuig niet in België is ingeschreven, dan wordt op die aanhangwagen een reproductie bevestigd van de kentekenplaat van het trekkend voertuig. Als die aanhangwagen reeds een nummerplaat draagt van een ander land, dan mag deze door die reproductie niet bedekt worden."

Tot nog toe is de inschrijving van voertuigen een nationale bevoegdheid en elk Europees land heeft dan ook zijn eigen regelgeving op dat vlak. De uitbreiding van die regeling naar de hele Europese Unie zou bijgevolg een harmonisering in die richting vereisen.

Avec le trafic routier international actuel, les remorques changent presque quotidiennement de véhicule tracteur, sans oublier le fait qu'une entreprise peut tracter les remorques d'une autre entreprise.

Afin de réduire ce risque, au moins deux pays de l'Union européenne rendent obligatoire le placement de la copie de la plaque du véhicule tracteur à côté de la plaque de la remorque. Ainsi, en cas de contrôle radar positif, il est simple de remonter jusqu'à l'auteur de l'infraction.

1. Quelles sont les éventuelles remarques de votre administration à ce sujet?

2. Pensez-vous possible de rendre ce système obligatoire en Belgique à l'image de l'Espagne et de l'Italie?

3. Quels seraient les obstacles à étendre cette pratique à l'UE?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 04 février 2019, à la question n° 3035 de monsieur le député Jean-Jacques Flahaux du 20 mars 2018 (Fr.):

Le législateur belge a déjà pris les mesures nécessaires pour permettre l'identification du véhicule tracteur.

Je me réfère à l'article 30 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, qui dispose ce qui suit: "Si la remorque d'un véhicule immatriculé en Belgique n'est pas immatriculée en Belgique, une reproduction de la marque d'immatriculation du véhicule tracteur est fixée sur cette remorque. Si cette remorque porte déjà une plaque d'immatriculation d'un autre pays, celle-ci ne peut pas disparaître sous la reproduction."

Jusqu'à présent, l'immatriculation des véhicules est une compétence nationale et chaque pays européen a donc sa propre réglementation dans ce domaine. Par conséquent, étendre ce système à toute l'Union européenne nécessiterait une harmonisation allant dans ce sens.

DO 2017201821930

Vraag nr. 3036 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 20 maart 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Prototype van een detectiesysteem voor spoorlopers (MV 23285).

DO 2017201821930

Question n° 3036 de monsieur le député Laurent Devin du 20 mars 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le prototype de détection des personnes sur les voies (QO 23285).

Onlangs lazen we in de pers dat de Antwerpse start-up Engine27 voor de NMBS bezig is met de ontwikkeling van het prototype van een systeem (ReindeerCam) om spoorlopers te detecteren. Dit systeem zou via camera's een melding geven aan treinbestuurders als er zich dieren of personen in de buurt van de sporen bevinden, waardoor de bestuurders de snelheid van de trein kunnen aanpassen.

1. Kunt u meer informatie geven over dit prototype? Lopen er gesprekken tussen de NMBS en Engine27 over dit programma?

2. Welke maatregelen zullen de regering en de NMBS op korte en middellange termijn nemen om spoorlopen tegen te gaan?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 3036 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 20 maart 2018 (Fr.):

1. Met betrekking tot dit softwareprototype is het veel te vroeg om van een project te spreken en om het eventueel te gaan becijferen.

Er heeft slechts één werkvergadering plaatsgevonden en een presentatie van het systeem door de betrokken firma (een nieuwe vergadering met de firma stond gepland begin februari 2018). In dit stadium is het dan ook moeilijk om meer details te geven over dit softwareprototype.

Infrabel toont daarvoor belangstelling zowel in het kader van de bescherming van haar personeel (mogelijkheid tot detectie van een persoon aan het werk in de nabijheid van een weg-spoorkraan die een risico inhoudt) als in het kader van de (moeilijke) detectie van spoorlopers.

Wanneer de NMBS en Infrabel de wenselijkheid zullen onderzoeken om een dergelijk systeem aan te schaffen, zullen ze uiteraard rekening houden met de impact ervan op de regelmaat van het treinverkeer.

2. De infrastructuurbeheerder neemt maatregelen van diverse aard tegen het spoorlopen.

Inzake infrastructuur plaatst Infrabel:

- borden op de perronranden in de stations, die aangegeven dat het verboden is de sporen over te steken;

- struikelmatten aan de overwegen die het meest onderhevig zijn aan spoorlopen;

- afsluitingen langs de sporen op de plaatsen die in haar actieplan als hotspots geïdentificeerd werden.

Inzake sensibilisering voert Infrabel acties:

- gericht op de lagere en middelbare scholen;

Récemment, nous apprenions par la presse qu'un prototype (*ReindeerCam*) permettant de détecter des personnes sur les voies était en cours de préparation par la start-up anversoise Engine27 pour la SNCB. Ce prototype serait équipé de caméras qui permettraient aux conducteurs de trains d'être avertis de la présence d'un animal ou d'une personne sur les voies et ainsi d'adapter la vitesse du train.

1. Pouvez-vous donner plus d'informations sur ce prototype? Des discussions entre la SNCB et Engine27 concernant ce logiciel sont-elles en cours?

2. Quelles sont les mesures que le gouvernement et la SNCB comptent mettre en place à court terme et à moyen terme pour lutter contre le *trespassing*?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 04 février 2019, à la question n° 3036 de monsieur le député Laurent Devin du 20 mars 2018 (Fr.):

1. Concernant ce prototype de logiciel, il est bien trop tôt pour parler d'un projet et donc de le chiffrer éventuellement.

Il n'y a eu qu'une réunion de travail et une présentation par l'entreprise en question de son système (une nouvelle réunion était prévue avec la firme début février 2018). Il est donc difficile à ce stade de donner plus de détails sur ce prototype de logiciel.

Infrabel s'y intéresse aussi bien dans le cadre de la protection de son personnel (possibilité de détecter une personne travaillant à proximité d'une grue rail-route qui présenterait un risque) que dans le cadre de la (difficile) détection de personnes sur les voies.

Il est clair que la SNCB et Infrabel tiendront compte de l'impact sur la régularité du trafic ferroviaire lorsqu'elles analyseront l'opportunité de se munir d'un tel système.

2. Les mesures adoptées par le gestionnaire d'infrastructure contre le trespassing sont diverses.

Au niveau infrastructurel, Infrabel installe:

- des panneaux d'interdiction de traverser les voies au niveau des bordures des quais de gares;

- des tapis anti-intrusion aux passages à niveaux les plus sensibles;

- des clôtures en pleine voie au niveau des hotspots identifiés comme tels dans son plan d'action.

En matière de sensibilisation, Infrabel mène des actions:

- au niveau des écoles primaires et secondaires;

- naar de festivalgangers toe (zeven grote festivals tijdens de zomer van 2017 en het is de bedoeling dat deze acties worden verdergezet tijdens het jaar 2018).

Daarbij komen nog de repressieve maatregelen in het kader van het toezicht uitgevoerd door Securail.

Tot slot wil ik ook nog wijzen op de administratieve boetes die zullen kunnen worden opgelegd zodra het wetsontwerp op de politie van de spoorwegen van toepassing wordt. In dat verband reken ik op iedereen om dit wetsontwerp te steunen.

DO 2017201821931

Vraag nr. 3037 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 20 maart 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Overweg ter hoogte van de chaussée de Mariemont in Morlanwelz (MV 22689).

Op 28 november 2017 reed ter hoogte van de chaussée de Mariemont in Morlanwelz een trein in op een auto. Om die reden werden op de avond van het ongeval reparatiewerken uitgevoerd. Een week later probeerde een voertuig voorbij de slagbomen van dezelfde overweg te rijden, die dicht waren voor een plechtigheid ter herdenking van de overleden arbeiders van Infrabel.

1. Welke maatregelen zult u op korte en lange termijn nemen om de veiligheid in de buurt van deze overweg te verbeteren? Zal de seininrichting worden aangepast?

2. Zal er een sensibiliseringscampagne worden opgezet om mensen bewust te maken van het gevaar van overwegen voor voetgangers en auto's?

3. Wat zijn de toekomstige plannen inzake het verminderen van het aantal overwegen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 3037 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 20 maart 2018 (Fr.):

In het overgrote aantal gevallen ligt de oorzaak van de ongevallen op overwegen niet bij de aanwezigheid zelf van de overweg, maar wel bij de onvoorzichtigheid, laat staan de roekeloosheid van bepaalde automobilisten, die de wegcode miskennen wanneer ze de betrokken verkeersborden naderen en, zoals u zelf zegt, proberen "voorbij de slagbomen" te rijden.

- à l'écoute des festivaliers (sept grands festivals lors de l'été 2017 et ces actions ont vocation à être poursuivies au cours de l'année 2018).

À cela s'ajoutent les mesures répressives dans le cadre de la surveillance exercée par Securail.

Enfin, je tiens également à signaler les amendes administratives qui pourront être infligées dès que le projet de loi sur la police des chemins de fer deviendra d'application. Je compte, dans ce cadre, sur chacun pour soutenir ce projet de loi.

DO 2017201821931

Question n° 3037 de monsieur le député Laurent Devin du 20 mars 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le passage à niveau de la Chaussée de Mariemont à Morlanwelz (QO 22689).

Le 28 novembre 2017, un véhicule a été fauché par un train à hauteur du passage à niveau de la Chaussée de Mariemont situé à Morlanwelz. C'est pour cette raison que des travaux de réparation étaient en cours le soir de l'accident. Une semaine plus tard, sur ce même passage à niveau, une voiture a tenté de forcer le barrage du passage à niveau dont les barrières se baissaient pendant une cérémonie d'hommage dédiée aux ouvriers d'Infrabel décédés.

1. Quelles sont les mesures que vous comptez mettre en place à long terme et à court terme pour renforcer la sécurité aux abords de ce passage à niveau? Un changement dans la signalisation est-il prévu?

2. Une campagne de sensibilisation est-elle prévue pour prévenir de la dangerosité des passages à niveau pour les piétions ainsi que pour les voitures?

3. Quels sont les futurs objectifs en matière de réduction des passages à niveau?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 04 février 2019, à la question n° 3037 de monsieur le député Laurent Devin du 20 mars 2018 (Fr.):

Les accidents aux passages à niveau sont causés, dans la très grande majorité des cas, non pas par la présence de ce passage à niveau justement, mais bien par l'imprudence voire l'inconscience de certains automobilistes, qui ignorent le code de la route à l'approche de ces signaux et tentent de " forcer le passage ", comme vous le mentionnez vous-même.

Infrabel bespaart zich evenwel geen enkele moeite om verandering te brengen in dergelijke houdingen en voert elk jaar grootschalige sensibiliseringscampagnes om zo veel mogelijk burgers te bereiken.

Zo heeft Infrabel in 2017 onder meer een "schokactie" gevoerd: een autowrak dat op een overweg was aangereden door een trein, werd gedurende twee maanden op verschillende plaatsen in Vlaanderen en in Wallonië tentoongesteld in de nabijheid van zeer drukke overwegen, bij een station of op het marktplein.

Een andere campagne werd in Antwerpen opgezet onder de naam *Drive home SAFE for the holidays* en richtte zich specifiek tot de vrachtwagenbestuurders in de havengebieden, uiterst gevoelige zones voor ongevallen op overwegen.

Infrabel voert eveneens specifieke sensibiliseringsacties in het lager en middelbaar onderwijs.

Infrabel beschouwt de veiligheid als een absolute prioriteit en heeft het aantal kruisingen tussen spoorwegen en de openbare weg reeds aanzienlijk verminderd.

In 2017 heeft Infrabel opnieuw belangrijke middelen uitgetrokken om de risico's te beperken: 14 overwegen werden afgeschaft.

Andere overwegen werden dan weer gerenoveerd of aangepast om de veiligheid te verbeteren. Dit beleid, evenals het sensibiliseringswerk om het gedrag van de automobilisten te wijzigen, zullen de komende jaren worden verdergezet.

Wat in het bijzonder de seininrichting van de betrokken overweg betreft, was er op 24 maart 2016 een gezamenlijk bezoek ter plaatse door vertegenwoordigers van Infrabel en van de FOD Mobiliteit en Vervoer; zij oordeelden dat de situatie beantwoordde aan het ministerieel besluit en dat er geen behoefte was aan bijkomende signalisatie.

Ook nog specifiek met betrekking tot deze overweg heeft Securail hem opgenomen in de lijst van de prioritaire overwegen om er preventieve en repressieve acties te voeren in het kader van de campagnes die gezamenlijk met de spoorwegpolitie worden gevoerd (in februari, mei en september 2018).

Néanmoins, pour faire changer ces comportements, Infrabel ne ménage pas ses efforts et mène chaque année des campagnes de sensibilisation d'envergure afin de toucher le plus grand nombre de citoyens.

En 2017, Infrabel a notamment mené une action choc: pendant deux mois, l'épave d'une voiture qui avait été percutée par un train à un passage à niveau a été exposée en différents endroits de Flandre et de Wallonie, à proximité de passages à niveau fort fréquentés, près d'une gare ou sur la place du marché.

Une autre campagne *Drive home SAFE for the holidays* lancée à Anvers s'adressait spécifiquement aux chauffeurs routiers dans les zones portuaires, qui sont des zones très sensibles en matière d'accidents aux passages à niveau.

Infrabel mène aussi des actions de sensibilisation spécifiquement dans l'enseignement primaire et secondaire.

La sécurité constitue la priorité absolue d'Infrabel, qui a déjà réduit considérablement le nombre de croisements entre les voies de chemin de fer et la voie publique.

En 2017, Infrabel a de nouveau consacré des moyens importants pour réduire les risques: 14 passages à niveau ont été supprimés.

D'autres passages à niveau ont quant à eux été rénovés ou adaptés afin d'améliorer la sécurité. Cette politique sera poursuivie dans les années à venir, de même que le travail de sensibilisation en vue de modifier le comportement des automobilistes.

Concernant la signalisation de ce passage à niveau en particulier, il a fait l'objet d'une visite conjointe de représentants d'Infrabel et du SPF Mobilité et Transports le 24 mars 2016, qui ont jugé la situation conforme à l'arrêté ministériel et ne nécessitant pas de signalisation complémentaire.

Toujours spécifiquement à ce passage à niveau, il a été intégré par Securail dans la liste des passages à niveau prioritaires pour y mener des actions de prévention et de répression dans le cadre des campagnes menées conjointement avec la police ferroviaire (en février, mai et septembre 2018).

DO 2017201821932

Vraag nr. 3038 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 20 maart 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Verwijdering van seinen in het voormalige station Raeren (MV 22732).

Volgens de informatie waarover ik beschik, betreuren spoorwegliefhebbers dat er twee seinen in het voormalige station Raeren werden weggehaald. Het is het zoveelste item op de lijst van de door Infrabel verwijderde historische objecten, want vorig jaar werden er al een als historisch monument geklasseerde seininrichting en een waterpomp weggehaald.

De spoorwegliefhebbers die het voormalige station met liefde en enthousiasme onderhouden, vrezen dat die ontmanteling zal leiden tot de teloorgang van een in historisch opzicht belangrijke site, die elk jaar heel wat bezoekers trekt.

Volgens Infrabel waren de recentelijk verwijderde seinen roestgevoelig en vormden ze geen beschermd erfgoed.

1. Is Infrabel verantwoordelijk voor de verwijdering van die installaties? Zo ja, waarom heeft de infrastructuurbeheerder die installaties laten verwijderen? Waren er geen andere oplossingen mogelijk?

2. Bevestigt u dat de seinen geen beschermd erfgoed vormden?

3. Wat is ermee gebeurd? Kunnen ze worden teruggezet?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 3038 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 20 maart 2018 (Fr.):

1. Om veiligheidsredenen was Infrabel inderdaad genoodzaakt om de twee seinen waarvan sprake, te verwijderen; omwille van hun vergevorderde staat van corrosie vormden zij een reëel gevaar, inzonderheid voor omvallen bij slechte weersomstandigheden.

2. Deze seinen bevonden zich niet binnen de beschermingszone, een zone waarover trouwens een betwisting aanhangig is bij de Raad van State.

DO 2017201821932

Question n° 3038 de madame la députée Kattrin Jadin du 20 mars 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La disparition de signaux ferroviaires à l'ancienne gare de Raeren (QO 22732).

Selon mes informations les amateurs de chemins de fer déplorent la disparition de deux signaux ferroviaires à l'ancienne gare de Raeren. Ceux-ci viennent s'ajouter à la liste des éléments historiques enlevé par Infrabel, en tenant compte des démontages - réalisés l'an dernier - d'une installation de signalisation classé monument historique et d'une pompe à eau.

Les amateurs qui entretiennent par amour et par passion le site de l'ancienne gare, craignent par ce démantèlement la perte d'un lieu d'importance historique qui attire bon nombre de visiteurs chaque année.

D'après Infrabel, les signaux ferroviaires démontés récemment étaient sensible à la rouille et n'étaient pas classés par les monuments historiques.

1. Est-ce bien Infrabel qui est responsable du démontage de ces installations? Le cas échéant quelles ont été les motivations? N'y avait-il pas d'autres solutions possibles?

2. Confirmez-vous que les signaux ferroviaires n'étaient pas classés par les monuments historiques?

3. Que sont devenus ces éléments? Est-il envisageable de les remettre en place?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 04 février 2019, à la question n° 3038 de madame la députée Kattrin Jadin du 20 mars 2018 (Fr.):

1. Pour des raisons de sécurité, Infrabel a effectivement été dans l'obligation de démonter les deux signaux en question qui présentaient un état de corrosion très important et donc un danger réel, notamment de chute en cas d'intempérie.

2. Ces signaux ne se situaient pas dans la zone de classement, zone au sujet de laquelle une contestation est d'ailleurs pendante devant le Conseil d'État.

3. Infrabel blijft steeds openstaan voor discussie over de verwijderde elementen, voor zover de veiligheidsvereisten niet in het gedrang worden gebracht en, desgevallend, wordt gezorgd voor de volledige financiering van de werken die niet tot de opdrachten van Infrabel behoren.

DO 2017201821933

Vraag nr. 3039 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 20 maart 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Prototype van een detectiesysteem voor spoorlopers (MV 23208).

Een Antwerpse start-up zal Infrabel een ontwerp presenteren van een systeem dat spoorlopers detecteert.

Aan de hand van in of op de treinen gemonteerde camera's zou deze software mensen, dieren of objecten in de buurt van de treinsporen kunnen detecteren die daar niet horen te zijn en de treinbestuurder een melding sturen, waarna de snelheid van de trein automatisch wordt aangepast. Deze methode heeft haar nut reeds bewezen in Noorwegen en de NMBS zou positief hebben gereageerd op het voorstel van de start-up.

Verschillende medewerkers van de NMBS en Infrabel beweren echter dat ze niets opgevangen hebben over deze in ontwikkeling zijnde tool en vrezen dat een dergelijk remsysteem tot meer treinvertragingen zal leiden.

1. Wordt dit prototype effectief onderzocht? Zijn er inderdaad gesprekken aan de gang?

2. Dreigt dit systeem het aantal treinvertragingen niet te doen toenemen?

3. Deze methode heeft haar efficiëntie reeds bewezen in Noorwegen. Hoeveel zou de invoering van het systeem kosten?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 3039 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 20 maart 2018 (Fr.):

Met betrekking tot dit softwareprototype is het veel te vroeg om van een project te spreken en om het eventueel te gaan becijferen.

3. Infrabel reste toujours ouverte à la discussion concernant les éléments démontés, pour autant que les impératifs de sécurité ne soient pas mis en cause et, le cas échéant, que des travaux ne relevant pas des missions d'Infrabel soient financièrement totalement pris en charge.

DO 2017201821933

Question n° 3039 de madame la députée Kattrin Jadin du 20 mars 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le prototype de détection de personnes sur les voies (QO 23208).

Une start-up anversoise va proposer un projet de logiciel de détection de personnes sur les voies ferroviaires belges à Infrabel.

Ce logiciel permet aux trains équipés de caméras de détecter des personnes, animaux ou objets qui n'ont rien à faire dans l'environnement ferroviaire, d'envoyer un signal au conducteur et ainsi d'adapter automatiquement leur vitesse. Cette méthode a déjà fait ses preuves en Norvège et la SNCB aurait répondu favorablement à la proposition de la start-up.

Cependant, plusieurs personnes de la SNCB et d'Infrabel affirment ne pas avoir eu écho de ce nouvel outil en préparation et craignent qu'un tel système de freinage risque de renforcer le retard des trains.

1. Ce projet est-il réellement étudié? Des discussions sont-elles bien en cours?

2. Ce prototype ne risque-t-il pas d'augmenter le retard des trains?

3. Cette méthode a déjà prouvé son efficacité en Norvège. Si on devait la mettre en oeuvre, à combien s'élèverait son coût?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 04 février 2019, à la question n° 3039 de madame la députée Kattrin Jadin du 20 mars 2018 (Fr.):

Concernant ce prototype de logiciel, il est bien trop tôt pour parler d'un projet et donc de le chiffrer éventuellement.

Er heeft slechts één werkvergadering plaatsgevonden en een presentatie van het systeem door de betrokken firma (een nieuwe vergadering met de firma stond gepland begin februari 2018). In dit stadium is het dan ook moeilijk om meer details te geven over dit softwareprototype.

Infrabel toont daarvoor belangstelling zowel in het kader van de bescherming van haar personeel (mogelijkheid tot detectie van een persoon aan het werk in de nabijheid van een weg-spoorkraan die een risico inhoudt) als in het kader van de (moeilijke) detectie van spoorlopers.

Wanneer de NMBS en Infrabel de wenselijkheid zullen onderzoeken om een dergelijk systeem aan te schaffen, zullen ze uiteraard rekening houden met de impact ervan op de regelmaat van het treinverkeer.

De infrastructuurbeheerder neemt maatregelen van diverse aard tegen het spoorlopen.

Inzake infrastructuur plaatst Infrabel:

- borden op de perronranden in de stations, die aangegeven dat het verboden is de sporen over te steken;

- struikelmatten aan de overwegen die het meest onderhevig zijn aan spoorlopen;

- afsluitingen langs de sporen op de plaatsen die in haar actieplan als hotspots geïdentificeerd werden.

Inzake sensibilisering voert Infrabel acties:

- gericht op de lagere en middelbare scholen;

- naar de festivalgangers toe (zeven grote festivals tijdens de zomer van 2017 en het is de bedoeling dat deze acties worden verdergezet tijdens het jaar 2018).

Daarbij komen nog de repressieve maatregelen in het kader van het toezicht uitgevoerd door Securail.

Tot slot wil ik ook nog wijzen op de administratieve boetes die zullen kunnen worden opgelegd zodra het wetsontwerp op de politie van de spoorwegen van toepassing wordt. In dat verband reken ik op iedereen om dit wetsontwerp te steunen.

Il n'y a eu qu'une réunion de travail et une présentation par l'entreprise en question de son système (une nouvelle réunion était prévue avec la firme début février 2018). Il est donc difficile à ce stade de donner plus de détails sur ce prototype de logiciel.

Infrabel s'y intéresse aussi bien dans le cadre de la protection de son personnel (possibilité de détecter une personne travaillant à proximité d'une grue rail-route qui présenterait un risque) que dans le cadre de la (difficile) détection de personnes sur les voies.

Il est clair que la SNCB et Infrabel tiendront compte de l'impact sur la régularité du trafic ferroviaire lorsqu'elles analyseront l'opportunité de se munir d'un tel système.

Les mesures adoptées par le gestionnaire d'infrastructure contre le *trespassing* sont diverses.

Au niveau infrastructurel, Infrabel installe:

- des panneaux d'interdiction de traverser les voies au niveau des bordures des quais de gares;

- des tapis anti-intrusion aux passages à niveaux les plus sensibles;

- des clôtures en pleine voie au niveau des *hotspots* identifiés comme tels dans son plan d'action.

En matière de sensibilisation, Infrabel mène des actions:

- au niveau des écoles primaires et secondaires;

- à l'écoute des festivaliers (sept grands festivals lors de l'été 2017 et ces actions ont vocation à être poursuivies au cours de l'année 2018).

À cela s'ajoutent les mesures répressives dans le cadre de la surveillance exercée par Securail.

Enfin, je tiens également à signaler les amendes administratives qui pourront être infligées dès que le projet de loi sur la police des chemins de fer deviendra d'application. Je compte, dans ce cadre, sur chacun pour soutenir ce projet de loi.

DO 2017201821934

Vraag nr. 3040 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 20 maart 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Draaischijf te Montzen (MV 22764).

Naar aanleiding van de inzet en de oproep van de actievoerders voor het behoud van de draaischijf te Montzen heeft minister René Collin die brug onlangs op de bewaarlijst van het Waals erfgoed ingeschreven. Als gevolg daarvan mag de draaibrug gedurende twaalf maanden niet verplaatst worden, waardoor de actievoerders over de nodige tijd beschikken om een concreet project uit te werken.

De site met de draaischijf is echter vervuild (ook de ondergrond), waardoor het terrein niet gesaneerd kan worden zonder de schijf te verwijderen.

1. Welke gevaren zijn er aan het vervuilde terrein verbonden? Welke problemen kunnen zich tijdens de sanering voordoen?

2. Hebt u opnieuw contact opgenomen met minister Collin om een voor iedereen bevredigende oplossing uit te werken?

3. Kan het vervuilde terrein binnen de gestelde termijn gesaneerd worden?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 3040 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 20 maart 2018 (Fr.):

De sanering vloeit voort uit een verplichting die het Waals Gewest in 2012 zelf in een regeringsbesluit heeft opgelegd ingevolge een verontreiniging van de bodem en van de lager gelegen vijvers (eigendom van Infrabel) door koolwaterstoffen afkomstig van de gasoliestand.

Om zich te schikken naar deze verplichting laat de NMBS mij weten dat ze in 2015 een door het Waals Gewest erkend studiebureau heeft belast met een saneringsproject. Zijn studie kwam tot het besluit dat het gevaar voor de gezondheid en het milieu weinig waarschijnlijk en aanvaardbaar, maar niet onbestaande, wordt geacht.

DO 2017201821934

Question n° 3040 de madame la députée Kattrin Jadin du 20 mars 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La plaque tournante de Montzen (QO 22764).

Suite à la mobilisation des défenseurs pour la maintenance de la plaque tournante de Montzen, le ministre René Collin vient de placer le pont sur la liste de sauvegarde du patrimoine wallon. De ce fait, le pont tournant ne pourra pas être déplacé dans les douze mois, permettant ainsi aux défenseurs de ficeler un projet concret.

Or, le site y compris le sol sous-jacent de la plaque tournante étant pollué, l'assainissement du site s'avère impossible sans l'enlèvement de celle-ci.

1. Quels sont les dangers que représente le site pollué? Quels problèmes peuvent surgir lors de l'assainissement?

2. Avec-vous recontacté votre collègue, le ministre Collin, afin d'élaborer une solution satisfaisante pour tous?

3. Est-ce que l'assainissement du terrain pollué peut se faire endéans le délai?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 04 février 2019, à la question n° 3040 de madame la députée Kattrin Jadin du 20 mars 2018 (Fr.):

L'assainissement procède d'une obligation imposée par la Région wallonne elle-même en 2012, par arrêté du gouvernement, suite à une pollution du sol et des étangs en contrebas (propriété d'Infrabel) avec des hydrocarbures en provenance du stand à gasoil.

La SNCB m'informe qu'afin de répondre à cette obligation, elle a mandaté en 2015 un bureau d'études agréé par la Région wallonne pour réaliser un projet d'assainissement. Son étude a conclu que le risque pour la santé et l'environnement est jugé peu probable et acceptable, mais qu'il n'est pas nul.

De eigenlijke sanering (grondwerken, pompwerken, verwerkingsoperaties in situ, enz.) zal door datzelfde studiebureau worden opgevolgd. Dankzij deze opvolging zullen de werkelijke vervuilingsgraden concreet kunnen worden opgemeten en zullen de risico's desnoods geherevalueerd kunnen worden.

De sanering van de site kan in het vooruitzicht worden gesteld, maar vereist dat alle installaties voorafgaandelijk worden weggenomen teneinde de hele zone van de gasoliestand te kunnen afschuren en zodoende dit grondwerk mogelijk te maken.

De sanering omvat eveneens het pompen en verwerken van vervuild water; deze operaties moeten noodgedwongen buiten de winterperiode plaatsvinden (wanner het niet vriest). Bijgevolg zal de NMBS hoogstwaarschijnlijk de aanvang van de saneringswerken moeten uitstellen tot begin maart 2019 om het gevaar niet te lopen dat de saneringsinstallaties beschadigd worden.

Met betrekking tot de verkoopprocedure die werd ingezet naar aanleiding van de aankondiging van minister Collin over de inschrijving van de brug op de bewaarlijst als Waals erfgoed, laat de NMBS mij weten dat ze die voorlopig heeft opgeschort en dat ze de uiteindelijke beslissing over een eventuele klassering afwacht. Tot op heden werd in het kader van dit dossier geen enkel ander initiatief genomen.

Un suivi par ce même bureau d'études sera réalisé lors des opérations d'assainissement proprement dites (terrassements, pompages, traitements in situ, etc.). Ce suivi permettra de mesurer concrètement les taux de pollution réels et de réévaluer les risques le cas échéant.

L'assainissement du site peut être envisagé, mais nécessite que toutes les installations soient préalablement enlevées afin de pouvoir décaper toute la zone du stand gasoil et permettre ainsi ce terrassement.

Par ailleurs, l'assainissement comprend des opérations de pompage et de traitement d'eau contaminée, qui doivent nécessairement avoir lieu en dehors de la période hivernale (hors gel). Il est, dès lors, fort probable que la SNCB soit contrainte de reporter le début des travaux d'assainissement à début mars 2019 pour ne pas risquer d'endommager les installations de dépollution.

Quant à la procédure de vente qui avait été initiée suite à l'annonce du ministre Collin relative au placement du pont sur la liste de sauvegarde du patrimoine wallon, la SNCB me fait savoir qu'elle l'a momentanément suspendue et qu'elle attend la décision finale concernant un éventuel classement. Aucune autre initiative n'a été prise à ce jour dans le cadre de ce dossier.

DO 2017201824425

Vraag nr. 3325 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 26 juli 2018 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Beroepsaansprakelijkheidsverzekering NMBS.

DO 2017201824425

Question n° 3325 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 26 juillet 2018 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La souscription d'une assurance responsabilité civile professionnelle par la SNCB.

In het jaarverslag van Ombudsrail pleit men ervoor dat de NMBS een beroepsaansprakelijkheidsverzekering aangaat. Als een vlucht of internationale trein gemist wordt door een vertraging op het spoor, wordt enkel die eerste trein terugbetaald. NMBS verschuilt zich achter het principe van contractsegmentatie. Dit risico is voor de reiziger onvoldoende duidelijk. Daarbovenop blijft de NMBS aan de gedupeerde reiziger zeggen dat reizigers een reisverzekering kunnen afsluiten maar dit zou niet kloppen aangezien dit enkel risico's van de klant dekt, niet van derden.

1. Zal de NMBS een beroepsaansprakelijkheidsverzekering aangaan? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?

2. Klopt het dat de NMBS deze informatie, die verkeerd zou zijn, aan gedupeerde reizigers meegeeft ondanks het feit dat Ombudsrail dit tegenspreekt en met klem vraagt dit niet te doen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 04 februari 2019, op de vraag nr. 3325 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 26 juli 2018 (N.):

1. Enerzijds wat de beroepsaansprakelijkheid van de NMBS betreft:

- de NMBS beschikt over een polis bedrijfsaansprakelijkheden met daarin ook een waarborg voor de beroepsaansprakelijkheden, evenwel met een hoge vrijstelling;

- bovendien is de verzekeraar beroepsaansprakelijkheid van een verzekerde enkel gehouden tot de aansprakelijkheden die de verzekerde ten opzichte van haar klanten heeft;

- het bestaan van een verzekering beroepsaansprakelijkheid wijzigt dan ook op zich niet de tegemoetkomingen waarop een reiziger aanspraak kan maken.

Gelet op de hoge vrijstelling van de polis bedrijfsaansprakelijkheden van de NMBS en op het feit dat de polis enkel tussenkomt in de gevallen waar de aansprakelijkheid van de NMBS in het gedrang komt, komt de polis bedrijfsaansprakelijkheden van de NMBS dan ook niet tussen voor schadeclaims van de reizigers die een vlucht of een internationale trein hebben gemist als gevolg van vertraging van hun eerste trein (gemiste aansluiting).

Dans son rapport annuel, le médiateur des voyageurs ferroviaires Ombudsrail recommande à la SNCB de souscrire une assurance responsabilité civile professionnelle. Le voyageur qui, à la suite d'un retard sur le rail rate un vol ou un train international obtient uniquement le remboursement du ticket acheté pour le premier train. La SNCB invoque le principe de la segmentation du contrat pour justifier le non-remboursement des autres titres de transport. Le voyageur n'est pas dûment informé du risque encouru. Qui plus est, la SNCB continue à signaler au voyageur lésé que les voyageurs ont la possibilité de souscrire une assurance de voyage, à tort, du reste, dès lors qu'une telle assurance couvre uniquement les risques du client mais non ceux de tiers.

1. La SNCB a-t-elle l'intention de souscrire une assurance responsabilité civile professionnelle? Dans l'affirmative, à quelle échéance? Dans la négative, pourquoi?

2. Est-il exact que la SNCB persiste à fournir des informations erronées aux voyageurs lésés alors qu'Ombudsrail conteste leur pertinence et demande instamment à l'entreprise ferroviaire de s'en abstenir?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 04 février 2019, à la question n° 3325 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 26 juillet 2018 (N.):

1. D'une part, en ce qui concerne la responsabilité civile professionnelle de la SNCB:

- la SNCB dispose d'une police responsabilité civile entreprise qui comprend également une garantie pour la responsabilité professionnelle, avec, toutefois, une franchise élevée;

- de plus, l'assureur responsabilité professionnelle d'un assuré est uniquement tenu à la responsabilité civile que l'assuré a envers ses clients;

- l'existence d'une assurance responsabilité civile professionnelle ne modifie donc pas en soi les indemnités auxquelles un voyageur peut prétendre.

Étant donné la franchise élevée de la police responsabilité civile entreprise de la SNCB et le fait que cette police n'intervient que dans les cas où la responsabilité civile de la SNCB est compromise, la police responsabilité civile entreprise de la SNCB n'intervient donc pas pour des demandes d'indemnisation de voyageurs ayant manqué un vol ou un train international en raison du retard de leur premier train (correspondance manquée).

Anderzijds, specifieke facultatieve reisverzekeringen voor treinritten, met een premie ten laste van de reiziger, houden een reeks uitsluitingen en beperkingen in, wat de relevantie van dergelijke producten voor het missen van aansluitingen beperkt.

2. Het is mogelijk dat de klantendienst in het verleden dergelijke informatie meegaf, maar dat is vandaag niet meer het geval.

D'autre part, des assurances voyage facultatives spécifiques pour les trajets en train, assorties d'une prime à charge du voyageur, ont une série d'exclusions et de restrictions limitant la pertinence de tels produits dans le cas de correspondances manquées.

2. Si le service clientèle a pu proposer ce type d'information par le passé, ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden

DO 2018201925264

Vraag nr. 1303 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 25 oktober 2018 (Fr.) aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden:

Verlaging van de drempels voor de sociale bijdragen van de zelfstandigen.

Naar aanleiding van de aankondiging in januari 2018 dat de drempels voor de sociale bijdragen van de zelfstandigen zouden worden verlaagd, een maatregel waarvoor een budget van 25 miljoen euro werd uitgetrokken, zou ik graag een antwoord krijgen op de volgende vragen.

1. Op hoeveel begunstigden rekent u in totaal?

2. Welke balans kan er al opgemaakt worden van deze maatregel?

Antwoord van de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden van 18 januari 2019, op de vraag nr. 1303 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 25 oktober 2018 (Fr.):

1. Er was vooropgesteld dat jaarlijks bijkomend 6.000 personen een aanvraag tot vermindering zouden indienen, hetgeen overeenkomt met een kost van 5,3 miljoen in 2018 en 2019.

2. De cijfers zijn bemoedigend aangezien op 30 september 2018 7.208 zelfstandigen een vermindering van hun voorlopige bijdragen hadden bekomen op basis van de vier nieuwe drempels, eventueel in de plaats van een vermindering die zij hadden bekomen, voorafgaand aan deze maatregel, op basis van een van de al bestaande drempels.

Ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes

DO 2018201925264

Question n° 1303 de monsieur le député Gautier Calomne du 25 octobre 2018 (Fr.) au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes:

La réduction des seuils de cotisation pour les indépendants.

À la suite de l'annonce au mois de janvier 2018 des réductions de seuils de cotisation pour les indépendants, et ce sur la base d'un budget global de 25 millions d'euros, je souhaiterais obtenir des réponses aux questions suivantes.

1. Quel est le nombre total de bénéficiaires escomptés?

2. Quel est le bilan actuel de mise en oeuvre de la mesure?

Réponse du ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes du 18 janvier 2019, à la question n° 1303 de monsieur le député Gautier Calomne du 25 octobre 2018 (Fr.):

1. Il était envisagé que 6.000 personnes supplémentaires par an introduisent une demande de réduction, ce qui représente un coût d'environ 5,3 millions en 2018 et 2019.

2. Les chiffres sont encourageants car au 30 septembre 2018, 7.208 indépendants avaient obtenu une réduction de leurs cotisations provisoires sur la base des quatre nouveaux seuils, éventuellement en lieu et place d'une réduction qu'ils auraient obtenue, avant cette mesure, sur la base d'un des seuils préexistants.

Deze maatregel bereikt zijn doel: het bedrag van de sociale bijdragen aanpassen aan de economische realiteit van de zelfstandigen.

Cette mesure atteint son objectif: permettre à davantage d'indépendants d'adapter de manière plus fine le montant de leurs cotisations sociales à leur réalité économique.

	Aantal aanvragen op 30/09/2018 / *Nombre de demandes au 30/09/2018*	Aantal goedgekeurde aanvragen op 30/09/2018/ *Nombre de demandes approuvées au 30/09/2018*
Aanvragen verminderde bijdragen "Drempel 17.072,56 €"/ *Demandes de cotisations réduites "Seuil 17.072,56 €"*	1.941	1.847
Aanvragen verminderde bijdragen "Drempel 21.510,08 €"/ *Demandes de cotisations réduites "Seuil 21.510,08 €"*	1.888	1.826
Aanvragen verminderde bijdragen "Drempel 38.326,61 €"/ *Demandes de cotisations réduites "Seuil 38.326,61 €"*	2.454	2.378
Aanvragen verminderde bijdragen "Drempel 54.202,01 €"/ *Demandes de cotisations réduites "Seuil 54.202,01 €"*	1.202	1.157
TOTA(A)L	7.485	7.208

DO 2018201925733

Vraag nr. 1344 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 29 november 2018 (Fr.) aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden:

RSVZ. - Aanwerving van nieuwe controleurs.

Er zullen nieuwe controleurs aangeworven worden bij de diensten van het Rijksinstituut voor de Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen (RSVZ).

1. Hoeveel controleurs zullen er in dienst genomen worden?

2. Wanneer zullen deze ambtenaren naar verwachting in dienst treden?

3. Welke taken zullen deze nieuwe personeelsleden van het RSVZ voornamelijk uitvoeren?

Antwoord van de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden van 18 januari 2019, op de vraag nr. 1344 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 29 november 2018 (Fr.):

Het is momenteel voorzien om de directie Eerlijke Concurrentie van het RSVZ te versterken met 22 personen.

Deze versterking zal als volgt gebeuren:

- 12 sociaal controleurs. Negen treden in dienst op 1 januari 2019. De drie andere worden momenteel aangeworven.

DO 2018201925733

Question n° 1344 de monsieur le député Gautier Calomne du 29 novembre 2018 (Fr.) au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes:

INASTI. - Embauche de nouveaux contrôleurs.

De nouveaux contrôleurs vont être embauchés au sein des services de l'Institut national des assurances sociales pour les travailleurs indépendants (INASTI).

1. Quel est le nombre de recrutements prévus?

2. Quel est le calendrier escompté des entrées en fonction de ces agents?

3. Quelles sont les principales missions qui seront attribuées à ces nouveaux membres du personnel de l'INASTI?

Réponse du ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes du 18 janvier 2019, à la question n° 1344 de monsieur le député Gautier Calomne du 29 novembre 2018 (Fr.):

Il est actuellement prévu de renforcer la direction Concurrence Loyale de l'INASTI de 22 personnes.

Ce renforcement s'effectuera comme suit :

- 12 contrôleurs sociaux. Neuf entrent en service au 1er janvier 2019. Les trois autres sont en train d'être recrutés.

- 9 personen voor de centrale diensten (administratieve geldboeten, dossiers inzake sociale dumping, fictieve aansluitingen, enz.).

Van deze aanwervingen treden er vijf in dienst op 1 januari 2019. Voor de andere is een aanwervingsprocedure lopende.

- 1 persoon waarvan de bestemming nog moet worden bepaald.

DO 2018201925793

Vraag nr. 1346 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Leen Dierick van 03 december 2018 (N.) aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden:

Onderzoek FAVV naar inval slachthuis Tielt (MV 26804).

Ik stel hierbij een opvolgvraag op mijn vraag nr. 1261 van 13 juli 2018 en het antwoord dat ik van u hierop heb gekregen (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2017-2018, nr. 166).

Op 5 juli 2018 waren activisten van de Fransen dierenrechtenorganisatie *269 Libération Animale* en de Belgische organisatie *Bite Back* binnengevallen in het exportslachthuis Debra Meat in Tielt.

In mijn vraag over deze inval, vroeg ik u of het Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen (FAVV) een proces-verbaal had opgesteld en welke inbreuken zij allemaal hadden vastgesteld. Ik vroeg u ook of u verdere stappen in dit dossier zou nemen. U antwoordde me in juli dat het FAVV de situatie nog aan het onderzoeken was en dat het FAVV meewerkte met het parket.

1. Heeft het FAVV zijn onderzoek naar de inval van *269 Libération Animale* en *Bite Back* in Debra Meat in Tielt afgerond?

2. Heeft het FAVV bij zijn onderzoek inbreuken vastgesteld qua reglementering en voedselveiligheid? Over welke inbreuken gaat het?

3. Hoe verloopt dat samenwerking tussen het FAVV en het parket?

4. Zal u verdere stappen ondernemen tegen *269 Libération Animale* en de organisatie *Bite Back*?

- 9 personnes pour les services centraux (amendes administratives, dossiers du dumping social, affiliations fictives, etc.).

Parmi ces recrutements, cinq entrent en fonction au 1er janvier 2019. Les autres sont en voie de recrutement.

- 1 personne dont l'affectation doit encore être déterminée.

DO 2018201925793

Question n° 1346 de madame la députée Leen Dierick du 03 décembre 2018 (N.) au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes:

L'enquête de l'AFSCA après l'intrusion dans l'abattoir de Tielt (QO 26804).

Je reviens sur ma question n° 1261 du 13 juillet 2018 et sur votre réponse (*Questions et Réponses*, Chambre, 2017-2018, n° 166).

Le 5 juillet 2018, des militants de l'organisation française de défense des animaux 269 Libération Animale et de l'organisation belge *Bite Back* se sont introduits sur le site d'*Exportslachthuis*, filiale du groupe Debra Meat à Tielt.

Dans ma question relative à cette intrusion, je vous demandais si l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA) avait dressé un procès-verbal et quelles avaient été les infractions constatées. Je vous interrogeais, en outre, sur les éventuelles mesures supplémentaires prises dans ce dossier. En juillet, vous m'aviez répondu que l'AFSCA examinait encore la situation et coopérait avec le parquet.

1. L'AFSCA a-t-elle terminé son enquête sur l'intrusion de 269 Libération Animale et *Bite Back* chez *Debra Meat* à Tielt?

2. Dans le cadre de ladite enquête, a-t-elle constaté des infractions à la réglementation et à la sécurité alimentaire? De quelles infractions s'agit-il?

3. Comment se déroule la coopération entre l'AFSCA et le parquet?

4. Entreprendrez-vous des actions additionnelles contre 269 Libération Animale et l'organisation *Bite Back*?

Antwoord van de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden van 22 januari 2019, op de vraag nr. 1346 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Leen Dierick van 03 december 2018 (N.):

1. Het agentschap heeft zijn onderzoek afgerond.

2. Het feit dat een levend dier een slachthuis verlaat, vormt een overtreding.

3. Het FAVV heeft van het parket geen enkele vraag tot verder onderzoek of ondersteuning ontvangen in het kader van dit dossier.

4. Het gaat bovenal om een schending van privé-eigendom en een diefstal. De wetgeving waarvoor het FAVV bevoegd is, is zo geschreven dat de operator die over de erkenning beschikt, de eerste verantwoordelijke is voor het correct naleven van de wetgeving. In casu werd de overtreding begaan door derden.

Het geheel van feiten is al vastgesteld en de gerechtelijke procedure is aan de gang. Het agentschap blijft beschikbaar om zijn expertise ter beschikking te stellen als dat nodig zou blijken.

Voor het overige nodig ik u uit zich te wenden tot mijn collega bevoegd voor Justitie voor meer informatie in dit opzicht.

Réponse du ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes du 22 janvier 2019, à la question n° 1346 de madame la députée Leen Dierick du 03 décembre 2018 (N.):

1. L'AFSCA a finalisé son enquête.

2. Le fait qu'un animal vivant quitte un abattoir constitue une infraction.

3. L'AFSCA n'a reçu du parquet aucune demande de poursuivre les investigations, ni aucune demande d'appui dans le cadre de ce dossier.

4. Il s'agit avant tout d'une violation d'une propriété privée et d'un vol. La législation pour laquelle l'AFSCA est compétente est conçue de telle manière que c'est l'opérateur détenant l'agrément qui est le premier responsable du respect de la législation. En l'occurrence, l'infraction a été commise par des tiers.

L'ensemble des faits a déjà été constaté et la procédure judiciaire suit son cours. L'agence reste disponible pour apporter toute son expertise si celle-ci devait s'avérer nécessaire.

Pour le surplus, je vous invite à vous adresser à mon Collègue en charge de la Justice afin de pouvoir disposer de plus d'informations à cet égard.

DO 2018201925795

Vraag nr. 1347 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 03 december 2018 (Fr.) aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden:

Overheidsopdracht voor de voedselhulp van het Fonds voor Europese hulp aan de meest behoeftigen (MV 26178).

De regering heeft haar goedkeuring gegeven voor een overheidsopdracht voor het Fonds voor Europese hulp aan de meest behoeftigen. Ik heb u daarover al een vraag gesteld, maar er werd nieuwe informatie in de pers bekendgemaakt.

Zo wordt er 12 miljoen euro uitgetrokken voor de verdeling van tal van voedselpakketten onder Belgische burgers.

Bovendien zal er specifiek op worden toegezien dat de voedselpakketten voor de meest behoeftigen kwalitatieve en milieuvriendelijke producten bevatten.

DO 2018201925795

Question n° 1347 de madame la députée Isabelle Galant du 03 décembre 2018 (Fr.) au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes:

Le marché public pour l'aide à alimentaire des Fonds européen d'aide aux plus démunis (QO 26178).

Le gouvernement a validé le lancement d'un marché public pour le Fonds européen d'aide aux plus démunis. Je vous avais déjà interrogé à ce sujet mais de nouvelles précisions sur celui-ci ont fait surface dans la presse.

Ainsi, 12 millions d'euros vont être alloués à la distribution de colis alimentaires afin de venir en aide à de nombreux citoyens belges.

Aussi, les colis alimentaires feront l'objet d'une surveillance spécifique en ce qui concerne la qualité et le respect environnemental des produits destinés aux plus démunis.

Wij juichen uw initiatieven ten aanzien van de meest behoeftigen van onze samenleving en uw grote zorg voor de voedingswaarde van deze producten toe.

1. Op welke basis werd dit bedrag van 12 miljoen euro berekend? Hoe en volgens welke criteria wordt de opwaartse herziening van dit bedrag gerechtvaardigd?

2. Hoeveel personen zullen er met dit project worden bereikt? Hoeveel voedsel wordt er naar schatting verdeeld?

3. Zal het criterium van voedselkwaliteit vooral de lokale productie van onze bedrijven ten goede komen?

4. Hebben er al Belgische bedrijven gereageerd op deze overheidsopdracht? In welke fase zit de overheidsopdracht?

Antwoord van de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden van 18 januari 2019, op de vraag nr. 1347 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 03 december 2018 (Fr.):

De middelen voor de aankoop van levensmiddelen komen van het Europese fonds FEAD en van een cofinanciering door de federale regering. Zo bedraagt de Europese financiering voor 2018 9.320.217 euro, en de cofinanciering door de Belgische Staat 2.888.679,25 euro.

Het bedrag van het Fonds werd vastgelegd in het Operationeel Programma FEAD voor de periode 2014-2020. De regering heeft er van bij het begin voor gekozen om meer financiële middelen te investeren dan waar ze zich toe had verbonden. Zo bedraagt de federale cofinanciering gemiddeld 26,55 % in plaats van de in het operationeel programma voorziene 15 %. Dit komt overeen met een politieke keuze om de personen in een precaire situatie in onze samenleving te ondersteunen en hen een sociale begeleiding te geven zoals voorzien in het FEAD.

Op basis van de vorige jaren kunnen we het aantal begunstigden ramen op 300.000 personen. In het kader van de opdracht gelanceerd in 2017, werd 12.758,89 ton levensmiddelen aangekocht.

Ik besteed bijzondere aandacht aan de aangekochte producten: voedingswaarde, afwisseling, beperking van het zout- en suikergehalte. Zo werden bijkomende gunningscriteria geïntroduceerd in het lastenboek 2018. Het doel bestaat erin om de kwaliteit van de producten voor de begunstigden en de ecologische en sociale impact van de producties te verbeteren om een antwoord te bieden op een dubbele doelstelling, namelijk de maatschappelijke integratie bevorderen en zorgen voor een gezonde en duurzame voeding.

Nous saluons vos initiatives envers les plus fragiles de notre société et votre soucis aiguisé de la qualité nutritionnelle de ces produits.

1. Sur quelle base ce montant de 12 millions d'euros a été calculé? Ce chiffre a été revu à la hausse, comment cela se justifie-t-il? Selon quels critères?

2. Combien de personnes ce projet va-t-il concerner? Pour quelle quantité de nourriture estimée?

3. Le critère de qualité des aliments favorisera-t-il particulièrement les productions locales en provenance de nos entreprises?

4. Des entreprises belges ont-elles déjà répondues à ce marché public? Pouvez-vous dresser l'état d'avancement de ce dernier?

Réponse du ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes du 18 janvier 2019, à la question n° 1347 de madame la députée Isabelle Galant du 03 décembre 2018 (Fr.):

Les moyens pour l'achat de denrées alimentaires proviennent du fonds européen FEAD et d'un cofinancement par le gouvernement fédéral. Ainsi, pour l'année 2018, le financement européen est de 9.320.217 euros et le cofinancement de l'État belge d'un montant de 2.888.679,25 euros.

Le montant du Fonds a été fixé dans le Programme opérationnel FEAD pour la période 2014-2020. Le gouvernement a fait le choix dès le départ d'investir davantage de moyens financiers que ce à quoi il s'était engagé. Ainsi, le cofinancement fédéral s'élève en moyenne à 26,55 % au lieu des 15 % prévu dans le programme opérationnel. Ceci répond à un choix politique de soutenir les personnes en situation de précarité dans notre société tout leur assurant un accompagnement social tel que prévu dans le FEAD.

Sur base des années précédentes, on peut estimer le nombre de bénéficiaires à 300.000 personnes. Dans le cadre du marché lancé en 2017, 12.758,89 tonnes de denrées alimentaires ont été achetées.

J'apporte une attention toute particulière aux produits achetés: qualités nutritionnelles, variété, limitation du taux de sel et de sucre. Ainsi, des critères supplémentaires d'attribution ont été introduits dans le cahier des charges 2018. L'objectif est d'améliorer la qualité des produits pour les bénéficiaires et l'impact environnemental et social des productions afin de pouvoir répondre à un double objectif de favoriser l'intégration sociale mais également de s'inscrire dans une démarche d'alimentation saine et durable.

Belgische ondernemingen nemen regelmatig deel aan overheidsopdrachten in het kader van het FEAD. Het doel in het kader van deze overheidsopdrachten is de deelname van verschillende actoren, met name van kmo's, te stimuleren om de kwaliteit van de producten en de productiewijzen te bevorderen, waarbij erover gewaakt wordt dat er toereikende hoeveelheden levensmiddelen beschikbaar zijn om tegemoet te komen aan de vraag. Het is een evenwicht waar ik bijzondere aandacht aan besteed in de strenge naleving van de Europese regels voor overheidsopdrachten.

Des entreprises belges participent régulièrement aux marchés publics dans le cadre du FEAD. L'objectif dans le cadre de ces marchés est de stimuler la participation de différents acteurs, notamment de PME, d'encourager la qualité des produits et des modes de production tout en veillant à disposer de quantités de denrées suffisantes pour satisfaire la demande. C'est un équilibre auquel je suis particulièrement attentif dans le strict respect des règles européennes de marchés publics.

DO 2018201925804

Vraag nr. 1350 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Leen Dierick van 03 december 2018 (N.) aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden:

Lysteriabesmetting diepvriesgroenten (MV 26642).

Een Hongaarse fabriek van het West-Vlaamse bedrijf Greenyard is vermoedelijk de bron van besmettingen met de lysteriabacterie doorheen heel Europa. Sinds 2015 is er sprake van een uitbraak van listeria monocytogenes in Oostenrijk, Denemarken, Finland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk. Al zeker 47 mensen werden ziek door deze bacterie, negen onder hen zijn zelfs overleden als een gevolg van een lysteriabesmetting. Zo kende Finland in de herfst van 2017 een kleine epidemie van voedselvergiftiging door listeria. In januari 2018 vond de Finse voedselinspectie bacteriën uit dezelfde stam in pakken diepgevroren maïs.

De Europese waarschuwingssystemen signaleerden dat, en daarop maakten de andere landen melding van doden en zieken door listeria. Op 22 maart 2018 waarschuwde de Europese Autoriteit voor Voedselveiligheid (EFSA) voor besmette diepvriesmais verpakt in Polen en geproduceerd in Hongarije en werd een onderzoek gestart om alles te traceren.

DO 2018201925804

Question n° 1350 de madame la députée Leen Dierick du 03 décembre 2018 (N.) au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes:

Les légumes Greenyard surgelés contaminés à la listeria (QO 26642).

Une usine hongroise de l'entreprise de Flandre occidentale Greenyard est soupçonnée d'être à l'origine des contaminations à la listéria à l'échelle européenne. La présence de Listeria monocytogenes a été détectée depuis 2015 en Autriche, au Danemark, en Finlande, en Suède et au Royaume-Uni. À ce jour, 47 personnes ont déjà été contaminées par ladite bactérie et neuf d'entre elles sont décédées des suites de la listériose. À l'automne 2017, la Finlande a connu une petite épidémie d'intoxication alimentaire par la listéria. En janvier 2018, les services d'inspection alimentaire finlandais ont découvert des bactéries issues de cette même souche dans des paquets de maïs surgelés.

Ces faits ont été signalés par le système européen d'alerte et les autres pays précités ont alors rapporté les cas de décès dus à la listériose et les cas de malades contaminés par la listéria. Le 22 mars 2018, l'Autorité européenne de sécurité des aliments (AESA) a lancé une mise en garde contre du maïs surgelé contaminé conditionné en Pologne et produit en Hongrie et une enquête a été ouverte, de sorte à tracer l'origine de la contamination.

Bij twee onderzoeken vond het Hongaarse voedselagentschap de bacterie terug in de Greenyard fabriek, waarbij niet enkel de mais bleek besmet te zijn. De productie in de fabriek werd stilgelegd en alle producten die sinds 2016 de fabriek hadden verlaten, werden teruggeroepen. Op 3 juli meldde de EFSA officieel dat de doden en zieken wellicht terug te voeren zijn tot de besmetting in de Hongaarse fabriek van Greenyard.

In de fabriek en bij de doden werden immers eenzelfde type van de listeriabacterie aangetroffen. Het was echter wachten voordat het nieuws ook in België doorsijpelde. Het was Greenyard zelf die als eerste communiceerde en dit pas voor het eerst op 4 juli. Ze lieten weten dat ze alle diepvriesgroenten die tussen 13 augustus 2016 en 20 juni 2018 in de vestiging in Hongarije waren vervaardigd, terugriepen. In zijn communicatie vermeldde Greenyard echter niets over de mogelijke link tussen de besmette groenten en de negen Europese doden. Het was pas acht dagen later, namelijk op donderdag 12 juli, dat het Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen (FAVV) communiceerde over de zaak en het een overzicht gaf van welke producten preventief werden teruggeroepen.

Op vrijdag 13 juli, amper één dag nadat het FAVV de terugroepactie was begonnen, communiceerde Greenyard dat ook Colruyt en Delhaize producten uit de rekken moesten halen. Diezelfde vrijdag was het de pers die de link legde tussen de Hongaarse Greenyard fabriek en de negen doden.

1. Wanneer werd u op de hoogte gebracht van de lysteria-uitbraak in de Hongaarse fabriek van Greenyard? Door wie werd u op de hoogte gebracht?

2. Sinds wanneer is het FAVV op de hoogte van een mogelijke link tussen de lysteria-uitbraak en de Hongaarse fabriek van Greenyard? Door wie werd het FAVV op de hoogte gebracht?

3. Waarom communiceerde het FAVV pas op 12 juli 2018? Zowel de EFSA als Greenyard zelf hadden respectievelijk negen en acht dagen eerder al gecommuniceerd over de lysteriabesmetting.

4. Welke maatregelen heeft u genomen sinds u daarvan op de hoogte bent?

5. Welke maatregelen heeft het FAVV genomen sinds de melding van de EFSA dat de Greenyard fabriek in Hongarije wellicht de bron is van de lysteria-uitbraak? Werden er extra controles uitgevoerd op producten van Greenyard? Zo ja, wat waren de resultaten?

Dans le cadre de deux enquêtes, l'Agence hongroise de sécurité des aliments a détecté la bactérie dans l'usine hongroise de Greenyard et il s'est avéré à cette occasion que le maïs n'était pas le seul produit contaminé. La production a été interrompue et tous les produits sortis de l'usine depuis 2016 ont été rappelés. Le 3 juillet, l'AESA a déclaré officiellement que la contamination des installations de l'usine hongroise de Greenyard était probablement la cause des décès et des infections.

En effet, une même souche de listéria a été détectée que ce soit à l'usine ou dans les analyses effectuées à la suite des décès. L'information a cependant tardé à parvenir en Belgique. Elle n'a été fournie que le 4 juillet par l'entreprise Greenyard elle-même. Celle-ci a annoncé le rappel de l'ensemble des légumes surgelés produits sur le site hongrois entre le 13 août 2016 et le 20 juin 2018. Elle n'a toutefois rien mentionné à propos du lien éventuel entre les légumes contaminés et les neufs morts dénombrés en Europe. Ce n'est que huit jours plus tard, c'est-à-dire le jeudi 12 juillet, que l' Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA) a communiqué sur ce dossier et a livré la liste des produits rappelés à titre préventif.

Le vendredi 13 juillet, un jour à peine après le lancement par l'AFSCA de l'action de rappel, Greenyard a indiqué qu'elle avait également invité Colruyt et Delhaize à retirer des produits de leurs rayonnages. Ce sont les médias qui, le même jour, ont établi la corrélation entre l'usine hongroise de Greenyard et les neuf décès.

1. À quelle date avez-vous été informé de la contamination à la listéria du site de production hongrois de Greenyard? Qui vous a communiqué cette information?

2. Depuis quand l'AFSCA est-elle informée du lien possible entre la contamination à la listéria et l'usine hongroise de Greenyard? Qui a alerté l'AFSCA?

3. Pourquoi l'AFSCA a-t-elle attendu le 12 juillet 2018 pour communiquer sur la contamination à la listéria, alors que l' AESA et Greenyard l'avaient fait respectivement neuf et huit jours avant?

4. Quelles mesures avez-vous prises après avoir été informé de la situation?

5. Qu'a fait l'AFSCA après avoir appris par l'AESA que l'usine hongroise de Greenyard était probablement la source du foyer de listéria? Les produits de Greenyard ont-ils fait l'objet de contrôles supplémentaires? Dans l'affirmative, quels en ont été les résultats?

6. Hoe verloopt de controle op diepvriesproducten die vanuit de Hongaarse fabriek van Greenyard worden ingevoerd in België? Hoeveel controles werden er de voorbije vijf jaar uitgevoerd? Wat waren de resultaten van deze controles? Hoe vaak werden er de voorbije vijf jaar lysteriabacteriën aangetroffen bij producten van Greenyard?

7. Weet u of er ook in België mensen besmet zijn met deze specifieke stam van listeria monocytogenes? Hoeveel besmettingen werden er de voorbije vijf jaar in België vastgesteld?

8. De terugroepactie door het FAVV die werd gestart op 12 juli 2018, was preventief. Hoeveel producten werden er binnengebracht?

9. Er heerst nog veel onduidelijkheid over deze zaak en de draagwijdte ervan. Wat zal u doen om de bevolking de nodige informatie te bezorgen over de verdere ontwikkelingen in deze zaak? Hoe zal het FAVV verder communiceren?

Antwoord van de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden van 31 januari 2019, op de vraag nr. 1350 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Leen Dierick van 03 december 2018 (N.):

1. Het FAVV heeft mijn kabinet ingelicht over de problematiek van Greenyard op 4 juli 2018.

2. Er was een onderzoek lopende in Hongarije, maar de link tussen de verschillende gevallen van listeriose en de betrokkenheid van de Hongaarse fabriek werd pas gelegd in de gezamenlijke publicatie van ECDC-EFSA: *Rapid Outbreak Assessment (ROA) on a "multi-country outbreak of Listeria monocytogenes serogroup IVb, multi-locus sequence type 6, infections linked to frozen corn and possibly to other frozen vegetables*".

In dit document werden geen concrete gegevens meegedeeld en zeker niet met betrekking tot de distributie van producten in België vanuit de Hongaarse vestiging. Vóór 6 juli 2018 werd er geen enkel RASFF alert bericht gestuurd, er was enkel een news bericht met betrekking tot de vaststellingen van het Hongaars Voedselagentschap in Hongarije. Het FAVV werd op dinsdag 3 juli 2018 om 17.44 uur per mail geïnformeerd over de publicatie op de website van EFSA van hogergenoemde Rapid Outbreak Assessment.

6. Comment les produits surgelés de l'usine hongroise de Greenyard importés en Belgique sont-ils contrôlés? Combien de contrôles ont-ils été effectués au cours des cinq dernières années? Quels en ont été les résultats? À combien de reprises au cours de la période concernée, la présence de listéria a-t-elle été détectée dans des produits de Greenyard?

7. Etes-vous informé d'éventuelles contaminations par cette souche spécifique de listeria monocytogenes en Belgique? Combien de contaminations ont-elles été recensées en Belgique au cours des cinq dernières années?

8. L'action de rappel de l'AFSCA du 12 juillet 2018 a été lancée à titre préventif. Combien de produits ont-ils été rapportés?

9. De nombreuses zones d'ombre subsistent dans ce dossier, de même que sur l'ampleur de la contamination. Que comptez-vous faire pour informer la population des développements ultérieurs dans ce dossier? Comment l'AFSCA va-t-elle organiser la suite de la communication?

Réponse du ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes du 31 janvier 2019, à la question n° 1350 de madame la députée Leen Dierick du 03 décembre 2018 (N.):

1. L'AFSCA a informé mon cabinet de la problématique Greenyard en date du 4 juillet 2018.

2. Une enquête était en cours en Hongrie, mais le lien entre les différents cas de listériose et l'implication de l'usine hongroise n'a été établi que dans la publication de l'évaluation conjointe de l'ECDC et de l'EFSA: *Rapid Outbreak Assessment (ROA) on a "multi-country outbreak of Listeria monocytogenes serogroup IVb, multi-locus sequence type 6, infections linked to frozen corn and possibly to other frozen vegetables*".

Ce document ne communiquait pas de données concrètes et encore moins concernant la distribution, sur le marché belge, de produits issus de la filiale hongroise. Avant le 6 juillet 2018, aucune notification RASFF de type "alert" n'a été transmise, mais seulement une notification de type *news* relative aux constatations faites en Hongrie par l'Agence alimentaire hongroise. Le mardi 3 juillet 2018 à 17 h 44, l'AFSCA a été informée par e-mail de la publication du *Rapid Outbreak Assessment* susmentionné sur le site Internet de l'EFSA.

3. Op 6 juli werd het FAVV via een RASFF alert ingelicht over de distributie van producten in België. Het FAVV heeft op 6 juli 2018 een eerste maal gecommuniceerd door publicatie op de website van het persbericht van Greenyard verstuurd naar persagentschap Belga met betrekking tot alle producten die maïs bevatten van de betrokken vestiging in Hongarije.

Een tweede persbericht werd op 12 juli 2018 opgesteld en verspreid voor de overige groenten die betrokken waren in de recall (erwten, gebroken bonen en pastinaak).

Op 14 juli 2018 werd nog een algemene communicatie gericht aan de consumenten om hen te wijzen op het belang van de voorschriften die op de verpakking aanwezig zijn: "Leest u altijd het etiket van uw bevroren groenten? Gebruiksvoorschriften van de fabrikant zijn meer dan nuttig, ze zorgen voor een voedselveilig product!"

Ook op facebook werd melding gemaakt van de twee recalls van de producten van Greenyard. Bij telling op 19 juli 2018 heefet het Agenschap vastgesteld dat hiermee 150.000 personen werden bereikt en dat deze melding werd gedeeld op facebook door 1.100 personen.

4. Het FAVV is verantwoordelijk voor de opvolging van de recalls en terugroepingen die door de levensmiddelenbedrijven georganiseerd moeten worden. In dit geval moesten er geen bijkomende maatregelen worden genomen omdat de normale procedures volstonden.

5. Het FAVV heeft reeds op 4 juli 2018 aan Greenyard Frozen Belgium gevraagd om haar recallprocedures op te starten, hoewel op dat ogenblik de communicatie van de Hongaarse autoriteiten geen informatie bevatte met betrekking tot de producten, noch met betrekking tot de landen die effectief betrokken waren. Toch werd de aanwezige stock bij Greenyard Frozen Belgium preventief geblokkeerd, werd de tracering opgevraagd en werd hen opgelegd een persbericht op te stellen voor de betrokken producten, die in België op de markt gebracht werden.

6. Producten die afkomstig zijn uit andere lidstaten mogen geen voorwerp uitmaken van een specifieke controle door hun afkomst, krachtens het vrije verkeer van goederen binnen de EU. Analyses op Listeria zijn voorzien binnen het controleprogramma dat opgemaakt wordt op basis van een risico-evaluatie. De resultaten van de analyses in het kader van het controleprogramma zijn beschikbaar in het activiteitenverslag van het FAVV dat beschikbaar is via hun website.

3. Le 6 juillet, via une alerte RASFF, l'AFSCA a été informée des produits ayant déjà été distribués en Belgique. L'AFSCA a fait une première communication le 6 juillet 2018 en publiant sur son site Internet le communiqué de presse de *Greenyard*, qui avait été envoyé à l'agence de presse Belga, concernant tous les produits contenant du maïs en provenance de l'usine incriminée en Hongrie.

Un deuxième communiqué de presse a été rédigé et diffusé le 12 juillet 2018 concernant les autres légumes concernés par le rappel de produits (petits pois, haricots verts coupés et panais).

Le 14 juillet 2018, une communication générale a encore été adressée aux consommateurs afin d'attirer leur attention sur l'importance des instructions figurant sur l'emballage des produits surgelés: "Lisez-vous toujours l'étiquette sur l'emballage de vos légumes surgelés? Les instructions d'utilisation du fabricant sont plus qu'utiles; elles garantissent un produit alimentaire sûr!"

Les deux rappels de produits Greenyard ont également été postés sur Facebook. Par comptage en date du 19 juillet 2018, l'Agence a pu constater que cette publication avait atteint 150.000 personnes et qu'elle avait ensuite été partagée sur Facebook par 1.100 personnes.

4. L'AFSCA est responsable du suivi des rappels de produits qui doivent être organisés par les entreprises du secteur alimentaire. Dans ce cas-ci, aucune mesure complémentaire n'a dû été prise car les procédures ordinaires étaient suffisantes.

5. Le 4 juillet 2018, l'AFSCA a déjà demandé à Greenyard Frozen Belgium de lancer ses procédures de rappel de produits, alors même qu'à cette date la communication des autorités hongroises ne comportait aucune information relative aux produits ni aux pays effectivement concernés. Le stock présent chez Greenyard Frozen Belgium a tout de même été bloqué de manière préventive, la traçabilité a été demandée et la rédaction d'un communiqué de presse a été ordonnée pour les produits concernés se trouvant déjà sur le marché belge.

6. En vertu de la libre circulation des marchandises au sein de l'UE, les produits en provenance d'autres États membres ne peuvent pas faire l'objet de contrôles spécifiques en raison de leur provenance. Des analyses du point de vue de la listeria sont prévues dans le programme de contrôle, qui est élaboré sur base d'une évaluation des risques. Les résultats des analyses réalisées dans le cadre du programme de contrôle sont repris dans le rapport d'activités de l'AFSCA qui est disponible sur son site Internet.

Elke exploitant van een levensmiddelenbedrijf moet het FAVV in het kader van de meldingsplicht onmiddellijk inlichten wanneer hij van oordeel is of redenen heeft om te denken dat een product schadelijk kan zijn voor de gezondheid van de consument. In de voorbije vijf jaar werd geen melding gedaan door Greenyard voor wat betreft de aanwezigheid van Listeria.

7. Er zijn wel degelijk meldingen van listeriose in België maar op dit moment beschikken wij over geen informatie die een besmetting van deze stam in België kan bevestigen.

8. Zoals u kan nagaan op de website van het FAVV werd de recall reeds gestart op 6 juli 2018. Een tweede volgde op 12 juli 2018.

9. Het Voedselagentschap legt de bedrijven in België op om producten terug te roepen wanneer het Agentschap dit nodig acht. De communicatiedienst van het FAVV stelt systematisch zijn diensten ter beschikking van bedrijven die een recall moeten communiceren. Het is de bedoeling snel duidelijke en volledige informatie voor de consument te hebben. De communicatiedienst van het FAVV ziet er dus op toe om dit doel te bereiken en legt daarna het bedrijf op om het uiteindelijke bericht naar het persagentschap Belga te sturen.

Van zijn kant uit plaatst het Agentschap het bericht op zijn website, facebookpagina's, twitter en stuurt het eveneens naar de abonnees van de Nieuwsbrief *recalls* van het FAVV. De woordvoerders van het Agentschap oefenen eveneens druk uit in de berichten naar de pers die zich daartoe lenen opdat de media zoveel mogelijk voor recalls zouden gesensibiliseerd worden en opdat deze daarna via hun kanalen opgenomen worden (kranten, website, sociale media).

Wat de twee recalls van Greenyard betreft heeft het Agentschap meer dan 150.000 personen bereikt via de eigen facebookberichten die meer dan 1.100 keer werden gedeeld onder de internetgebruikers.

Het FAVV tracht eveneens de consument te sensibiliseren over het nut om zich te abonneren op zijn sociale netwerken. Het Agentschap schrijft meer bepaald wedstrijden uit tijdens beurzen opdat meer consumenten de facebookpagina liken en zij dus rechtstreeks toegang hebben tot de informatie betreffende recalls en andere gevaren in de voedselketen.

Dans le cadre de la notification obligatoire, tout exploitant du secteur alimentaire doit immédiatement informer l'AFSCA s'il considère ou a des raisons de penser qu'un produit peut être préjudiciable à la santé des consommateurs. Au cours des cinq dernières années, aucune notification n'a été faite par Greenyard concernant la présence de Listeria.

7. Des cas de listériose ont bel et bien été notifiés en Belgique, mais nous ne disposons pour l'instant pas d'informations permettant de confirmer une contamination par cette souche en Belgique.

8. Comme vous pouvez le vérifier sur le site Internet de l'AFSCA, le rappel de produits a déjà été lancé en date du 6 juillet 2018. Un deuxième rappel a suivi le 12 juillet 2018.

9. L'Agence alimentaire impose aux entreprises belges de rappeler les produits lorsqu'elle estime que cela est nécessaire. Le service communication de l'AFSCA met systématiquement ses services à la disposition des entreprises qui doivent communiquer dans le cadre d'un rappel de produits. L'objectif est que le consommateur dispose rapidement d'informations claires et complètes. Le service communication de l'AFSCA veille donc à atteindre cet objectif et impose ensuite à l'entreprise d'envoyer le communiqué final à l'agence de presse Belga.

De son côté, l'Agence publie le communiqué sur son site Internet, ses pages Facebook, Twitter, et l'envoie également aux abonnés de la newsletter *"Rappels de produits*" de l'AFSCA. Les porte-paroles de l'Agence exercent également une certaine pression au niveau des communiqués de presse sur le sujet afin de sensibiliser autant que possible les médias aux rappels de produits et que ceux-ci les reprennent ensuite via leurs canaux (journaux, site Internet, médias sociaux, etc.).

En ce qui concerne les deux rappels de Greenyard, l'Agence a atteint plus de 150.000 personnes via ses propres publications Facebook, qui ont suscité plus de 1.100 partages parmi les internautes.

L'AFSCA essaie aussi de sensibiliser les consommateurs à l'utilité de s'abonner à ses réseaux sociaux. Plus particulièrement, l'Agence organise des concours lors des divers salons et foires afin que davantage de consommateurs "aiment" la page Facebook et aient ainsi directement accès aux informations concernant les rappels de produits et autres dangers pour la chaîne alimentaire.

DO 2018201926003

Vraag nr. 1352 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 21 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden:

Fiscaal voordeel voor de uitbetaling van overuren

Volgens mijn informatie mogen werknemers jaarlijks 130 overuren tegen een fiscaal gunsttarief uitbetaald krijgen. Dat maakt het voor heel wat kmo's én voor hun werknemers mogelijk om meer uren te draaien als er veel werk is in de onderneming.

Naar ik verneem staat de teller voor sommige werknemers al snel op 130 overuren, waarna ze minder gemotiveerd zijn om nog overuren te maken omdat het hun geen financieel voordeel meer oplevert. Dat is natuurlijk bijzonder lastig voor de ondernemers.

1. Hoe vaak worden er effectief overuren uitbetaald met een fiscale korting? Gebeurt dat vaak?

2. Zou het eventueel een optie zijn om het maximale aantal overuren dat in aanmerking wordt genomen voor het fiscale voordeel te verhogen tot 200 per jaar?

Antwoord van de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden van 23 januari 2019, op de vraag nr. 1352 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 21 januari 2019 (Fr.):

Ik nodig het geachte lid uit zijn vraag te stellen aan mijn collega Alexander De Croo, minister van Financiën (vraag nr. 2532 van 7 februari 2019).

DO 2018201926003

Question n° 1352 de madame la députée Kattrin Jadin du 21 janvier 2019 (Fr.) au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes:

Les heures supplémentaires fiscalement avantageuses.

D'après mes informations, un travailleur peut annuellement prester 130 heures supplémentaires qui sont fiscalement avantageuses. Grâce à ces heures de travail fiscalement avantageuses, de nombreuses PME et ses travailleurs ont la possibilité de travailler au-delà des heures habituelles, notamment lorsque l'entreprise a beaucoup à faire.

Cependant, il me revient que pour certains travailleurs, ces 130 heures sont assez rapidement prestées. Ensuite, le travailleur n'est plus tellement motivé de rester après ses heures car les avantages financiers ne sont plus offerts - au grand dam des entrepreneurs.

1. Disposez-vous d'informations quant à la fréquence de l'application desdites heures supplémentaires fiscalement avantageuses? Sont-elles souvent prises en considération?

2. Serait-il envisageable d'augmenter les heures supplémentaires à 200 heures par an?

Réponse du ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes du 23 janvier 2019, à la question n° 1352 de madame la députée Kattrin Jadin du 21 janvier 2019 (Fr.):

J'invite l'honorable membre à adresser sa question à mon collègue Alexander De Croo, ministre des Finances (question n° 2532 du 7 février 2019).

DO 2018201926050

Vraag nr. 1359 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Fabienne Winckel van 21 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden:

Kortere opzegtermijnen.

DO 2018201926050

Question n° 1359 de madame la députée Fabienne Winckel du 21 janvier 2019 (Fr.) au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes:

Les délais de préavis raccourcis.

In januari 2014 werd de proefperiode voor arbeiders en bedienden afgeschaft. Van die maatregel is men uiteindelijk weer teruggekomen. Sinds 1 mei 2018 wordt de geleidelijke opbouw van de opzegtermijn immers sterk vertraagd tijdens de eerste zes maanden van een nieuwe arbeidsovereenkomst.

Volgens u zou deze maatregel de bedrijven ertoe aanzetten meer mensen aan te werven.

1. Kunt u thans de impact van deze maatregel evalueren?

2. Worden er minder arbeidsovereenkomsten voor bepaalde tijd en voor uitzendarbeid en meer arbeidsovereenkomsten voor onbepaalde tijd gesloten?

3. Hebt u een stijging van het aantal ontslagen vastgesteld?

Antwoord van de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden van 23 januari 2019, op de vraag nr. 1359 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Fabienne Winckel van 21 januari 2019 (Fr.):

Ik nodig het geachte lid uit zijn vraag te stellen aan mijn collega Kris Peeters, minister van Werk en Economie (vraag nr. 2601 van 8 februari 2019).

En janvier 2014, la suppression de la période d'essai des ouvriers et employés avait été instaurée. Une mesure qui a finalement été renvoyée aux oubliettes. En effet, depuis le 1*er* mai 2018, la progressivité des périodes de préavis est ralentie de manière significative dans les six premiers mois d'un nouveau contrat de travail.

Selon vous, cette mesure allait faciliter les engagements du côté des entreprises.

1. À ce jour, pouvez-vous faire le point sur l'impact de cette mesure?

2. Y a-t-il moins de recours au contrat à durée déterminée (CDD) et à l'intérim et plus de recours au contrat à durée indéterminée (CDI)?

3. N'avez-vous pas constaté plus de licenciements?

Réponse du ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes du 23 janvier 2019, à la question n° 1359 de madame la députée Fabienne Winckel du 21 janvier 2019 (Fr.):

J'invite l'honorable membre à adresser sa question à mon collègue Kris Peeters, ministre de l'Emploi et de l'Économie (question n° 2601 du 8 février 2019).

Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee

Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord

DO 2017201820011

Vraag nr. 1376 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Quickenborne van 04 januari 2019 (N.) aan de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee:

Belgische ranking in het Doing Business-rapport.

De jaarlijkse *Doing Business*-rapporten van de Wereldbank meten hoe gemakkelijk men in verschillende landen een bedrijf kan starten en kan ondernemen. Daarvoor kijkt men onder meer naar de impact van regulering op het vlak van opstartprocedures, belastingdruk, kredietverstrekking, bouwvergunningen en dergelijke meer.

DO 2017201820011

Question n° 1376 de monsieur le député Vincent Van Quickenborne du 04 janvier 2019 (N.) au ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord:

Classement belge dans le rapport Doing Business.

Le rapport annuel *Doing Business* de la Banque mondiale mesure la facilité avec laquelle on peut créer et faire fonctionner une entreprise dans différents pays. À cet effet, on examine notamment l'impact de la réglementation en matière de procédures de démarrage, de pression fiscale, d'octroi de crédit, de permis de bâtir, *etc*.

In 2006 haalde ons land een 18e plaats in de wereldwijde ranking. Dat was het gevolg van verschillende initiatieven die het ondernemen in ons land vergemakkelijkten. Onder meer door het opstarten van een bedrijf drastisch te vereenvoudigen, een unieke gegevensinzameling via de Kruispuntbank Ondernemingen in te voeren of elektronische facturatie wettelijk mogelijk te maken.

Intussen zijn we, in het recentste rapport *Doing Business* 2018, gezakt naar een schamele 52e plaats. Terwijl een vergelijkbaar land als Denemarken op de derde plaats staat en onze naaste buurlanden veel beter scoren.

1. Wat zijn volgens u de oorzaken van deze daling?

2. Hoe bent u van plan om ons land opnieuw te laten stijgen in deze ranking?

3. Op welke plaats zou u ons land graag zien staan? Hebt u de ambitie om opnieuw de top 20 te halen?

Antwoord van de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee van 22 januari 2019, op de vraag nr. 1376 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Quickenborne van 04 januari 2019 (N.):

In antwoord op deze vragen verwijs ik graag naar het uitgebreid antwoord dat op 26 april 2018 door collega Peeters werd gegeven op de parlementaire vraag nr. 1963 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2017-2018, nr. 154 van 26 april 2018, p. 157-159).

En 2006, notre pays avait décroché une 18e place au classement mondial à la suite d'une série d'initiatives facilitant la création d'une entreprise en Belgique. Parmi ces initiatives, citons notamment la simplification drastique de la procédure de création d'une entreprise, l'instauration d'une collecte unique de données par le biais de la Banque-Carrefour des entreprises ou la légalisation de la facturation électronique.

Depuis, selon le dernier rapport *Doing Business* (2018), la Belgique serait reléguée à une misérable 52e position, alors qu'un pays comparable, comme le Danemark, figure en troisième place du classement et que nos proches voisins affichent de bien meilleures performances.

1. Quelles sont, selon vous, les causes de cette chute?

2. Quelles actions comptez-vous entreprendre pour que notre pays remonte au classement?

3. En quelle position souhaiteriez-vous voir notre pays figurer? Ambitionnez-vous de réintégrer le top 20?

Réponse du ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord du 22 janvier 2019, à la question n° 1376 de monsieur le député Vincent Van Quickenborne du 04 janvier 2019 (N.):

En réponse à ces questions, je vous renvoie à la réponse détaillée donnée le 26 avril 2018 par M. Peeters à la question parlementaire n° 1963 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2017-2018, n° 154 du 26 avril 2018, p. 157-159).

DO 2017201822336

Vraag nr. 1378 van de heer volksvertegenwoordiger Brecht Vermeulen van 04 januari 2019 (N.) aan de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee:

Kafka.be (MV 23430 - SV 1482)).

De webstek *www.kafka.be* zou overeenkomstig de *only once*-wet van 5 mei 2014 de plaats moeten zijn waar men twijfels kan uiten over nieuwe elektronische of papieren formulieren van een federale instantie gericht aan personen of organisaties. Het is ook een plaats waar informatie kan worden gedeeld.

DO 2017201822336

Question n° 1378 de monsieur le député Brecht Vermeulen du 04 janvier 2019 (N.) au ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord:

Kafka.be (QO 23430 - QE 1482).

Selon la loi du 5 mai 2014 relative à la collecte unique des données, la loi dite *only once*, le site web www.kafka.be devrait être le réceptacle de questionnements de citoyens ou d'organisations concernant les nouveaux formulaires électroniques ou formulaires papier qui leur sont adressés par une autorité fédérale. Il s'agit également d'une plate-forme d'échange d'informations.

Tot half vorig jaar verwees de webstek zelfs nog naar de vorige minister voor Administratieve Vereenvoudiging.

Vandaag staan er geen thema's meer in de themalijst, terwijl de laatste thema's die ik in april 2017 nog heb teruggevonden (e-ID en e-factuur) werden toegevoegd in het voorjaar van 2014.

Vorig jaar kon ik nog een vraag uit 2015 van een burger terugvinden. Vandaag staat er geen enkele nieuwe toevoeging meer op deze webstek.

1. Is *www.kafka.be* nog een federale overheidswebstek? Zo ja, door wie wordt die beheerd?

2. Hoeveel nieuwe ideeën werden er sedert 1 juli 2014 gepost in de ideeënbus (graag cijfers per jaar)? Welke voorstellen werden er gedaan?

3. Waarom werd er na het voorjaar van 2014 geen nieuwe content toegevoegd aan de webstek?

4. Is het de bedoeling om nog verder gebruik te maken van deze webstek? Zo ja, met welke inhoud en binnen welke timing? Zo neen, waarom niet?

Antwoord van de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee van 22 januari 2019, op de vraag nr. 1378 van de heer volksvertegenwoordiger Brecht Vermeulen van 04 januari 2019 (N.):

In antwoord op deze vragen verwijs ik naar het antwoord dat op 16 februari 2018 door mijn voorganger de heer Theo Francken werd gegeven op de identieke mondelinge vraag nr. 1229 van de heer Vermeulen (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2017-2018, nr. 145 van 16 februari 2018, p. 279-280).

Ik kan hier enkel nog aan toevoegen dat intussen de website *www.vereenvoudiging.be* werd uitgebreid met een *only once*-meldpunt dat rechtstreeks bereikbaar is via volgende link: *https://onlyonce.vereenvoudiging.be/n*l.

Jusqu'à la mi-2017, le site web faisait même toujours référence à l'ancien ministre de la Simplification administrative.

Aujourd'hui, plus aucun thème ne figure dans la liste et les derniers thèmes que j'ai pu retrouver en avril 2017 (la carte d'identité électronique et la facturation électronique) avaient été ajoutés au printemps 2014.

L'an dernier, j'ai encore pu retrouver une question adressée par un citoyen en 2015 mais, depuis, plus aucun nouveau contenu n'a été ajouté à ce site.

1. Le site public *www.kafka.be*est-il toujours opérationnel? Dans l'affirmative, qui en assume la gestion?

2. Combien de nouvelles idées ont-elles abouti dans la boîte à idées depuis le 1er juillet 2014 (si possible par année)? Quelles nouvelles idées ont-elles été proposées?

3. Pour quelle raison plus aucun contenu n'a-t-il été ajouté à ce site web après le printemps 2014?

4. A-t-on l'intention de réactiver ce site web? Dans l'affirmative, avec quel contenu et dans quel délai? Dans la négative, pourquoi?

Réponse du ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord du 22 janvier 2019, à la question n° 1378 de monsieur le député Brecht Vermeulen du 04 janvier 2019 (N.):

En réponse à ces questions, je me réfère à la réponse donnée le 16 février 2018 par mon prédécesseur, monsieur Theo Francken, à la question orale identique n° 1229 de monsieur Vermeulen (*Questions et Réponses*, Chambre, 2017-2018, n° 145 du 16 février 2018, pages 279-280).

Je ne peux qu'ajouter qu'entre-temps, le site web *www.simplification.be* a été enrichi avec un point de contact *only once* qui est directement accessible via le lien suivant: *https://onlyonce.vereenvoudiging.be/fr*.

DO 2017201822642

Vraag nr. 1380 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Peteghem van 04 januari 2019 (N.) aan de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee:

Administratieve lasten ondernemingen.

De doelstelling van deze regering is om de administratieve lasten met 30 % te verminderen. Een kmo-vereenvoudigingsplan met 120 maatregelen is in uitvoering.

In samenwerking met de Dienst voor Administratieve Vereenvoudiging (DAV) voert het Federaal Planbureau om de twee jaar een raming uit van de administratieve lasten die wegen op de ondernemingen en de zelfstandigen in België. Het Planbureau publiceerde de resultaten die betrekking hebben op de administratieve lasten voor het jaar 2016.

1. Wat zijn de ambities voor 2018 en 2019 op vlak van daling van de administratieve lasten?

2. Wat is de geraamde impact van deze 120 maatregelen op de administratieve lasten?

3. Zullen we met het huidig pallet aan besliste maatregelen - waaronder het vereenvoudigingsplan voor de kmo's - de ambitie van 30 % kunnen realiseren?

4. Wil u bijkomende acties nemen, zo ja, welke maatregelen?

5. Wanneer zullen de resultaten met betrekking tot het jaar 2018 beschikbaar zijn?

6. Zou het mogelijk zijn een recente stand van zaken van ieder van de 120 maatregelen te bekomen?

Antwoord van de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee van 24 januari 2019, op de vraag nr. 1380 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Peteghem van 04 januari 2019 (N.):

1. Het DAV meetbureau legt de focus voornamelijk op het meten van gerealiseerde projecten en in mindere mate op het maken van voorspellingen. Zo is het bijv. niet evident in te schatten welke wetswijzigingen zich doorheen het jaar juist zullen voordoen, wat het uiteraard moeilijk maakt om voorspellingen omtrent de administratieve lasten voorop te stellen. Om die reden is het bijgevolg niet mogelijk een dergelijke inschatting te maken voor het jaar 2018.

DO 2017201822642

Question n° 1380 de monsieur le député Vincent Van Peteghem du 04 janvier 2019 (N.) au ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord:

Les charges administratives des entreprises.

Le gouvernement a pour objectif de réduire les charges administratives de 30 %. Un plan de simplification en faveur des PME comportant 120 mesures est en cours d'exécution.

En collaboration avec l'Agence pour la simplification administrative (ASA), le Bureau fédéral du Plan évalue tous les deux ans le montant des charges administratives qui pèsent sur les entreprises et les travailleurs indépendants en Belgique. Il a publié les résultats concernant les charges administratives de 2016.

1. Quelles sont les ambitions pour 2018 et 2019 en matière de réduction des charges administratives?

2. Quelle incidence les 120 mesures devraient-elles avoir sur les charges administratives?

3. Le train de mesures actuel - dont le plan de simplification en faveur des PME - permettra-t-il d'atteindre l'objectif de réduction des charges administratives de 30 %?

4. Entendez-vous prendre des mesures supplémentaires et, dans l'affirmative, de quelles mesures s'agit-il?

5. Quand les résultats concernant l'année 2018 seront-ils disponibles?

6. Serait-il possible d'obtenir un état des lieux récent de chacune des 120 mesures concernées?

Réponse du ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord du 24 janvier 2019, à la question n° 1380 de monsieur le député Vincent Van Peteghem du 04 janvier 2019 (N.):

1. Le bureau de mesure de l'ASA s'attelle principalement à mesurer les projets réalisés et, dans une moindre mesure, à élaborer des projections. Ainsi, il est par exemple compliqué d'évaluer quelles seront précisément les modifications législatives à apporter au cours de l'année, tout comme il est bien entendu compliqué d'avancer quelconques projections en termes de charges administratives. Pour cette raison, il est dès lors impossible de réaliser une telle estimation pour l'année 2018.

Wel kunnen we de resultaten van het meetrapport 2017 mededelen. Uit dit rapport blijkt dat de totale administratieve lasten binnen België in 2017 daalden met 41.772.333 euro. Hiervan werd 6.685.566 euro gerealiseerd via wetswijzigingen, vloeide een besparing van 7.017.477 euro voort uit het gebruik van e-governementtoepassingen en werd een besparing van 28.069.290 euro gerealiseerd dankzij de elektronische ecocheques en e-facturatie.

Het DAV meetbureau is intussen ook gestart met het in kaart brengen van de wijzigingen in de administratieve lasten voor het jaar 2018. Deze resultaten zullen beschikbaar zijn na de zomer van 2019. Het maken van een raming hieromtrent is momenteel nog niet mogelijk.

2. Zoals hierboven reeds vermeld, ligt het accent van het meetbureau van de DAV op het meten van gerealiseerde projecten en in mindere mate bij het effectief voorspellen van de administratieve lasten. De verschillende effectief gerealiseerde vereenvoudigingsprojecten worden geëvalueerd in de jaarlijkse berekening van de impact van de federale vereenvoudigingsacties (voor zover er cijfers en data beschikbaar zijn die een evaluatie toelaten).

Om uitspraken te formuleren omtrent de geraamde impact van de 120 vereenvoudigingsmaatregelen, dienen ze elk afzonderlijk te worden geanalyseerd en waar mogelijk gekwantificeerd. De DAV beschikt vandaag niet over de middelen om een dergelijke raming te laten uitvoeren. Door het sturingscomité van de DAV werd destijds beslist de beperkt beschikbare middelen te investeren in vereenvoudigingsprojecten in de plaats van het uitvoeren van theoretische metingen.

Ik verwijs hieronder - bij wijze van voorbeeld - naar de door DAV gemeten besparing in administratieve lasten voor het jaar 2017:

a) het inzetten op elektronische facturatie bij bedrijven: een lastendaling van 17,7 miljoen euro in 2017. In business-to-business context wordt reeds 64,9 % van de facturen elektronisch opgesteld en verzonden. Daarmee heeft België de 50 %-norm die de Europese Unie voor 2020 heeft vooropgesteld, al behaald;

b) het toenemend gebruik van de elektronische ecocheques, waarbij de papieren ecocheques op termijn volledig zullen verdwijnen: een lastendaling van 10,4 miljoen euro in 2017;

c) het verder uitwerken van e-governmenttoepassingen met een totale lastendaling van zeven miljoen euro voor het jaar 2017.

Nous pouvons toutefois vous faire part des résultats du rapport de mesure de 2017. Il ressort de ce rapport qu'en 2017 le total des charges administratives a diminué de 41.772.333 euros en Belgique, dont 6.685.566 euros d'économies ont été réalisées par le biais de modifications législatives, 7.017.477 euros grâce à l'utilisation des applications e-gouvernement et 28.069.290 euros grâce aux éco-chèques et à la facturation électronique.

Dans l'intervalle, le bureau de mesure de l'ASA a commencé à faire l'inventaire des modifications des charges administratives pour l'année 2018. Ces résultats seront disponibles après l'été 2019. Il demeure pour l'instant encore impossible de procéder à une estimation à ce sujet.

2. Comme déjà mentionné ci-dessus, le bureau de mesure de l'ASA s'attelle à mesurer les projets réalisés et, dans une moindre mesure, à élaborer des projections des charges administratives. Les différents projets de simplification qui ont réellement vu le jour sont pris en compte dans le calcul annuel de l'impact des actions fédérales de simplification (pour autant que des chiffres et des données soient disponibles pour permettre une évaluation).

Si l'on entend tirer des conclusions sur l'impact estimé des 120 mesures de simplification, il est indispensable d'analyser les mesures une par une et de les quantifier si possible. À l'heure d'aujourd'hui, l'ASA ne dispose pas des moyens nécessaires pour réaliser une telle estimation. Le Comité d'orientation de l'ASA avait décidé à l'époque d'investir le peu de moyens disponibles dans des projets de simplification plutôt que de les consacrer à la réalisation de mesures théoriques.

À titre d'exemple, voici les économies en termes de charges administratives mesurées par l'ASA pour l'année 2017:

a) l'introduction de la facturation électronique au sein des entreprises: une diminution des charges de 17,7 millions d'euros en 2017. Dans un contexte *business-to-business*, 64,9 % des factures sont déjà émises et envoyées par voie électronique. La Belgique a donc déjà atteint la norme des 50 % prévue par l'Union européenne pour 2020;

b) l'utilisation croissante des éco-chèques électroniques, qui entraînera à terme, la disparition complète des écochèques papier: une diminution des charges de 10,4 millions d'euros en 2017;

c) la poursuite du développement des applications e-gouvernement, responsable d'une diminution totale des charges de sept millions d'euros pour l'année 2017.

De acties die we nemen zijn legio en worden dus ook verder opgevolgd en geëvalueerd voor 2018. Ik nodig u uit om op *www.vereenvoudiging.be* alle vereenvoudigingsmaatregelen en de reeds beschikbare cijfers terug te vinden.

3. De ruimte om in de komende maanden nog nieuwe maatregelen of bijkomende acties te nemen is gelet op de huidige situatie van lopende zaken zeer beperkt.

Wel zal ik het *only once* meldpunt via de website *www.kafka.be* opnieuw onder de aandacht brengen, zodat we alle meldingen van burgers en ondernemers kunnen oplijsten om over te maken aan de volgende bevoegde minister. Reeds lopende projecten en*quick wins* zullen we uiteraard sneller realiseren.

Nous entreprenons un très grand nombre d'actions. Et nous poursuivrons leur mise en oeuvre, leur suivi et leur évaluation pour l'année 2018. Je vous invite à retrouver toutes les mesures de simplification et les chiffres déjà disponibles sur *http://www.simplification.be/*.

3. Les possibilités de prendre de nouvelles mesures ou des actions supplémentaires dans les mois à venir sont très limitées compte tenu de la situation politique actuelle d'affaires courantes.

Mais je porterai à nouveau à l'attention le point de contact *only once* via le site internet *www.kafka.be*, afin de pouvoir lister toutes les notifications des citoyens et des entrepreneurs pour les transmettre au prochain ministre compétent. Bien entendu, les projets en cours et les *quick wins* seront réalisés plus rapidement.

DO 2017201822643

Vraag nr. 1381 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Peteghem van 04 januari 2019 (N.) aan de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee:

Kwaliteitsvolle wetgeving.

De RIA is een voorafgaande evaluatie van de potentiële gevolgen of mogelijke neveneffecten van ontwerpen van wetgeving op economisch, milieu en sociaal vlak en voor de overheid. Uw bedoeling is de RIA proportioneel en pragmatisch toe te passen en formalisme aan het einde van een besluitvormingsproces te vermijden. De administratie ondersteunt het Parlementair Comité belast met de wetsevaluatie.

1. Wat zijn de conclusies van de evaluatie van de RIA?

2. Welke wijzigingen met betrekking tot RIA werden deze legislatuur reeds doorgevoerd? Welke zijn nog gepland?

3. Hoeveel vragen tot ondersteuning ontving de administratie in respectievelijk 2015, 2016 en 2017?

4. Hoe evalueert u dit mechanisme van wetsevaluatie?

5. Werden vaste verandermomenten voor wetgeving naar buitenlands voorbeeld onderzocht? Wat waren de conclusies?

DO 2017201822643

Question n° 1381 de monsieur le député Vincent Van Peteghem du 04 janvier 2019 (N.) au ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord:

La législation de qualité.

L'analyse de l'impact de la réglementation (AIR) est une évaluation préalable des conséquences potentielles ou des effets secondaires des projets de législation au niveau économique, environnemental et social, et pour les autorités. Vous entendez appliquer l'AIR de manière proportionnelle et pragmatique afin d'éviter le formalisme à la fin du processus de prise de décision. L'administration soutient le Comité parlementaire chargé du suivi législatif.

1. Quelles sont les conclusions de l'AIR?

2. Quelles modifications liées à l'AIR ont-elles déjà été apportées dans le cadre de la législature actuelle? Quelles modifications sont-elles encore prévues?

3. Combien de demandes de soutien l'administration a-t-elle reçues en 2015, 2016 et 2017, respectivement?

4. Comment évaluez-vous ce mécanisme de suivi législatif?

5. Des moments fixes de changement de la législation fondés sur des modèles étrangers ont-ils été examinés? Dans l'affirmative, quelles conclusions ont-elles été tirées dans ce cadre?

Antwoord van de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee van 24 januari 2019, op de vraag nr. 1381 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Peteghem van 04 januari 2019 (N.):

1. Het rapport 2016 van het Impactanalysecomité (IAC) zal worden gepubliceerd nadat het aan de Ministerraad is voorgelegd. Op basis van de voornaamste vaststellingen van de verslagen 2014 en 2015 en van de kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling van dit verslag 2016, is het niet mogelijk betekenisvolle verbeteringen van de kwaliteit van de *Real Impact Analytics* (RIA's) voor dit jaar in het licht te stellen. De centrale les uit deze evaluatie is eens te meer dat de auteurs van regelgeving de positieve en negatieve impact van hun ontwerpen onvoldoende of onjuist analyseren, ongetwijfeld omwille van het laattijdige opstellen van de RIA's.

2. Op basis van deze vaststellingen stelt het IAC enerzijds aanbevelingen voor die zijn toegespitst op het RIA-formulier en op middellange termijn door een regering met volledige bevoegdheden kunnen worden uitgevoerd en anderzijds structurele aanbevelingen om de verbetering van de regelgevingen in een bredere context dan de RIA te ondersteunen (*Better regulation*):

a) Plannen

Met uitzondering van actualiteitsgebeurtenissen of onverwachte crisissen, worden de belangrijkste ontwerpregelgevingen vermeld in het regeerakkoord (voor vijf jaar) en in de algemene beleidsnota's van de ministers en staatssecretarissen (elk jaar). Op basis van deze documenten kunnen de RIA's worden gepland. In de praktijk kan deze planning op verschillende niveaus en in verschillende fasen gebeuren.

b) Identificeren

Réponse du ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord du 24 janvier 2019, à la question n° 1381 de monsieur le député Vincent Van Peteghem du 04 janvier 2019 (N.):

1. Le rapport 2016 du Comité d'Analyse d'Impact (CIAI) sera publié après avoir été soumis au Conseil des ministres. Les principales conclusions des rapports de 2014 et 2015 et l'évaluation quantitative et qualitative de ce rapport 2016 ne permettent pas d'identifier des améliorations significatives de la qualité des Analyses de l'impact de la réglementation (AIR) pour cette année. La leçon fondamentale que nous tirons de cette évaluation est une fois de plus que les auteurs de la réglementation n'analysent pas suffisamment ou pas correctement les impacts positifs et négatifs de leurs projets, certainement parce que l'AIR n'est réalisée que trop tard.

2. Sur base de ces constatations, le CAI émet, d'une part, des recommandations axées sur le formulaire AIR et pouvant être adoptées à moyen terme par un gouvernement de pleins pouvoirs et, d'autre part, des recommandations structurelles visant à soutenir l'amélioration des réglementations dans un contexte plus large que l'AIR (*Better regulation*):

a) Planification

Exception faite des évènements d'actualité ou des crises inattendues, les principaux projets de réglementation sont consignés dans l'accord de gouvernement (pour une durée de cinq ans) et dans les notes de politique générale des ministres et secrétaires d'État (chaque année). Ces documents permettent de planifier les AIR. Dans la pratique, cette planification peut avoir lieu à différents niveaux et lors de diverses phases.

b) Identification

De kwalitatieve evaluatie van dit verslag bevestigt dat de impactanalyse van een ontwerpregelgeving meestal slechts relevant is voor een gedeelte van de RIA. Om de auteurs van regelgeving in staat te stellen zich toe te spitsen op de analyse van de meest relevante impact, zou het IAC de auteurs van regelgeving kunnen helpen om van bij het begin de te realiseren onderdelen van de RIA te identificeren (duurzame ontwikkeling, gelijkheid van vrouwen en mannen, kmo's, administratieve lasten, coherentie van het ontwikkelingsbeleid). Hiertoe zou het IAC zo vroeg mogelijk en idealiter in het kader van de regelgevingsagenda moeten worden gecontacteerd. De auteur zou dan ook een identificatie krijgen van de potentieel geïmpacteerde onderdelen, wat de facto een beperking inhoudt van de omvang van de te realiseren analyses. Deze stap zou bijdragen tot een frequentere dialoog tussen de leden van het IAC en de auteurs van regelgeving die voor beide partijen positief is.

c) Samenwerken

De ontwerpregelgevingen worden meestal opgesteld door een juridische dienst van een administratie in samenwerking met operationele diensten, waarbij eventueel het advies wordt gevraagd van de adviesorganen en/of de sociale partners. De beleidscel van de minister of van de staatssecretaris superviseert en neemt de eindverantwoordelijkheid op zich. Opnieuw kan de samenwerking voor de realisatie van de RIA's passen binnen de bestaande procedures voor het uitwerken van regelgeving in de administraties. De auteurs van regelgeving zouden vaker gebruik kunnen maken van bestaande hulpmiddelen: of het nu gaat om het online formulier, de handleiding of het IAC dat de auteurs niet-dwingende adviezen kan verstrekken over de kwaliteit van de RIA's.

d) Permanente vorming

In 2019 zal het IAC de mogelijkheid onderzoeken om een regelmatig opleidingsaanbod te organiseren (intern, met partners of via het Opleidingsinstituut van de Federale Overheid (OFO)), waarvoor de ambtenaren zich rechtstreeks kunnen inschrijven ongeacht de administratie waarvoor ze werken.

e) De RIA verbeteren

Zoals vermeld in de eerste drie aanbevelingen is het IAC van mening dat de verbetering van de RIA eerst en vooral bestaat uit een beter gebruik en een betere coördinatie van de bestaande instrumenten. De RIA complexer maken of procedures toevoegen is ongetwijfeld het laatste wat moet gebeuren. Het formulier en de handleiding kunnen daarentegen nog steeds worden verbeterd om het instrument zo toegankelijk en nuttig mogelijk te maken.

L'évaluation qualitative de ce rapport confirme que l'analyse d'impact d'un projet de réglementation n'est généralement pertinente que pour un volet de l'AIR. Afin de permettre aux auteurs de la réglementation de se concentrer sur l'analyse de l'impact le plus pertinent, le CAI pourrait aider les auteurs de la réglementation à identifier d'emblée les pans de l'AIR à réaliser (développement durable, égalité homme-femme, PME, charges administratives, cohérence de la politique de développement). À cet effet, il convient de contacter le CAI le plus rapidement possible et idéalement dans le cadre du programme réglementaire. L'auteur se verrait donc notifier les parties potentiellement impactées, ce qui signifie de facto que la portée des analyses à effectuer est limitée. Cette étape permettrait aux membres du CAI et aux auteurs de la réglementation de davantage dialoguer, ce qui serait bénéfique aux deux parties.

c) Collaboration

Les projets de réglementation sont généralement rédigés par un service juridique de l'administration avec le concours de services opérationnels, en sollicitant éventuellement l'avis des organes consultatifs et/ou des partenaires sociaux. La cellule stratégique du ministre ou du secrétaire d'État en assume la supervision et la responsabilité finale. La collaboration lors de la réalisation des AIR peut une fois de plus s'inscrire dans le cadre des procédures existantes entourant l'élaboration des réglementations au sein des administrations. Les auteurs de la réglementation pourraient recourir plus fréquemment aux outils existants: que ce soit le formulaire en ligne, le manuel ou le CAI, qui peut formuler des avis non contraignants quant à la qualité des AIR.

d) Formation permanente

Le CAI analysera en 2019 la possibilité de mettre en place une offre de formations régulières (en interne, avec des partenaires ou par l'intermédiaire de l'Institut de Formation de l'Administration fédérale (IFA)), formations auxquelles les fonctionnaires pourront directement s'inscrire, quelle que soit l'administration qui les emploie.

e) Amélioration de l'AIR

Comme mentionné dans les trois premières recommandations, le CAI estime que l'amélioration de l'AIR suppose avant tout une meilleure utilisation et une meilleure coordination des outils existants. Complexifier l'AIR ou ajouter des procédures est assurément la dernière chose à faire. L'on peut en revanche encore améliorer le formulaire et le manuel afin de rendre ces outils le plus accessible et utile possible.

3. Aantal verzoeken aan de IAC:
- 2014: 2
- 2015: 1
- 2016: 9
- 2017: 4
- 2018: 2

4. De RIA in zijn huidige vorm wordt onvoldoende gebruikt. Het is aan de volgende regering om structurele verbeteringen aan dit instrument te doen en te bekijken hoe dit instrument meer toegepast kan worden door de administraties, zonder dat deze RIA op zich opnieuw als een zware administratieve last ervaren wordt. Eén van de aanbevelingen zou kunnen zijn om een Stuurgroep Administratieve vereenvoudiging op te richten, die de uitvoering van een jaarlijks Actieplan Administratieve vereenvoudiging enerzijds opvolgt en voor een bredere bewustmaking kan zorgen van de RIA anderzijds. Wat het Parlementair comité belast met de wetsevaluatie betreft, moeten we vaststellen dat dit sinds 2014 geen rapport meer heeft gepubliceerd over de beoordeling van de federale wetgeving, terwijl de OESO in haar rapport dat begin 2019 zal verschijnen onder de titel *Better regulation across EU* het belang van dit instrument net onderstreept.

5. We staan voortdurend in contact met het buitenland, onder meer met Nederland, om de kwestie van RIA's te bespreken, of via de ontmoetingen van het *Regulatory Policy Committee* binnen de OESO die om de twee jaar plaatsvinden. Hun conclusies zijn vergelijkbaar, namelijk dat een RIA te laat wordt uitgevoerd. Het OESO-rapport over de Belgische situatie van betere regelgeving werd gepubliceerd in oktober 2018. Verder vonden er in november laatstleden binnen de OESO besprekingen plaats over *Best practices* op het gebied van impactanalyses en zou de OESO eind 2019 een handboek publiceren over goede praktijken ter zake, handboek waaraan zowel België als de andere OESO-leden actief hebben meegewerkt.

DO 2018201925303

Vraag nr. 1383 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Peteghem van 04 januari 2019 (N.) aan de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee:

Administratieve lasten ondernemingen (MV 26985).

3. Nombre de demandes adressées au CAI:
- 2014: 2
- 2015: 1
- 2016: 9
- 2017: 4
- 2018: 2

4. L'AIR dans sa forme actuelle n'est pas suffisamment utilisée. Il appartient au prochain gouvernement d'apporter des améliorations structurelles à cet instrument et d'analyser comment les administrations pourront l'appliquer davantage, sans que cet AIR soit à nouveau perçu comme une lourde charge administrative. Une des recommandations pourrait être de créer un Comité Simplification Administrative qui, d'un côté, assure le suivi d'un Plan d'action annuel Simplification Administrative et de l'autre côté, qui élargit la prise de conscience de l'AIR. En ce qui concerne le Comité parlementaire de suivi législatif, force est de constater que depuis 2014, ce dernier n'a plus publié de rapport en ce qui concerne l'évaluation de la législation fédérale, alors même que l'OCDE souligne l'importance de cet outil dans son rapport à paraître début 2019 intitulé: *Better regulation across EU*.

5. Nous sommes en contact permanent avec l'étranger, essentiellement avec les Pays-Bas, pour échanger sur la question des AIR ou via les rencontres bi-annuelles du *Regulatory Policy Committee* au sein de l'OCDE. Leurs conclusions sont similaires, à savoir que les AIR sont effectuées trop tard. Le rapport de l'OCDE sur la situation belge en matière d'amélioration de la réglementation, assorti de ses recommandations spécifiques, a été publié en octobre 2018. En outre, des discussions en matière de *Best practices* en matière d'analyses d'impact ont eu lieu en novembre dernier au sein de l'OCDE et un manuel de bonnes pratiques en la matière devrait être publié fin 2019 par l'OCDE, manuel auquel la Belgique ainsi que les autres membres de l'OCDE ont collaboré activement.

DO 2018201925303

Question n° 1383 de monsieur le député Vincent Van Peteghem du 04 janvier 2019 (N.) au ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord:

Les charges administratives des entreprises (QO 26985).

Volgens een bevraging van de Amerikaanse Kamer van koophandel is het investeringsklimaat in België de voorbije drie jaar verbeterd. De hoge administratieve lasten vormen één van de meest geciteerde hindernissen (48 %) om investeerders aan te trekken.

De doelstelling van deze regering is om de administratieve lasten met 30 % te verminderen. Een vereenvoudigingsplan voor kmo's met 120 maatregelen is in uitvoering.

1. Wat zijn de geraamde administratieve lasten in 2018?

2. Zullen we met het huidige pakket aan besliste maatregelen - waaronder het vereenvoudigingsplan voor kmo's - de ambitie van 30 % kunnen realiseren? Wat is de geraamde impact van het vereenvoudigingsplan voor kmo's op de administratieve lasten?

3. Wil u bijkomende acties nemen, zo ja, welke maatregelen? Welke budgetten werden voorzien voor deze initiatieven?

Antwoord van de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee van 24 januari 2019, op de vraag nr. 1383 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Peteghem van 04 januari 2019 (N.):

1. Het meetbureau van de Dienst Administratieve Vereenvoudiging (DAV) legt de focus voornamelijk op het meten van gerealiseerde projecten en in mindere mate op het maken van voorspellingen. Zo is het bijvoorbeeld niet evident in te schatten welke wetswijzigingen zich doorheen het jaar juist zullen voordoen, wat het uiteraard moeilijk maakt om voorspellingen omtrent de administratieve lasten voorop te stellen.

Om die reden is het bijgevolg niet mogelijk een dergelijke inschatting te maken voor het jaar 2018. Wel kunnen we de resultaten van het meetrapport 2017 mededelen.

Uit dit rapport blijkt dat de totale administratieve lasten binnen België in 2017 daalden met 41.772.333 euro. Hiervan werd 6.685.566 euro gerealiseerd via wetswijzigingen, vloeide een besparing van 7.017.477 euro voort uit het gebruik van e-governementtoepassingen en werd een besparing van 28.069.290 euro gerealiseerd dankzij de elektronische ecocheques en e-facturatie.

Selon les résultats d'un questionnaire réalisé par la Chambre de commerce américaine, le climat d'investissement s'est amélioré au cours des trois dernières années. L'un des obstacles aux investissements le plus fréquemment cité (48 %) est le montant élevé des charges administratives.

La réduction des charges administratives de 30 % est l'objectif que s'est fixé le gouvernement actuel. Un plan de simplification en faveur des PME comportant 120 mesures est en cours d'exécution.

1. Quel est le montant estimé des charges administratives en 2018?

2. L'ensemble des mesures actuellement décidées - parmi lesquelles le plan de simplification en faveur des PME - suffira-t-il pour atteindre l'ambition de réduction des charges de 30 %? Quelle devrait être l'incidence du plan de simplification en faveur des PME sur les charges administratives?

3. Souhaitez-vous prendre des initiatives supplémentaires? Dans l'affirmative, lesquelles? Quels ont été les budgets alloués à ces initiatives?

Réponse du ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord du 24 janvier 2019, à la question n° 1383 de monsieur le député Vincent Van Peteghem du 04 janvier 2019 (N.):

1. Le bureau de mesure de l'Agence pour la Simplification Administrative (ASA) s'attelle principalement à mesurer les projets réalisés et, dans une moindre mesure, à élaborer des projections. Ainsi, il est par exemple compliqué d'évaluer quelles seront précisément les modifications législatives à apporter au cours de l'année, tout comme il est bien entendu compliqué d'avancer quelconques projections en termes de charges administratives.

Pour cette raison, il est dès lors impossible de réaliser une telle estimation pour l'année 2018. Nous pouvons toutefois vous faire part des résultats du rapport de mesure de 2017.

Il ressort de ce rapport qu'en 2017 le total des charges administratives a diminué de 41.772.333 euros en Belgique, dont 6.685.566 euros d'économies ont été réalisées par le biais de modifications législatives, 7.017.477 euros grâce à l'utilisation des applications e-gouvernement et 28.069.290 euros grâce aux eco-chèques et à la facturation électronique.

Het DAV-meetbureau is intussen ook gestart met het in kaart brengen van de wijzigingen in de administratieve lasten voor het jaar 2018. Deze resultaten zullen beschikbaar zijn na de zomer van 2019. Het maken van een raming hieromtrent is momenteel nog niet mogelijk.

2. Zoals hierboven reeds vermeld, ligt het accent van het meetbureau van de DAV op het meten van gerealiseerde projecten en in mindere mate bij het effectief voorspellen van de administratieve lasten. De verschillende effectief gerealiseerde vereenvoudigingsprojecten worden geëvalueerd in de jaarlijkse berekening van de impact van de federale vereenvoudigingsacties (voor zover er cijfers en data beschikbaar zijn die een evaluatie toelaten).

Om uitspraken te formuleren omtrent de geraamde impact van de 120 vereenvoudigingsmaatregelen, dienen ze elk afzonderlijk te worden geanalyseerd en waar mogelijk gekwantificeerd. De DAV beschikt vandaag niet over de middelen om een dergelijke raming te laten uitvoeren. Door het sturingscomité van de DAV werd destijds beslist de beperkt beschikbare middelen te investeren in vereenvoudigingsprojecten in plaats van het uitvoeren van theoretische metingen.

Ik verwijs hieronder - bij wijze van voorbeeld - naar de door DAV gemeten besparing in administratieve lasten voor het jaar 2017:

a) het inzetten op elektronische facturatie bij bedrijven: een lastendaling van 17,7 miljoen euro in 2017. In business-to-business context wordt reeds 64,9 % van de facturen elektronisch opgesteld en verzonden. Daarmee heeft België de 50 %-norm die de Europese Unie voor 2020 heeft vooropgesteld, al behaald;

b) het toenemend gebruik van de elektronische ecocheques, waarbij de papieren ecocheques op termijn volledig zullen verdwijnen: een lastendaling van 10,4 miljoen euro in 2017;

c) het verder uitwerken van e-governmenttoepassingen met een totale lastendaling van zeven miljoen euro voor het jaar 2017.

De acties die we nemen zijn legio en worden dus ook verder opgevolgd en geëvalueerd. Ik nodig u uit om op *www.vereenvoudiging.be* alle vereenvoudigingsmaatregelen en de reeds beschikbare cijfers terug te vinden.

Dans l'intervalle, le bureau de mesure de l'ASA a commencé à faire l'inventaire des modifications des charges administratives pour l'année 2018. Ces résultats seront disponibles après l'été 2019. Il demeure pour l'instant encore impossible de procéder à une estimation à ce sujet.

2. Comme déjà mentionné ci-dessus, le bureau de mesure de l'ASA s'attelle à mesurer les projets réalisés et, dans une moindre mesure, à élaborer des projections des charges administratives. Les différents projets de simplification qui ont réellement vu le jour sont pris en compte dans le calcul annuel de l'impact des actions fédérales de simplification (pour autant que des chiffres et des données soient disponibles pour permettre une évaluation).

Si l'on entend tirer des conclusions sur l'impact estimé des 120 mesures de simplification, il est indispensable d'analyser les mesures une par une et de les quantifier si possible. À l'heure d'aujourd'hui, l'ASA ne dispose pas des moyens nécessaires pour réaliser une telle estimation. Le Comité d'orientation de l'ASA avait décidé à l'époque d'investir le peu de moyens disponibles dans des projets de simplification plutôt que de les consacrer à la réalisation de mesures théoriques.

À titre d'exemple, voici les économies en termes de charges administratives mesurées par l'ASA pour l'année 2017:

a) l'introduction de la facturation électronique au sein des entreprises: une diminution des charges de 17,7 millions d'euros en 2017. Dans un contexte *business-to-business*, 64,9 % des factures sont déjà émises et envoyées par voie électronique. La Belgique a donc déjà atteint la norme des 50 % prévue par l'Union européenne pour 2020;

b) l'utilisation croissante des eco-chèques électroniques, qui entraînera à terme, la disparition complète des eco-chèques papier: une diminution des charges de 10,4 millions d'euros en 2017;

c) la poursuite du développement des applications e-gouvernement, responsable d'une diminution totale des charges de sept millions d'euros pour l'année 2017.

Nous entreprenons un très grand nombre d'actions. Et nous poursuivrons leur mise en oeuvre, leur suivi et leur évaluation pour l'année 2018. Je vous invite à retrouver toutes les mesures de simplification et les chiffres déjà disponibles sur *http://www.simplification.be/*.

3. De ruimte om in de komende maanden nog nieuwe maatregelen of bijkomende acties te nemen is gelet op de huidige situatie van lopende zaken zeer beperkt. Wel zal ik het *only once* meldpunt via de website *www.kafka.be* opnieuw onder de aandacht brengen, zodat we alle meldingen van burgers en ondernemers kunnen oplijsten om over te maken aan de volgende bevoegde minister. Reeds lopende projecten en *quick wins* zullen we uiteraard sneller realiseren.

DO 2018201925693

Vraag nr. 1365 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee:

Overheidsdiensten. - Personeelssterkte en loonmassa (SV 1343).

Kunt u, ter vervollediging van mijn informatie over het personeel bij de diensten waarvoor u als voogdijminister bevoegd bent, voor de jaren 2014, 2015, 2016, 2017 en het eerste halfjaar van 2018 een schatting meedelen van de effectieve personeelssterkte en de loonmassa?

Antwoord van de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee van 31 januari 2019, op de vraag nr. 1365 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

Voor de Federale overheidsdienst Beleid en Ondersteuning vindt u onderstaand de salarismassa's en fysieke eenheden voor de jaren 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018 (vijf maanden).

Gelieve op te merken dat er vanaf 2016 een progressieve transfer van personeel uit andere FOD's en POD's naar de DG PersoPoint waar te nemen is.

Voor de jaren 2014, 2015 en 2016 vindt u de cijfers terug van het personeel betaald op de oude artikels van de FOD PO, FOD BB, Fedict en Empreva.

3. Les possibilités de prendre de nouvelles mesures ou des actions supplémentaires dans les mois à venir sont très limitées compte tenu de la situation politique actuelle d'affaires courantes. Mais je porterai à nouveau à l'attention le point de contact *only once* via le site internet *www.kafka.be*, afin de pouvoir lister toutes les notifications des citoyens et des entrepreneurs pour les transmettre au prochain ministre compétent. Bien entendu, les projets en cours et les *quick wins* seront réalisés plus rapidement.

DO 2018201925693

Question n° 1365 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.) au ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord:

Services publics. - Effectifs physiques et masses salariales (QE 1343).

Afin de compléter mon information sur les ressources humaines au sein des services qui dépendent de votre tutelle gouvernementale, pourriez-vous communiquer les estimations des effectifs physiques et des masses salariales correspondantes pour les années 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018 (premier semestre)?

Réponse du ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord du 31 janvier 2019, à la question n° 1365 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

Veuillez-trouver ci-joint les masses salariales et effectifs physiques pour le Service publique Stratégie et Appui pour les années 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018 (cinq mois).

Veuillez remarquer que à partir de 2016, il y a un transfert progressif du personnel venant d'autres SPF et SPP dans la DG PersoPoint.

Pour les années 2014, 2015 et 2016, il s'agit du personnel payé sur les anciens articles des SFP SPF Personnel et Organisation, SPF Budget et Contrôle de la Gestion, Fedict et Empreva.

	2014	2015	2016	2017	2018 (5 maand/*(5 mois)*
Salarismassa/*Masse salariale*	37.749.284	36.752.962	43.071.308	44.347.038	19.916.360
VTE/*ETP*	607	574	681	687	697

Wat de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie betreft, verwijs ik u naar het antwoord van 22 januari 2019 van mijn collega, de minister van Economie, op de vraag nr. 2520 van 28 november 2018 (Zie huidig bulletin).

En ce qui concerne le SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie, je vous renvoie vers la réponse apportée du 22 janvier 2019 par mon collègue, le ministre de l'Économie, à la question n° 2520 du 28 novembre 2018 (Voir Bulletin actuel).

DO 2018201925788

Vraag nr. 1371 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Leen Dierick van 04 januari 2019 (N.) aan de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee:

Elektronische facturatie.

Ondernemers pleiten voor een verlaging van de administratieve last en een efficiëntere overheid. Met het wetsvoorstel tot oprichting van een elektronische brievenbus van ondernemingen wil ik de overheid efficiënter doen werken en de administratieve lasten laten verminderen. Reeds 240 federale, Vlaamse en Brusselse overheidsinstellingen kunnen elektronische facturatie ontvangen en verzenden.

Sedert dit jaar moet elke federale overheid van haar leveranciers een elektronische factuur kunnen ontvangen, en op iets langere termijn kunnen eisen, in het kader van openbare aanbestedingen. Het aanmoedigen van de elektronische facturatie kan mede zorgen voor een extra lastenvermindering en verlaging van de ecologische voetafdruk.

Bepaalde ondernemingen gaan al aan de slag met elektronische facturatie naar hun klanten en bedrijven toe. Tot de dag van vandaag kunnen klanten ervoor kiezen of ze facturatie op papier ontvangen of digitaal.

1. Kan u de cijfers bezorgen van het aantal elektronische facturaties tussen bedrijven onderling en hun klanten gedaan in België gedurende de vijf voorafgaande jaren tot op heden, graag opgesplitst per jaar?

DO 2018201925788

Question n° 1371 de madame la députée Leen Dierick du 04 janvier 2019 (N.) au ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord:

La facturation électronique.

Les entrepreneurs plaident pour une diminution de la charge administrative et une administration plus efficace. Par la proposition de loi créant une boîte aux lettres électronique d'entreprise, je souhaite faire fonctionner l'administration de façon plus efficace et réduire les charges administratives. Quelque 240 instances publiques fédérales, flamandes et bruxelloises peuvant déjà réceptionner et envoyer des factures électroniques.

Depuis cette année, dans le cadre des marchés publics, chaque autorité fédérale doit pouvoir recevoir une facture électronique de ses fournisseurs, et elle devra pouvoir en exiger une à un peu plus long terme. La promotion de la facturation électronique peut contribuer à une diminution supplémentaire des charges et de l'empreinte écologique.

Certaines entreprises se sont déjà lancées dans la facturation électronique dans les transactions avec leurs clients et les entreprises. Actuellement, les clients peuvent encore choisir librement la facturation papier ou numérique.

1. Pouvez-vous fournir les chiffres relatifs au nombre de factures électroniques entre entreprises et des entreprises avec leurs clients en Belgique pour les cinq dernières années jusqu'à ce jour, en les ventilant par année?

2. Kan u de cijfers bezorgen van het aantal niet-elektronische facturaties tussen bedrijven onderling en hun klanten gedaan in België gedurende de vijf voorafgaande jaren tot op heden, graag opgesplitst per jaar?

3. Kan u de cijfers bezorgen van het aantal elektronische facturaties tussen de 240 federale, Vlaamse en Brusselse overheidsinstellingen onderling en hun leveranciers gedaan in België gedurende de vijf voorafgaande jaren tot op heden, graag opgesplitst per jaar?

4. Kan u de cijfers bezorgen van het aantal niet-elektronische facturaties tussen de 240 federale, Vlaamse en Brusselse overheidsinstellingen onderling en hun leveranciers gedaan in België gedurende de vijf voorafgaande jaren tot op heden, graag opgesplitst per jaar?

5. Welke maatregelen neemt u om elektronische facturatie tussen bedrijven onderling en hun klanten te promoten bij ondernemingen en consumenten?

Antwoord van de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee van 25 januari 2019, op de vraag nr. 1371 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Leen Dierick van 04 januari 2019 (N.):

1. Elk jaar organiseert Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium van de FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie) een enquête over het gebruik van ICT bij ondernemingen. Deze enquête is geharmoniseerd op Europees niveau.

Aan de hand van de resultaten van deze enquête kunnen we niet zeggen hoeveel facturen er werden verstuurd. We kennen echter wel het percentage van de ondernemingen dat verschillende types facturen heeft gestuurd.

Volgens de resultaten 2018 en voor wat betreft de ondernemingen met minstens tien werknemers, verstuurde 20,6 % van de ondernemingen elektronische facturen naar hun klanten (andere ondernemingen, overheidsdiensten of burgers), in een standaardformaat dat geschikt is voor automatische verwerking.

63,1 % stuurde elektronische facturen in een formaat dat niet geschikt is voor automatische verwerking (bijvoorbeeld een e-mail met een bijlage in PDF).

2. Pouvez-vous fournir les chiffres relatifs au nombre de facturations non électroniques entre entreprises et des entreprises avec leurs clients en Belgique pour les cinq dernières années jusqu'à ce jour, en les ventilant par année?

3. Pouvez-vous fournir les chiffres relatifs au nombre de facturations électroniques entre les 240 instances fédérales, flamandes et bruxelloises et avec leurs fournisseurs en Belgique pour les cinq dernières années jusqu'à ce jour, en les ventilant par année?

4. Pouvez-vous fournir les chiffres relatifs au nombre de facturations non électroniques entre les 240 instances fédérales, flamandes et bruxelloises et avec leurs fournisseurs en Belgique pour les cinq dernières années jusqu'à ce jour, en les ventilant par année?

5. Quelles mesures prenez-vous afin de promouvoir auprès des entreprises et des consommateurs la facturation électronique entre les entreprises et des entreprises avec leurs clients?

Réponse du ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord du 25 janvier 2019, à la question n° 1371 de madame la députée Leen Dierick du 04 janvier 2019 (N.):

1. Chaque année, Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium du SPF Économie, P.M.E., Classes moyennes et Énergie) effectue une enquête sur l'utilisation des TIC par les entreprises. Cette enquête est harmonisée au niveau européen.

À partir des résultats de cette enquête, on ne peut pas dire combien de factures ont été envoyées, par contre on connait le pourcentage d'entreprises ayant envoyé différents types de factures.

Ainsi selon les résultats 2018, pour les entreprises comptant au moins dix employés, 20,6 % des entreprises ont envoyé à leurs clients (autres entreprises, administrations ou citoyens) des factures électroniques dans un format standard permettant leur traitement automatique.

63,1 % ont envoyé des factures électroniques dans un format ne permettant pas leur traitement automatique (par exemple un courriel avec une pièce jointe en PDF).

De tabel hieronder toont de resultaten voor de jaren 2014 tot 2017. De tabel wordt beperkt tot facturen die naar andere ondernemingen of naar overheidsdiensten gestuurd worden. De tabel omvat dus niet de facturen die naar burgers gestuurd worden. De indicator die opgesteld werd voor vergelijkingen op Europees niveau, neemt dat type facturen pas mee vanaf 2018.

Le tableau ci-dessous présente les résultats pour les années 2014 à 2017. Il est limité aux factures envoyées à d'autres entreprises ou à des administrations. Il ne comprend donc pas les factures envoyées à des citoyens. L'indicateur construit pour les comparaisons au niveau européen ne les intègre qu'à partir de 2018.

	2014	2015	2016	2017
Percentage van de ondernemingen dat elektronische facturen naar andere ondernemingen en-of overheidsdiensten stuurt in een formaat dat geschikt is voor automatische verwerking/ *Pourcentage d'entreprises envoyant des factures électroniques à d'autres entreprises et-ou à des administrations dans un format permettant leur traitement automatique*	11	12	16	18
Percentage van de ondernemingen dat elektronische facturen naar andere ondernemingen en-of overheidsdiensten stuurt in een formaat dat niet geschikt is voor automatische verwerking/ *Pourcentage d'entreprises envoyant des factures électroniques à d'autres entreprises et-ou à des administrations dans un format ne permettant pas leur traitement automatique*	26	42	52	57

2. De resultaten 2018 van dezelfde enquête leren ons dat 90,4 % van de ondernemingen met ten minste tien werknemers papieren facturen naar hun klanten heeft gestuurd. De tabel hieronder toont de resultaten voor de jaren 2014 tot 2017. De tabel wordt beperkt tot facturen die naar andere ondernemingen of naar overheidsdiensten gestuurd worden.

2. Les résultats 2018 de la même enquête nous apprennent que 90,4 % des entreprises comptant au moins dix employés ont envoyé des factures au format papier à leurs clients. Le tableau ci-dessous présente les résultats pour les années 2014 à 2017. Il est toujours limité aux factures envoyées à d'autres entreprises ou à des administrations.

	2014	2015	2016	2017
Pourcentage d'entreprises envoyant des factures en format papier à d'autres entreprises et-ou à des administrations/ *Percentage van de ondernemingen dat papieren facturen naar andere ondernemingen en-of naar overheidsdiensten stuurt*	80	62	70	76

3. Volgens de resultaten 2018 van deze enquête, heeft 6,3 % van de ondernemingen met ten minste tien werknemers elektronische facturen gestuurd naar overheidsdiensten. Er zijn geen cijfers beschikbaar over de vorige jaren.

Daarenboven kan BOSA DT de cijfers in verband met de uitgewisselde facturen overmaken via het platform Mercurius. Die cijfers dekken niet per se alle uitwisselingen (om allerlei redenen kunnen sommige instellingen een aparte elektronische datastroom opgezet hebben).

3. Toujours selon les résultats 2018 de cette enquête, 6,3 % des entreprises comptant au moins dix employés ont envoyé des factures en format électronique à des administrations. Il n'y a pas de chiffres disponibles pour les années précédentes

En complément, BOSA DT peut transmettre les chiffres concernant les factures échangées via la plateforme Mercurius. Ces chiffres ne couvrent pas nécessairement l'intégralité des échanges (pour toutes sortes de raisons, certaines institutions peuvent avoir mis en place des flux électroniques séparés).

Bestemmeling/*Destinataire*	2015	2015	2016	2017	2018	Totaal/*total*
Federaal/*Federal*	39	766	5 663	6 039	8 674	21 181
Brussel/*Bruxelles*				4	17	21
Vlaanderen/*Flandre*	20	9 317	27 544	109 992	257 122	403 995
Totaal/*Total*	59	10 083	33 207	116 035	265 813	425 197

4. Wij beschikken niet over dit soort gegevens. Om tot zulke cijfers te komen moeten de gegevens geconsolideerd worden vanuit verschillende boekhoudsystemen van de beoogde entiteiten. Wij hebben geen weet van zo een consolidatie.

5. - Met de goedkeuring van de e-facturering wil de overheid de e-facturering stimuleren in de privésector. Richtlijn 2014/55/EG, de Europese Norm voor elektronische facturering (EN 16931), en het Mercurius platform maken integraal deel uit van dit pakket maatregelen.

- Daarenboven, in uitvoering van de algemene beleidsnota van de minister van Digitale Agenda, voert BOSA DT component Hermes in. Onder bepaalde praktische voorwaarden stelt deze component de particuliere entiteiten die de aanbevelingen van de overheid over de e-facturering in acht genomen hebben, in staat, om hun ganse klantenbestand te bereiken (behalve het niet-zakelijke).

Tegelijk zal deze datastroom geëxploiteerd worden door de administratie om de bestemmelingen van die factureringen onpartijdig te informeren over de mogelijkheden die de IT sector hen voorstelt inzake automatisering van de binnenkomende facturen.

Tenslotte zou de daaruit voortvloeiende toename van stroom van gestructureerde elektronische factureringen ten gevolge van die implementatie van richtlijn 2014/55/EG, en van de invoering van Hermes de kans scheppen die de IT sector verwachtte om volledig uitwisselbare producten te ontwikkelen, die nodig zijn voor het veralgemenen van de e-facturering. Die marktevolutie oefent druk uit om de verkoopprijs van die producten te doen dalen door ze open te stellen voor alle beurzen.

4. Nous ne disposons pas de telles données. La production de tels chiffres nécessiterait la consolidation de données provenant des différents systèmes comptables des entités visées. Nous n'avons pas connaissance d'une telle consolidation.

5. - L'adoption de l'e-facturation par les pouvoirs publics vise à stimuler l'e-facturation dans le secteur privé. La directive 2014/55/UE, la Norme Européenne de la facture électronique (EN 16931), et la plateforme Mercurius, font partie intégrante de ce train de mesures.

- De plus, en exécution de la note de politique générale du ministre de l'agenda numérique, BOSA DT met en place le composant Hermes. Sous certaines conditions pratiques, ce composant permettra aux entités privées ayant adopté les recommandations des pouvoirs publics en matière d'e-facturation, de toucher l'ensemble de leur clientèle (sauf le résidentiel).

En même temps, ce flux sera exploité par l'administration pour informer les destinataires de ces factures, en toute neutralité, des possibilités que le secteur IT leur propose en matière d'automatisation des factures entrantes.

Enfin, l'augmentation conséquente du trafic de factures électroniques structurées découlant de l'implémentation de la directive 2014/55/UE, et de la mise en service d'Hermes, devrait créer l'opportunité attendue par le secteur IT pour développer des produits pleinement interopérables, nécessaires à la généralisation de l'e-facturation. Cette évolution du marché exercera une pression à la baisse sur les prix de vente de ces produits, les mettant à la portée de toutes les bourses.

DO 2018201925948

Vraag nr. 1375 van de heer volksvertegenwoordiger Benoît Friart van 10 december 2018 (Fr.) aan de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee:

Evolutie van de postverzendingen

Net zoals in vele andere sectoren, veroorzaken technologische evoluties in de postsector verschuivingen van onze gewoonten en veranderingen in onze leefwereld.

Met het succes van de onlinehandel en de daarmee gepaard gaande toename van het aantal bestelde postpakketten, ligt het volume van verzonden postpakketten voor de eerste keer hoger dan het brievenpostvolume. Het pakjessegment groeide in 2017 met 19,2%. Zo is het aantal pakketten sinds 2010 verdubbeld.

Om de ontwikkeling van de e-commerce te stimuleren - en we weten dat deze steun essentieel is, gezien de enorme groei van deze sector - overweegt men om postpakketten in te voeren die zouden werken met moderne coderingssystemen (onder andere met een QR-code).

1. Bestaan er dergelijke postpakketten in andere landen? Hoe werkt dat systeem en hoe kunnen wij daar inspiratie uit halen?

2. Worden er pistes voor de invoering van de pakketten bestudeerd? Wat is het verwachte tijdpad voor de invoering van dergelijke postpakketten?

Antwoord van de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee van 22 januari 2019, op de vraag nr. 1375 van de heer volksvertegenwoordiger Benoît Friart van 10 december 2018 (Fr.):

1. Vooreerst dient duidelijk gemaakt te worden dat er twee types van pakketbussen bestaan. Er bestaan enerzijds individuele pakketbussen die de particulier kan aanschaffen en aan zijn woning plaatsen. Daarnaast bestaan er zogenaamde *parcel lockers*: dit zijn grote pakketautomaten die zowel op openbare plaatsen als op private plaatsen gevonden kunnen worden.

Er bestaan pakketbussen zowel in België als in het buitenland (de Verenigde Staten, Canada, Nederland, Spanje, het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Noorwegen, Finland, Estland, Polen, enz.).

DO 2018201925948

Question n° 1375 de monsieur le député Benoît Friart du 10 décembre 2018 (Fr.) au ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord:

L'évolution des envois postaux.

Dans le secteur postal, comme dans beaucoup d'autres secteurs, les évolutions technologiques bouleversent nos habitudes et impliquent souvent quelques adaptations de ce que nous connaissons.

Avec le succès du commerce en ligne et parallèlement, l'augmentation du nombre d'envoi de paquets commandés par les consommateurs, pour la première fois, le volume de colis envoyés a dépassé celui du courrier. Le segment colis enregistre une croissance de 19,2 % en 2017. Le nombre de colis a ainsi doublé depuis 2010.

Afin d'encourager le développement de l'e-commerce, et nous savons qu'il est indispensable de le soutenir tant son déploiement est important, vous envisagez de créer des boîtes à colis qui fonctionneraient avec des systèmes d'accès modernes (QR code notamment).

1. Les boîtes à colis existent-elles dans d'autres pays? Comment fonctionnent-elles et comment pouvons-nous nous en inspirer?

2. Les pistes envisagées pour leur création sont-elles à l'étude? Quel est le timing prévu avant que les boîtes à colis voient le jour?

Réponse du ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord du 22 janvier 2019, à la question n° 1375 de monsieur le député Benoît Friart du 10 décembre 2018 (Fr.):

1. Avant tout, il convient de préciser qu'il existe deux types de boîtes à colis. Il existe, d'une part, les boîtes à colis individuelles que le particulier peut acheter et installer à son domicile. D'autre part, il existe ce que l'on appelle des casiers à colis (*parcel lockers*): il s'agit de grands distributeurs automatiques de colis que l'on peut trouver aussi bien sur des lieux publics que privés.

Les boîtes à colis existent tant en Belgique qu'à l'étranger (aux États-Unis, au Canada, aux Pays-Bas, en Espagne, au Royaume-Uni, en Suède, en Norvège, en Finlande, en Estonie, en Pologne, etc.).

Ook in België hebben pakjesautomaten reeds hun intrede gedaan onder andere Cubee, Bring me en Facility lockers. Dit zijn grotere automaten waarvan de grootte en de formaten van de bussen bepaald kan worden door de aankoper. Daarnaast kunnen particulieren ook zelf een pakketbus aankopen.

De technologie waarmee dit werkt, is afhankelijk van het systeem dat gehanteerd wordt door de fabrikant of de postale operator, of gewenst wordt door de klant. Dat kan een QR-code zijn, dat kan werken via een applicatie, dat kan via een gewone cijfercode of een valslot en dit zowel voor de pakjesautomaten als voor de particuliere pakketbussen.

2. Zoals gesteld hebben pakjesautomaten reeds het licht gezien, ook in België.

Wat de reglementering betreft bestaat er vandaag een ministerieel besluit van 20 april 2007 houdende reglementering van de particuliere brievenbussen. Dit besluit is al meer dan tien jaar oud en werd opgesteld toen de huidige technologische mogelijkheden op gebied van postbedeling voor pakjes (inzake bussen) nog niet bestonden.

Het huidige ministerieel besluit beantwoordt met andere woorden niet meer aan het sterk gewijzigde postale landschap waar, naast een dalende volume van brievenpost, inderdaad een opmerkelijk stijgende trend zichtbaar is bij het aantal postpakketten.

Wijzigende woonzones en -voorschriften, postproducten en leveringsmogelijkheden zorgen ervoor dat vandaag het huidige reglementair kader te beperkt is. Het houdt bijvoorbeeld geen rekening met koppelwoningen, met grotere brievenbusmodellen, met gekoppelde brievenbussen op openbare gebieden, met intelligente brievenbussen, of faciliteiten die bepaalde ondernemingen bieden aan het publiek, aan hun cliënteel en personeel.

Het BIPT heeft in zijn advies van 12 januari 2018 met betrekking tot de aanbevelingen van de e-commercestudie dan ook voorgesteld om het voornoemde ministerieel besluit aan te passen om e-commerce verder te stimuleren en om rechtszekerheid te geven aan mensen die gebruik wensen te maken van nieuwe brieven- en pakketbussen.

Hiervoor is het nodig te overleggen met de betrokken spelers, waaronder:

- de producenten van brievenbussen die niet alleen de technologische stand van zaken zullen kunnen toelichten maar ook de toekomstige trends waar rekening mee gehouden moet worden;

En Belgique aussi, les distributeurs automatiques de colis ont déjà fait leur apparition (Cubee, Bring me et Facility lockers, notamment). Il s'agit de distributeurs automatiques plus grands, dont la taille et les formats des boîtes peuvent être déterminés par l'acheteur. En outre, les particuliers peuvent également acheter une boîte à colis eux-mêmes.

La technologie avec laquelle une boîte fonctionne dépend du système appliqué par le fabricant ou l'opérateur postal, ou souhaité par le client. Il peut s'agir d'un QR code, d'une application, d'un simple code numérique ou d'une trappe, pour les distributeurs automatiques de colis comme pour les boîtes à colis de particuliers.

2. Comme indiqué, les distributeurs automatiques de colis ont déjà fait leur apparition en Belgique aussi.

En ce qui concerne la réglementation, il existe aujourd'hui un arrêté ministériel du 20 avril 2007 portant réglementation des boîtes aux lettres particulières. Cet arrêté a déjà plus de dix ans et a été rédigé à une époque où les possibilités technologiques actuelles dans le domaine de la distribution postale en matière de colis (en ce qui concerne les boîtes) n'existaient pas encore.

En d'autres termes, l'arrêté ministériel actuel ne répond plus au paysage postal qui a fortement évolué et où, au-delà d'une diminution du volume des envois de correspondance, l'on note en effet une importante tendance à la hausse du nombre de colis postaux.

Les évolutions des zones d'habitat, des prescriptions en matière d'urbanisme, des produits postaux et des possibilités de livraison font qu'aujourd'hui le cadre légal actuel est trop limité. Par exemple, celui-ci ne tient pas compte des habitations jumelées avec des modèles de boîtes aux lettres plus grands, des boîtes aux lettres communes sur des lieux publics, des boîtes aux lettres intelligentes ou des facilités qu'offrent certaines entreprises au public, à leur clientèle ou à leur personnel.

Dans son avis du 12 janvier 2018 concernant les recommandations de l'étude e-commerce, l'IBPT a dès lors proposé d'adapter l'arrêté ministériel susmentionné afin de continuer à stimuler l'e-commerce et de fournir une sécurité juridique aux personnes qui souhaitent utiliser les nouvelles boîtes aux lettres et boîtes à colis.

Pour ce faire, il est nécessaire de se concerter avec les acteurs concernés dont:

- les fabricants de boîtes aux lettres, qui pourront non seulement expliquer l'état de la situation sur le plan technologique, mais aussi les tendances futures dont il faudra tenir compte;

- de postoperatoren die, in het kader van tijds- en kostenefficiëntie hun ervaring en noden kunnen kenbaar maken,

- de consumentenvertegenwoordigers;

- de overheden bevoegd voor ruimtelijke ordening die de mogelijkheden voor milieu en mobiliteit kunnen toelichten om ook hierop in te spelen, enz.

Het BIPT heeft eind 2018 reeds overleg gepleegd met de producenten van de brievenbussen en pakketbussen. In de loop van januari 2019 zal worden overlegd met de stakeholders (orde van architecten, vereniging van steden en gemeenten, e-retailers, enz.), alsook met de postale operatoren.

Als minister bevoegd voor postdiensten moedig ik het initiatief van het BIPT aan en kijk ik alvast uit naar het vervolg dat het BIPT zal geven aan dit overleg zodat er indien mogelijk nog in 2019 een aangepast ministerieel besluit in werking kan treden.

- les opérateurs postaux qui peuvent partager leurs expériences et leurs besoins dans le cadre de la rentabilité et des gains de temps;

- les représentants des consommateurs;

- les pouvoirs publics chargés de l'aménagement du territoire, qui peuvent expliquer les possibilités pour l'environnement et la mobilité pour également les anticiper, etc.

Fin 2018, l'IBPT a déjà consulté les fabricants de boîtes aux lettres et de boîtes à colis. Une concertation avec les parties prenantes (ordre des architectes, association des villes et communes, détaillants en ligne, etc.) ainsi qu'avec les opérateurs postaux est prévue dans le courant du mois de janvier 201

En tant que ministre chargé des services postaux, j'encourage l'initiative de l'IBPT et attends avec impatience la suite que l'IBPT donnera à cette concertation pour qu'un arrêté ministériel adapté puisse, si possible, encore entrer en vigueur en 2019.

DO 2018201926082

Vraag nr. 1390 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 22 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee:

Duurzaam visserijbeleid voor de Noordzee.

Volgens een rapport van WWF over de akkoorden van 2014 die de EU-lidstaten hebben gesloten in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid (GVB) maken de lidstaten niet snel genoeg werk van de destijds vastgestelde objectieven.

Het GVB is een regeling voor het beheer van de Europese vissersvloten en voor het behoud van de visbestanden. Het rijmt met de doelstelling om de visserij duurzaam te maken, zowel uit milieuoogpunt als in economisch opzicht.

België wordt trouwens bekritiseerd in verband met de visserij op de Noordzee, omdat ons land achterophinkt wat de bijvangst en de aanland- en de controleplicht betreft. Die twee aspecten zijn belangrijk voor de instandhouding van de visbestanden.

Er bestaan evenwel technische oplossingen voor die problemen, zoals aangepaste netten, camera's aan boord, enz.

DO 2018201926082

Question n° 1390 de madame la députée Kattrin Jadin du 22 janvier 2019 (Fr.) au ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord:

La politique de pêche durable en Mer du Nord.

Selon un rapport de WWF concernant les accords de 2014 conclus par les États européens dans le cadre de la Politique commune de la pêche (PCP), les États membres tardent à concrétiser les objectifs visés à l'époque.

Cette politique a pour ligne de conduite de définir des règles de gestion de la flotte de pêche européenne et de préservation des stocks de poisson. Elle est conciliée avec la volonté de rendre durable la pêche tant sur le plan environnemental que sur le plan économique.

La Belgique est d'ailleurs pointée du doigt en Mer du Nord où elle serait à la traine quant aux prises accessoires et à l'obligation de débarquement et de contrôle. Or, ces deux éléments sont importants pour la durabilité des ressources halieutiques.

Des solutions techniques existent pourtant pour pallier ces problèmes telles que des filets adaptés, des caméras embarquées, etc.

Volgens WWF kunnen de kleine vissers bovendien slechts aanspraak maken op een heel klein aandeel in de visquota, die grotendeels in handen zijn van industriële groepen.

1. Bevestigt u die problemen met de bijvangst en de controles? Zijn er technische oplossingen en zal daar werk van worden gemaakt?

2. In hoeverre heeft België dat Europese plan al geïmplementeerd?

3. Hoe zit het met de verdeling van de visquota tussen de verschillende groepen vissers?

Antwoord van de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee van 22 januari 2019, op de vraag nr. 1390 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 22 januari 2019 (Fr.):

Voor het antwoord op uw vraag dien ik u te verwijzen naar mijn collega in de Vlaamse regering, de Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw die bevoegd is voor deze materie.

Le WWF estime également que les petits pêcheurs ont très peu accès aux quotas de pêche qui sont le plus souvent détenus par des groupes industriels.

1. Confirmez-vous ces problèmes de prises accessoires et de contrôles? Des solutions techniques sont-elles disponibles et envisageables?

2. Qu'a déjà mis en oeuvre la Belgique par rapport à ce plan européen?

3. Qu'en est-il de la répartition de quotas de pêche entre les différents groupes de pêcheurs?

Réponse du ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord du 22 janvier 2019, à la question n° 1390 de madame la députée Kattrin Jadin du 22 janvier 2019 (Fr.):

Pour la réponse à votre question, je dois vous référer à mon collègue au gouvernement flamand, la ministre flamande de l'Environnement, de la Nature et de l'Agriculture, qui est compétente pour cette matière.

DO 2018201926252

Vraag nr. 1400 van de heer volksvertegenwoordiger Raoul Hedebouw van 24 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee:

De sociale onrust bij bpost (MV 28040).

Nadat eind november 2018 een voorakkoord werd afgesloten tussen de vakbonden en de directie van bpost, kwam op 6 december het nieuws dat de basis van ACOD het voorstel had verworpen. Ook bij ACV lijkt het dat de basis het voorstel zou verwerpen. Eerder was een plan van de directie al unaniem afgeschoten binnen een vakbond.

Toen werd bekend dat één van die voorstellen inhield dat werknemers in de postkantoren zouden kunnen ontslagen worden "wegens zware fout" als ze de rendabiliteitsdoelstellingen van het bedrijf niet halen. De reden die nu wordt gegeven voor het afspringen van het akkoord is dat er geen vertrouwen is in de directie om het uit te voeren.

DO 2018201926252

Question n° 1400 de monsieur le député Raoul Hedebouw du 24 janvier 2019 (Fr.) au ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord:

Le malaise social chez bpost (QO 28040).

Après qu'un préaccord a été conclu entre les syndicats et la direction de bpost fin novembre 2018, nous avons appris le 6 décembre que la base de la CGSP avait rejeté la proposition. Il semble que la CSC ait réservé le même accueil à cette proposition. Précédemment, un autre plan de la direction avait déjà été rejeté unanimement par un syndicat.

Il était apparu à ce moment qu'une de ces propositions visait à pouvoir licencier les travailleurs employés dans les bureaux de poste "pour faute grave" s'ils n'atteignaient pas les objectifs de rentabilité de l'entreprise. La raison à présent invoquée pour l'échec de l'accord est l'absence de confiance dans la direction en ce qui concerne sa mise en oeuvre.

Het personeel heeft al meermaals aangegeven dat het niet akkoord gaat met de visie van de huidige directie, die gericht is op liberalisering en privatisering. Ook het profiel van de huidige CEO als voormalige bankier en financier roept onvrede op.

1. Wanneer zal u tussen komen als bevoegd minister? Zult u de eisen van de werknemers bijstaan, tegen heel wat andere aandeelhouders in?

2. Overweegt u om het staatsaandeel te vergroten, gezien de lage koers van de aandelen?

3. Indien de huidige CEO zijn functie niet meer zou kunnen uitoefenen, omwille van zijn provocerende houding tegenover het personeel of omwille van de onvrede van de aandeelhouders, op welk profiel zal u dan mikken? Welke visie moet de directie volgens u uitdragen?

Antwoord van de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee van 25 januari 2019, op de vraag nr. 1400 van de heer volksvertegenwoordiger Raoul Hedebouw van 24 januari 2019 (Fr.):

De regering heeft begrip voor de bezorgdheden van de vakbonden en de werknemers van bpost. Er bestaan problemen op de werkvloer die moeten worden aangepakt.

De medewerkers hebben recht op betere arbeidsomstandigheden.

Ook de directie heeft duidelijk begrip getoond voor een aantal legitieme eisen van de vakbonden.

Tegelijkertijd moet bpost de organisatie kunnen aanpassen om een verdere daling van de brievenpost en groei van het aantal pakjes te kunnen opvangen.

Ik ben dan ook tevreden dat de sociale partners en de directie van bpost erin geslaagd zijn om een sociaal akkoord te bereiken.

Het sociaal akkoord zal ervoor zorgen dat de rust bij het bedrijf terugkeert en het vertrouwen hersteld wordt.

Het akkoord focust ook op het welzijn van de werknemers. Zo krijgen zij bijkomende voordelen en betere werkomstandigheden.

Ik ben ook tevreden dat het akkoord bpost voorbereidt op de toekomst, waardoor het bedrijf nog meer kan inspelen op de behoeftes van de klant.

Een bedrijf dat zorg draagt voor haar medewerkers is een bedrijf dat in de toekomst kan groeien.

Ik behoud het vertrouwen in de CEO van bpost.

Le personnel a déjà indiqué à plusieurs reprises qu'il ne partageait pas la vision développée par la direction actuelle, axée sur la libéralisation et sur la privatisation. Le profil du CEO actuel, un ancien acteur du secteur bancaire et financier, est également une source de mécontentement.

1. Quand allez-vous intervenir en tant que ministre compétent? Allez-vous défendre les exigences des travailleurs et ainsi, adopter une position divergente par rapport à de nombreux autres actionnaires?

2. Envisagez-vous d'accroître la participation de l'État étant donné le faible cours des actions?

3. S'il devait arriver que le CEO actuel ne soit plus à même d'exercer sa fonction en raison de son attitude provocatrice vis-à-vis du personnel ou du mécontentement des actionnaires, quel profil rechercheriez-vous? Quelle vision devrait, à votre avis, défendre la direction?

Réponse du ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord du 25 janvier 2019, à la question n° 1400 de monsieur le député Raoul Hedebouw du 24 janvier 2019 (Fr.):

Le gouvernement comprend les préoccupations des syndicats et des salariés de bpost. Des problèmes se posent sur le lieu de travail et il faut s'y atteler.

Les collaborateurs ont droit à de meilleures conditions de travail.

La direction a, elle aussi, fait preuve de compréhension à l'égard d'un certain nombre de revendications légitimes des syndicats.

En même temps, bpost doit pouvoir adapter son organisation pour faire face à la baisse du volume du courrier et à la hausse du volume des colis.

Je me réjouis donc que les partenaires sociaux et la direction de bpost ont réussi à trouver un accord social.

L'accord social permettra de rétablir le calme et la confiance au sein de l'entreprise.

L'accord est également focalisé sur le bien-être des collaborateurs. Ils reçoivent des avantages supplémentaires et ils auront de meilleures conditions de travail.

Je me réjouis également que l'accord prépare bpost à l'avenir, ce qui fait que l'entreprise pourra encore mieux répondre aux besoins des clients.

Une entreprise qui soigne ses collaborateurs est une entreprise qui pourra se développer dans l'avenir.

Je maintiens la confiance à l'égard du CEO de bpost.

Het beheerscontract legt geen nieuwe besparingen op aan bpost.

Le contrat de gestion n'impose pas de nouvelles économies à bpost.

II. Inhoudsopgave volgens minister met vermelding van het onderwerp.

II. Sommaire par ministre et mentionnant l'objet.

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
Vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking **Vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances, et des Personnes handicapées**					
2017201824047	02-07-2018	2397	**Isabelle Galant**	E-commerce in de voedingssector. L'e-commerce dans le secteur alimentaire.	3
2018201925458	14-11-2018	2501	**Leen Dierick**	Afrikaanse varkenspest. - Tijdelijke werkloosheidscijfers. Peste porcine africaine. - Chiffres relatifs au chômage temporaire.	5
2018201925524	20-11-2018	2503	**Anne-Catherine Goffinet**	Afsluiten van opeenvolgende overeenkomsten van bepaalde tijd. Conclusion de contrats à durée déterminée successifs.	6
2018201925534	20-11-2018	2504	**Benoît Friart**	Daling van het aantal faillissementen. La diminution du nombre de faillites.	9
2018201925596	22-11-2018	2511	**Yoleen Van Camp**	Flexi-jobs in de Kempense horeca. Les flexi-jobs dans l'horeca en Campine.	10
2018201925680	28-11-2018	2519	**Gautier Calomne**	Verplichte afronding voor cashbetalingen. L'arrondi obligatoire pour les paiements en espèces.	11
2018201925691	28-11-2018	2520	**Gautier Calomne**	Overheidsdiensten. - Personeelssterkte en loonmassa. Services publics. - Effectifs physiques et masses salariales.	12
2018201925694	28-11-2018	2521	**Gautier Calomne**	AVG. - Naleving door de overheidsdiensten. RGPD. - Mise en conformité des services publics.	13
2018201925714	28-11-2018	2523	**Caroline Cassart-Mailleux**	Black Friday. - Impact. Black Friday. - Impact.	14
2018201925792	03-12-2018	2526	**Rita Gantois**	De actualisering van het onderzoek van de Belgische Mededingingsautoriteit (MV 26499). L'actualisation de l'étude de l'Autorité belge de la concurrence (QO 26499).	16
2018201925939	06-12-2018	2527	**Yoleen Van Camp**	Kempen. - Nachtwinkels. Les magasins de nuit en Campine.	17
Vice-eersteminister en minister van Financiën belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking **Vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement**					
2018201925652	27-11-2018	2457	**Annick Lambrecht**	Vervolging illegale handel beschermde dier- en plantensoorten. Les poursuites engagées contre le commerce illégal d'espèces animales et végétales protégées.	18
2018201925686	28-11-2018	2458	**Gautier Calomne**	Bezwaren betreffende het kadastraal inkomen. Les réclamations liées aux revenus cadastraux.	21

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
2018201925912	06-12-2018	2474	**Jean-Jacques Flahaux**	Inbeslagname van geneesmiddelen in onze zee- en luchthavens. Les saisies de médicaments dans nos ports et aéroports.	22
2018201926026	21-01-2019	2495	**Yoleen Van Camp**	Evolutie kosten gezondheidszorg. Évolution des coûts des soins de santé.	23

Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen
Vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales

2018201925669	04-01-2019	1582	**Karolien Grosemans**	De kazernes en kwartieren van Defensie. Les casernes et les quartiers occupés par la Défense.	24
2018201925698	04-01-2019	1585	**Gautier Calomne**	Russische schepen in de Noordzee. Les navires russes en Mer du Nord.	26
2018201925724	04-01-2019	1591	**Gautier Calomne**	Caiman TTH-helikopters in Mali. Hélicoptères Caïman TTH au Mali.	26
2018201925725	04-01-2019	1592	**Gautier Calomne**	Deelname van de Belgische luchtmacht aan de Arctic Challenge Exercise. La participation de la force aérienne belge à l'opération Artic Challenge Exercise.	27
2018201925726	04-01-2019	1593	**Karolien Grosemans**	De verkoop en aankoop van gebouwen en terreinen. Vente et achat de bâtiments et de terrains.	28
2018201925748	04-01-2019	1596	**Gautier Calomne**	Organisatie van de Aviation Days in Florennes-Cerfontaine. L'organisation des Aviation Days à Florennes-Cerfontaine.	32
2018201925749	04-01-2019	1597	**Gautier Calomne**	Verkoop van het schip A950 Valcke. La vente du navire A950 Valcke.	32
2018201925751	04-01-2019	1599	**Gautier Calomne**	Verkoop van de Leopard 1A5-tanks. La vente de chars Léopard 1A5.	33
2018201925752	04-01-2019	1600	**Gautier Calomne**	Verkoop van Fort Brosius. Le processus de vente du Fort Brosius.	34
2018201925820	04-01-2019	1613	**Veli Yüksel**	Het NAVO-gebouw. Le bâtiment de l'OTAN.	35
2018201925827	04-01-2019	1614	**Gautier Calomne**	Historical Ordnance Disposal Operation in Litouwen (SV 1658). L'opération Historical Ordnance Disposal en Lituanie (QE 1658).	36

Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken
Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur

2017201820376	11-01-2018	2845	**Barbara Pas**	Binnenlandse Zaken. - Kosten gemaakt ten behoeve van het koningshuis. Les frais effectués par le SPF Intérieur pour le compte de la Maison royale.	37

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
2017201824017	28-06-2018	3385	**Benoît Lutgen**	Detachering van het federale politiepersoneel naar de lokale politie. Détachement de la police fédérale vers les polices locales.	38
2017201824559	08-08-2018	3466	**Vincent Scourneau**	Integrale omzetting van de EU-regels inzake nucleaire veiligheid. Transposition intégrale des règles de l'UE en matière de sûreté nucléaire.	42
2017201824678	22-08-2018	3484	**Koenraad Degroote**	Mandaten geïntegreerde politie. Les mandats de la police intégrée.	44
2017201824797	06-09-2018	3513	**Caroline Cassart-Mailleux**	Jaarverslag van de tuchtraad van de geïntegreerde politie. Le rapport annuel du conseil de discipline de la police intégrée.	45
2017201824921	19-09-2018	3560	**Koenraad Degroote**	ANPR-camera's. Les caméras ANPR.	47
2018201925452	12-11-2018	3667	**Karolien Grosemans**	Provincie Limburg. - Snelheidscontroles. Les contrôles de vitesse en province du Limbourg.	48
2018201925639	26-11-2018	3709	**Jean-Marc Nollet**	Alarmeringssystemen van de sevesobedrijven. Systèmes d'alerte des usines classées Seveso.	50
2018201925926	06-12-2018	3741	**Koenraad Degroote**	Cijfers BE-Alert. Chiffres relatifs à BE-Alert.	52
2018201925928	06-12-2018	3743	**Koenraad Degroote**	Cijfers controle PNR. Les statistiques relatives aux contrôles des données des passagers (PNR).	54
2018201926265	24-01-2019	3796	**Peter Buysrogge**	De investeringen in de infrastructuur van de VSSE. Les investissements dans les infrastructures de la Sûreté de l'État.	55
			Minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen **Ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments**		
2017201824427	26-07-2018	2827	**Annick Lambrecht**	Aanbod PSD en psychologen in Vlaamse en Brusselse gevangenissen. L'offre du SPS et la présence de psychologues dans les prisons flamandes et bruxelloises.	56
2017201825014	26-09-2018	2870	**Jean-Marc Nollet**	Strafrechtelijke sancties voor milieuovertredingen. - Bescherming van natuurgebied. Répression pénale des atteintes à l'environnement. - Protection des espaces naturels.	59
2018201925456	13-11-2018	2908	**Roel Deseyn**	Kmo-definitie en consolidatie. Définition et consolidation des PME.	61
2018201925765	30-11-2018	2944	**Jean-Jacques Flahaux**	Aantal gevallen van agressie in de gevangenissen. Nombre d'agressions dans les prisons.	64
2018201925850	05-12-2018	2949	**Carina Van Cauter**	Opengevallen vergunningen inzake de exploitatie van een kansspelinrichting klasse II. Vacances de licences en matière d'exploitation d'un établissement des jeux de hasard de classe II.	65

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
2018201925336	04-01-2019	2966	**Barbara Pas**	Regie der Gebouwen. - Artikel 35 van de taalwet in bestuurszaken. Régie des Bâtiments. - Article 35 de la législation linguistique en matière administrative.	59
				Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie **Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration**	
2017201819737	27-11-2017	1986	**Gautier Calomne**	Gebruik van benzodiazepines. La consommation de benzodiazépines.	66
2017201819967	06-12-2017	2006	**Gautier Calomne**	Informatie op de websites van onlineapotheken. L'information prodiguée sur les sites de pharmacies en ligne.	67
2017201820475	17-01-2018	2075	**Nathalie Muylle**	Medische zelftests. Autotests médicaux.	70
2017201821436	01-03-2018	2209	**Gautier Calomne**	Schoolrefters en bedrijfsrestaurants. - Voedselvergiftigingen. Cantines scolaires et restaurants d'entreprises. - Les cas d'intoxication alimentaire.	72
2017201824901	19-09-2018	2642	**Anne Dedry**	Aantal artsen in loondienst en met zelfstandige statuut. Le nombre de médecins salariés et indépendants.	73
2018201925472	14-11-2018	2686	**Veli Yüksel**	Giftige lucht in vliegtuigen. L'air toxique dans les avions.	74
				Minister van Begroting en van Ambtenarenzaken, belast met de Nationale Loterij en Wetenschapsbeleid **Ministre du Budget et de la Fonction publique, chargée de la Loterie nationale et de la Politique scientifique**	
2018201925676	04-01-2019	300	**Gautier Calomne**	Permanente vorming van de federale ambtenaren. La formation continue des agents des services publics fédéraux.	77
				Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen **Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges**	
2017201819861	01-12-2017	2853	**Eric Thiébaut**	Heropening van spoorlijn 97 Valenciennes-Bergen. - Jongste ontwikkelingen (MV 21895). La réouverture de la ligne 97 Valenciennes-Mons. - Derniers développements (QO 21895).	80
2017201819875	04-12-2017	2854	**Jef Van den Bergh**	Technische eisen drieledige bussen (MV 22017). Les exigences techniques applicables aux bus articulés en trois éléments (QO 22017).	81
2017201819876	04-12-2017	2855	**Jef Van den Bergh**	Speed pedelecs op jaagpaden (MV 22016). Les sur les chemins de halage (QO 22016).	83
2017201819998	07-12-2017	2866	**David Geerts**	Studiedienst van Infrabel en NMBS. - Samenwerking met de universiteiten (MV 21894). Le service d'étude d'Infrabel et de la SNCB et la collaboration avec les universités (QO 21894).	85

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
2017201820040	11-12-2017	2869	**David Geerts**	Stopzetting wifi op de trein (MV 21585). L'arrêt du projet d'Internet sans fil à bord des trains (QO 21585).	87
2017201820041	11-12-2017	2870	**David Geerts**	Station van Temse. - Toegankelijkheid (MV 21893). Gare de Tamise. - Accessibilité (QO 21893).	90
2017201820768	30-01-2018	2930	**Karin Temmerman**	De elektrische straalkacheltjes in de koude perronwachtzaaltjes (MV 22516). Les petits chauffages radiants électriques des petites salles d'attente non chauffées sur les quais (QO 22516).	92
2017201820770	30-01-2018	2931	**Laurent Devin**	Overweg nr. 30 (MV 22473). Le passage à niveau n° 30 (QO 22473).	93
2017201820771	30-01-2018	2932	**Laurent Devin**	Toenemende filedruk rond de Belgische grote steden (MV 22477). La congestion croissante aux abords des grandes villes belges (QO 22477).	94
2017201821398	28-02-2018	2989	**Jef Van den Bergh**	Wachttijd na vervallen voorlopig rijbewijs (MV 22650). Le délai d'attente suivant l'expiration du permis de conduire provisoire (QO 22650).	97
2017201821399	28-02-2018	2990	**Jef Van den Bergh**	Lichte elektrische voertuigen (MV 22649). Les véhicules électriques légers (QO 22649).	99
2017201821400	28-02-2018	2991	**Veerle Heeren**	Theoretisch examen dronepiloot in regionale examencentra (MV 22537). Examen théorique pour pilotes de drone dans les centres d'examen régionaux (QO 22537).	102
2017201821929	20-03-2018	3035	**Jean-Jacques Flahaux**	Aanbrengen van het kenteken van de trekker op de oplegger van een vrachtwagencombinatie (MV 23202). L'identification sur la remorque du camion qui la tracte (QO 23202).	103
2017201821930	20-03-2018	3036	**Laurent Devin**	Prototype van een detectiesysteem voor spoorlopers (MV 23285). Le prototype de détection des personnes sur les voies (QO 23285).	104
2017201821931	20-03-2018	3037	**Laurent Devin**	Overweg ter hoogte van de chaussée de Mariemont in Morlanwelz (MV 22689). Le passage à niveau de la Chaussée de Mariemont à Morlanwelz (QO 22689).	106
2017201821932	20-03-2018	3038	**Kattrin Jadin**	Verwijdering van seinen in het voormalige station Raeren (MV 22732). La disparition de signaux ferroviaires à l'ancienne gare de Raeren (QO 22732).	108
2017201821933	20-03-2018	3039	**Kattrin Jadin**	Prototype van een detectiesysteem voor spoorlopers (MV 23208). Le prototype de détection de personnes sur les voies (QO 23208).	109
2017201821934	20-03-2018	3040	**Kattrin Jadin**	Draaischijf te Montzen (MV 22764). La plaque tournante de Montzen (QO 22764).	111
2017201824425	26-07-2018	3325	**Stefaan Van Hecke**	Beroepsaansprakelijkheidsverzekering NMBS. La souscription d'une assurance responsabilité civile professionnelle par la SNCB.	112

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
Minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden Ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes					
2018201925264	25-10-2018	1303	**Gautier Calomne**	Verlaging van de drempels voor de sociale bijdragen van de zelfstandigen. La réduction des seuils de cotisation pour les indépendants.	114
2018201925733	29-11-2018	1344	**Gautier Calomne**	RSVZ. - Aanwerving van nieuwe controleurs. INASTI. - Embauche de nouveaux contrôleurs.	115
2018201925793	03-12-2018	1346	**Leen Dierick**	Onderzoek FAVV naar inval slachthuis Tielt (MV 26804). L'enquête de l'AFSCA après l'intrusion dans l'abattoir de Tielt (QO 26804).	116
2018201925795	03-12-2018	1347	**Isabelle Galant**	Overheidsopdracht voor de voedselhulp van het Fonds voor Europese hulp aan de meest behoeftigen (MV 26178). Le marché public pour l'aide à alimentaire des Fonds européen d'aide aux plus démunis (QO 26178).	117
2018201925804	03-12-2018	1350	**Leen Dierick**	Lysteriabesmetting diepvriesgroenten (MV 26642). Les légumes Greenyard surgelés contaminés à la listeria (QO 26642).	119
2018201926003	21-01-2019	1352	**Kattrin Jadin**	Fiscaal voordeel voor de uitbetaling van overuren Les heures supplémentaires fiscalement avantageuses.	124
2018201926050	21-01-2019	1359	**Fabienne Winckel**	Kortere opzegtermijnen. Les délais de préavis raccourcis.	124
Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord					
2018201925693	04-01-2019	1365	**Gautier Calomne**	Overheidsdiensten. - Personeelssterkte en loonmassa (SV 1343). Services publics. - Effectifs physiques et masses salariales (QE 1343).	136
2018201925788	04-01-2019	1371	**Leen Dierick**	Elektronische facturatie. La facturation électronique.	137
2018201925948	10-12-2018	1375	**Benoît Friart**	Evolutie van de postverzendingen L'évolution des envois postaux.	141
2017201820011	04-01-2019	1376	**Vincent Van Quickenborne**	Belgische ranking in het Doing Business-rapport. Classement belge dans le rapport Doing Business.	125
2017201822336	04-01-2019	1378	**Brecht Vermeulen**	Kafka.be (MV 23430 - SV 1482)). Kafka.be (QO 23430 - QE 1482).	126
2017201822642	04-01-2019	1380	**Vincent Van Peteghem**	Administratieve lasten ondernemingen. Les charges administratives des entreprises.	128
2017201822643	04-01-2019	1381	**Vincent Van Peteghem**	Kwaliteitsvolle wetgeving. La législation de qualité.	130

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
2018201925303	04-01-2019	1383	**Vincent Van Peteghem**	Administratieve lasten ondernemingen (MV 26985). Les charges administratives des entreprises (QO 26985).	133
2018201926082	22-01-2019	1390	**Kattrin Jadin**	Duurzaam visserijbeleid voor de Noordzee. La politique de pêche durable en Mer du Nord.	143
2018201926252	24-01-2019	1400	**Raoul Hedebouw**	De sociale onrust bij bpost (MV 28040). Le malaise social chez bpost (QO 28040).	144