

QRVA 54 **187**

Laatste nummer van de zitting

QRVA 54 **187**

Dernier numéro de la session

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Schriftelijke
vragen en
antwoorden

Questions
et réponses
écrites

22-05-2019

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

INHOUD

SOMMAIRE

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

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

Page/Blz. 3

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

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

Page/Blz. 11

	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	11 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	19 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	23 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	- Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur
Minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen	31 Ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments
Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie	33 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	42 Ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable
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
Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen	47 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	48 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	51 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

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

III. Questions posées par les membres de la Chambre des représentants et réponses données par les ministres.**Page/Blz. 53**

	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	53	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	74	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	77	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	79	Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur
Minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen	80	Ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments
Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie	158	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	194	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	198	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	-	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	-	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

IV. Inhoudsopgave volgens minister met vermelding van het onderwerp.**IV. Sommaire par ministre et mentionnant l'objet.****Page/Blz. 365**

Lijst afgesloten op 22/05/2019.

Liste clôturée le 22/05/2019.

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

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

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur	QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur	QRVA
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							
23-01-2019	2568	Barbara Pas	181	23-01-2019	2569	Barbara Pas	181
23-01-2019	2570	Barbara Pas	181	08-02-2019	2601	Fabienne Winckel	183
08-02-2019	2602	Yoleen Van Camp	183	20-02-2019	2614	Catherine Fonck	184
20-02-2019	2622	Zuhal Demir	184	20-02-2019	2623	Zuhal Demir	184
20-02-2019	2624	Zuhal Demir	184	12-03-2019	2647	Barbara Pas	185
13-03-2019	2650	Barbara Pas	185	14-03-2019	2652	Barbara Pas	185
22-03-2019	2658	Sybille de Coster- Bauchau	186	25-03-2019	2664	Raoul Hedebouw	186
25-03-2019	2665	Raoul Hedebouw	186	26-03-2019	2668	Fabienne Winckel	186
27-03-2019	2672	Goedele Uyttersprot	186	03-04-2019	2683	Sybille de Coster- Bauchau	186
04-04-2019	2688	Jean-Marc Delizée	187	09-04-2019	2689	Gilles Vanden Burre	187
09-04-2019	2691	Sybille de Coster- Bauchau	187	09-04-2019	2692	Stéphanie Thoron	187
09-04-2019	2693	Stéphanie Thoron	187	09-04-2019	2694	Stéphanie Thoron	187
10-04-2019	2698	Sybille de Coster- Bauchau	187				

**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**

22-02-2019	2544	Luk Van Biesen	184	20-03-2019	2585	Barbara Pas	185
28-03-2019	2595	Véronique Waterschoot	186	11-04-2019	2616	Griet Smaers	187
11-04-2019	2617	Barbara Pas	187	11-04-2019	2618	Luk Van Biesen	187

**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**

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
22-01-2019	1624	Peter Vanvelthoven	181	23-01-2019	1625	Barbara Pas	181
29-01-2019	1642	Barbara Pas	182	29-01-2019	1645	Jean-Jacques Flahaux	182
30-01-2019	1647	Jean-Jacques Flahaux	182	31-01-2019	1652	Jean-Jacques Flahaux	182
01-02-2019	1657	Jean-Jacques Flahaux	182	01-02-2019	1658	Jean-Jacques Flahaux	182
06-02-2019	1666	Jean-Jacques Flahaux	182	08-02-2019	1668	Katrin Jadin	183
08-02-2019	1669	Barbara Pas	183	08-02-2019	1670	Barbara Pas	183
08-02-2019	1671	Fatma Pehlivan	183	11-02-2019	1675	Katrin Jadin	183
18-02-2019	1686	Inez De Coninck	184	19-02-2019	1690	Philippe Blanchart	184
19-02-2019	1696	Véronique Waterschoot	184	19-02-2019	1697	Hendrik Bogaert	184
27-02-2019	1704	Wouter De Vriendt	184	28-02-2019	1706	Katrin Jadin	185
28-02-2019	1707	Gwenaëlle Grovonius	185	28-02-2019	1708	Jean-Jacques Flahaux	185
28-02-2019	1709	Barbara Pas	185	05-03-2019	1711	Julie Fernandez Fernandez	185
05-03-2019	1712	Jean-Jacques Flahaux	185	05-03-2019	1713	Gwenaëlle Grovonius	185
05-03-2019	1714	Gwenaëlle Grovonius	185	05-03-2019	1715	Georges Dallemagne	185
05-03-2019	1716	Rita Bellens	185	05-03-2019	1717	Els Van Hoof	185
05-03-2019	1718	Georges Dallemagne	185	05-03-2019	1719	Véronique Waterschoot	185
05-03-2019	1720	Rita Bellens	185	05-03-2019	1721	Rita Bellens	185
05-03-2019	1722	Els Van Hoof	185	05-03-2019	1723	Georges Dallemagne	185
05-03-2019	1724	Jean-Jacques Flahaux	185	07-03-2019	1725	Peter De Roover	185
12-03-2019	1726	Rita Bellens	185	12-03-2019	1727	Barbara Pas	185
14-03-2019	1728	Peter Luykx	185	14-03-2019	1729	Peter Luykx	185
14-03-2019	1730	Julie Fernandez Fernandez	185	14-03-2019	1731	Julie Fernandez Fernandez	185
14-03-2019	1732	Emmanuel Burton	185	18-03-2019	1733	Wouter De Vriendt	185
18-03-2019	1734	Vincent Van Peteghem	185	18-03-2019	1735	David Clarinval	185
18-03-2019	1736	David Clarinval	185	22-03-2019	1738	Dirk Van der Maelen	186
26-03-2019	1740	Jean-Jacques Flahaux	186	26-03-2019	1741	Sarah Schlitz	186
26-03-2019	1742	Vincent Van Peteghem	186	05-04-2019	1743	Dirk Van der Maelen	187
05-04-2019	1744	Julie Fernandez Fernandez	187	05-04-2019	1745	Gwenaëlle Grovonius	187

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
05-04-2019	1746	Georges Dallemagne	187	05-04-2019	1747	Véronique Waterschoot	187
05-04-2019	1748	Véronique Waterschoot	187	05-04-2019	1749	Paul-Olivier Delannois	187
05-04-2019	1750	Gwenaëlle Grovonius	187	05-04-2019	1751	Gilles Vanden Burre	187
11-04-2019	1753	Filip Dewinter	187				

Minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen
Ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments

22-01-2019	2990	Nele Lijnen	181	23-01-2019	2993	Barbara Pas	181
23-01-2019	2995	Barbara Pas	181	23-01-2019	2996	Barbara Pas	181
23-01-2019	2998	Barbara Pas	181	23-01-2019	2999	Barbara Pas	181
23-01-2019	3001	Barbara Pas	181	23-01-2019	3005	Filip Dewinter	181
23-01-2019	3006	Jan Penris	181	23-01-2019	3007	Jan Penris	181
24-01-2019	3008	Barbara Pas	182	29-01-2019	3015	Barbara Pas	182
29-01-2019	3016	Goedele Uyttersprot	182	29-01-2019	3017	Jean-Jacques Flahaux	182
30-01-2019	3018	Filip Dewinter	182	30-01-2019	3020	Jean-Jacques Flahaux	182
31-01-2019	3022	Jan Penris	182	31-01-2019	3023	Goedele Uyttersprot	182
31-01-2019	3024	Katrin Jadin	182	05-02-2019	3026	Caroline Cassart-Mailleux	182
06-02-2019	3027	Goedele Uyttersprot	182	06-02-2019	3028	Goedele Uyttersprot	182
06-02-2019	3030	Goedele Uyttersprot	182	06-02-2019	3031	Goedele Uyttersprot	182
07-02-2019	3033	Gilles Foret	183	08-02-2019	3035	Katrin Jadin	183
08-02-2019	3036	Jean-Jacques Flahaux	183	11-02-2019	3037	Katrin Jadin	183
12-02-2019	3038	Elio Di Rupo	183	13-02-2019	3040	Frank Wilrycx	183
14-02-2019	3042	Koenraad Degroote	184	18-02-2019	3046	Gautier Calomne	184
19-02-2019	3047	Elio Di Rupo	184	19-02-2019	3048	Elio Di Rupo	184
19-02-2019	3049	Carina Van Cauter	184	19-02-2019	3053	Carina Van Cauter	184
21-02-2019	3057	Stéphanie Thoron	184	22-02-2019	3058	Nele Lijnen	184
22-02-2019	3059	Nele Lijnen	184	22-02-2019	3060	Nele Lijnen	184
22-02-2019	3061	Nele Lijnen	184	22-02-2019	3062	Carina Van Cauter	184
22-02-2019	3063	Carina Van Cauter	184	22-02-2019	3064	Carina Van Cauter	184
22-02-2019	3067	Katja Gabriëls	184	22-02-2019	3068	Katja Gabriëls	184
25-02-2019	3069	Barbara Pas	184	26-02-2019	3071	Annick Lambrecht	184
26-02-2019	3073	Kristien Van Vaerenbergh	184	27-02-2019	3078	Sophie De Wit	184

Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
27-02-2019	3080	Sophie De Wit	184	27-02-2019	3085	Sophie De Wit	184
27-02-2019	3086	Sophie De Wit	184	27-02-2019	3087	Sophie De Wit	184
27-02-2019	3090	Sophie De Wit	184	28-02-2019	3091	Kattrin Jadin	185
28-02-2019	3093	Barbara Pas	185	28-02-2019	3095	Filip Dewinter	185
06-03-2019	3104	Gautier Calomne	185	07-03-2019	3108	Sophie De Wit	185
07-03-2019	3109	Sophie De Wit	185	07-03-2019	3111	Sophie De Wit	185
07-03-2019	3113	Sophie De Wit	185	07-03-2019	3115	Goedele	185
						Uyttersprot	
11-03-2019	3118	Gautier Calomne	185	12-03-2019	3119	Barbara Pas	185
12-03-2019	3120	Peter Buysrogge	185	13-03-2019	3121	Barbara Pas	185
18-03-2019	3125	Emmanuel Burton	185	26-03-2019	3130	Anne-Catherine Goffinet	186
						Goedele	
27-03-2019	3136	Goedele	186	27-03-2019	3137	Goedele	186
		Uyttersprot				Uyttersprot	
04-04-2019	3142	Damien Thiéry	187	11-04-2019	3148	Servais	187
						Verherstraeten	

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

23-01-2019	3120	Nathalie Muylle	181	23-01-2019	3121	Nathalie Muylle	181
23-01-2019	3124	Filip Dewinter	181	23-01-2019	3125	Filip Dewinter	181
23-01-2019	3126	Filip Dewinter	181	23-01-2019	3127	Filip Dewinter	181
23-01-2019	3128	Filip Dewinter	181	23-01-2019	3129	Filip Dewinter	181
23-01-2019	3130	Filip Dewinter	181	23-01-2019	3131	Filip Dewinter	181
23-01-2019	3132	Filip Dewinter	181	23-01-2019	3133	Filip Dewinter	181
23-01-2019	3134	Filip Dewinter	181	23-01-2019	3135	Filip Dewinter	181
23-01-2019	3136	Filip Dewinter	181	23-01-2019	3137	Filip Dewinter	181
23-01-2019	3138	Filip Dewinter	181	23-01-2019	3140	Barbara Pas	181
23-01-2019	3141	Barbara Pas	181	23-01-2019	3142	Barbara Pas	181
23-01-2019	3143	Barbara Pas	181	23-01-2019	3144	Barbara Pas	181
23-01-2019	3145	Barbara Pas	181	23-01-2019	3146	Barbara Pas	181
23-01-2019	3147	Barbara Pas	181	23-01-2019	3148	Barbara Pas	181
23-01-2019	3149	Barbara Pas	181	23-01-2019	3150	Barbara Pas	181
23-01-2019	3151	Barbara Pas	181	23-01-2019	3152	Barbara Pas	181
23-01-2019	3153	Barbara Pas	181	23-01-2019	3154	Barbara Pas	181
23-01-2019	3155	Barbara Pas	181	23-01-2019	3156	Barbara Pas	181
23-01-2019	3157	Barbara Pas	181	23-01-2019	3158	Barbara Pas	181
23-01-2019	3159	Barbara Pas	181	23-01-2019	3160	Barbara Pas	181
24-01-2019	3161	Barbara Pas	182	24-01-2019	3162	Barbara Pas	182
24-01-2019	3163	Barbara Pas	182	24-01-2019	3164	Barbara Pas	182
24-01-2019	3165	Barbara Pas	182	24-01-2019	3166	Barbara Pas	182
24-01-2019	3167	Barbara Pas	182	24-01-2019	3168	Barbara Pas	182
24-01-2019	3169	Barbara Pas	182	24-01-2019	3170	Barbara Pas	182
24-01-2019	3171	Barbara Pas	182	24-01-2019	3172	Barbara Pas	182
24-01-2019	3173	Barbara Pas	182	24-01-2019	3174	Barbara Pas	182
29-01-2019	3177	Barbara Pas	182	29-01-2019	3179	Barbara Pas	182

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
29-01-2019	3180	Goedele Uyttersprot	182	29-01-2019	3181	Barbara Pas	182
30-01-2019	3182	Filip Dewinter	182	30-01-2019	3185	Fabienne Winckel	182
31-01-2019	3187	Yoleen Van Camp	182	31-01-2019	3188	Nawal Ben Hamou	182
04-02-2019	3192	Nathalie Muylle	182	04-02-2019	3193	Nathalie Muylle	182
07-02-2019	3198	Caroline Cassart- Mailleux	183	07-02-2019	3199	Caroline Cassart- Mailleux	183
07-02-2019	3200	Jean-Jacques Flahaux	183	08-02-2019	3201	Barbara Pas	183
08-02-2019	3202	Isabelle Galant	183	08-02-2019	3203	Isabelle Galant	183
08-02-2019	3204	Katrin Jadin	183	08-02-2019	3205	Nathalie Muylle	183
08-02-2019	3206	Jean-Jacques Flahaux	183	11-02-2019	3216	Barbara Pas	183
12-02-2019	3217	Gautier Calomne	183	12-02-2019	3218	Gautier Calomne	183
13-02-2019	3220	Caroline Cassart- Mailleux	183	13-02-2019	3221	Sybille de Coster- Bauchau	183
13-02-2019	3222	Sybille de Coster- Bauchau	183	13-02-2019	3223	Sybille de Coster- Bauchau	183
13-02-2019	3224	Sybille de Coster- Bauchau	183	14-02-2019	3226	Yoleen Van Camp	184
14-02-2019	3227	Barbara Pas	184	14-02-2019	3229	Leen Dierick	184
18-02-2019	3230	Nawal Ben Hamou	184	18-02-2019	3231	Zuhail Demir	184
18-02-2019	3232	Katrin Jadin	184	19-02-2019	3233	Philippe Goffin	184
19-02-2019	3234	Monica De Coninck	184	21-02-2019	3237	Jean-Jacques Flahaux	184
21-02-2019	3238	Elio Di Rupo	184	21-02-2019	3244	Nathalie Muylle	184
25-02-2019	3245	Barbara Pas	184	25-02-2019	3246	Caroline Cassart- Mailleux	184
27-02-2019	3249	Gwenaëlle Grovonius	184	27-02-2019	3251	Julie Fernandez Fernandez	184
28-02-2019	3253	Elio Di Rupo	185	28-02-2019	3254	Jean-Jacques Flahaux	185
28-02-2019	3255	Barbara Pas	185	28-02-2019	3256	Filip Dewinter	185
01-03-2019	3257	Elio Di Rupo	185	07-03-2019	3258	Philippe Goffin	185
07-03-2019	3259	Barbara Pas	185	11-03-2019	3260	Fabienne Winckel	185
11-03-2019	3261	Julie Fernandez Fernandez	185	12-03-2019	3263	Barbara Pas	185
12-03-2019	3264	Katrin Jadin	185	13-03-2019	3266	Elio Di Rupo	185
13-03-2019	3267	Benoît Friart	185	13-03-2019	3268	Barbara Pas	185
13-03-2019	3269	Barbara Pas	185	13-03-2019	3271	Fabienne Winckel	185
14-03-2019	3272	Emmanuel Burton	185	15-03-2019	3273	Isabelle Galant	185
18-03-2019	3275	Jan Spooren	185	18-03-2019	3276	Emmanuel Burton	185
19-03-2019	3277	Jan Spooren	185	19-03-2019	3278	Jan Spooren	185
19-03-2019	3279	Isabelle Galant	185	19-03-2019	3280	Fabienne Winckel	185
21-03-2019	3284	Dirk Van der Maelen	186	21-03-2019	3302	Valerie Van Peel	186
22-03-2019	3308	Sybille de Coster- Bauchau	186	22-03-2019	3314	Gilles Vanden Burre	186

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
22-03-2019	3316	Jan Spooren	186	26-03-2019	3320	Catherine Fonck	186
26-03-2019	3327	André Frédéric	186	26-03-2019	3328	Fabienne Winckel	186
26-03-2019	3329	Jan Spooren	186	26-03-2019	3332	Vanessa Matz	186
27-03-2019	3335	Emmanuel Burton	186	03-04-2019	3336	Sybille de Coster-Bauchau	186
03-04-2019	3338	Paul-Olivier Delannois	186	09-04-2019	3340	Fabienne Winckel	187
09-04-2019	3342	Daniel Senesael	187	09-04-2019	3343	Isabelle Galant	187
09-04-2019	3344	Isabelle Galant	187	10-04-2019	3346	Stéphanie Thoron	187
10-04-2019	3347	Stéphanie Thoron	187	10-04-2019	3348	Stéphanie Thoron	187
10-04-2019	3349	Stéphanie Thoron	187	10-04-2019	3350	Stéphanie Thoron	187

Minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling
Ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable

30-08-2018	648	Katrin Jadin	171	26-09-2018	656	Jean-Marc Nollet	174
22-01-2019	681	Jean-Marc Nollet	181	24-01-2019	682	Rita Gantois	182
24-01-2019	683	Daniel Senesael	182	24-01-2019	684	Daniel Senesael	182
24-01-2019	685	Daniel Senesael	182	24-01-2019	686	Daniel Senesael	182
24-01-2019	687	Daniel Senesael	182	29-01-2019	688	Jean-Jacques Flahaux	182
29-01-2019	689	Jean-Jacques Flahaux	182	29-01-2019	690	Barbara Pas	182
30-01-2019	691	Leen Dierick	182	30-01-2019	692	Jean-Marc Nollet	182
30-01-2019	693	Jean-Marc Nollet	182	30-01-2019	694	Katrin Jadin	182
30-01-2019	695	Katrin Jadin	182	31-01-2019	696	Benoît Friart	182
31-01-2019	697	Katrin Jadin	182	07-02-2019	698	Katrin Jadin	183
12-02-2019	699	Karin Temmerman	183	12-02-2019	700	Daniel Senesael	183
25-02-2019	701	Sybille de Coster-Bauchau	184	25-02-2019	702	Sybille de Coster-Bauchau	184
12-03-2019	703	Barbara Pas	185	12-03-2019	704	Vincent Van Peteghem	185
13-03-2019	705	Katrin Jadin	185	14-03-2019	706	Emmanuel Burton	185
18-03-2019	707	Emmanuel Burton	185	19-03-2019	708	Sybille de Coster-Bauchau	185
19-03-2019	709	Sybille de Coster-Bauchau	185	19-03-2019	710	Sybille de Coster-Bauchau	185
22-03-2019	711	Sybille de Coster-Bauchau	186	04-04-2019	712	Kristof Calvo	187
04-04-2019	713	Wouter De Vriendt	187	04-04-2019	714	Marco Van Hees	187
04-04-2019	715	Damien Thiéry	187	04-04-2019	716	Georges Gilkinet	187

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

04-02-2019	3560	Sybille de Coster-Bauchau	182	06-02-2019	3562	Katrin Jadin	182

Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
06-02-2019	3563	Jean-Jacques Flahaux	182	07-02-2019	3567	Gilles Foret	183
07-02-2019	3568	Jean-Jacques Flahaux	183	18-02-2019	3623	Anne-Catherine Goffinet	184
18-02-2019	3624	Isabelle Galant	184	22-02-2019	3625	Nele Lijnen	184
12-03-2019	3668	Katrin Jadin	185	10-04-2019	3707	Stéphanie Thoron	187

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

22-01-2019	1365	Nele Lijnen	181	23-01-2019	1370	Barbara Pas	181
31-01-2019	1380	Rita Gantois	182	30-01-2019	1373	Frank Wilrycx	182
31-01-2019	1382	Rita Gantois	182	31-01-2019	1383	Rita Gantois	182
31-01-2019	1384	Rita Gantois	182	31-01-2019	1385	Benoît Friart	182
31-01-2019	1386	Jean-Jacques Flahaux	182	05-02-2019	1388	Caroline Cassart-Mailleux	182
06-02-2019	1389	Gautier Calomne	182	11-02-2019	1392	Elio Di Rupo	183
11-02-2019	1393	Elio Di Rupo	183	11-02-2019	1394	Gautier Calomne	183
11-02-2019	1395	Barbara Pas	183	12-02-2019	1396	Elio Di Rupo	183
13-02-2019	1398	Nele Lijnen	183	13-02-2019	1399	Leen Dierick	183
18-02-2019	1401	Zuhal Demir	184	21-02-2019	1402	Elio Di Rupo	184
28-02-2019	1403	Sybille de Coster-Bauchau	185	06-03-2019	1404	Gautier Calomne	185
06-03-2019	1405	Gautier Calomne	185	06-03-2019	1406	Gautier Calomne	185
06-03-2019	1407	Gautier Calomne	185	11-03-2019	1408	Gautier Calomne	185
12-03-2019	1410	Barbara Pas	185	14-03-2019	1414	Emmanuel Burton	185
18-03-2019	1415	Emmanuel Burton	185	19-03-2019	1416	Isabelle Galant	185
19-03-2019	1417	Gilles Vanden Burre	185	22-03-2019	1418	Sybille de Coster-Bauchau	186
04-04-2019	1419	Fabienne Winckel	187	04-04-2019	1420	Sarah Schlitz	187
11-04-2019	1421	Eric Thiébaud	187				

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

11-04-2019	1439	Eric Thiébaud	187

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

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

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

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

**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**

DO 2018201927317

**Vraag nr. 2688 van de heer volksvertegenwoordiger
Jean-Marc Delizée van 04 april 2019 (Fr.) aan de
vice-eersteminister en minister van Werk,
Economie en Consumenten, belast met
Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding,
Gelijke Kansen en Personen met een beperking:**

*Beleid ten gunste van personen met een handicap (MV
28465).*

Net als mijn collega's werd ook ik onlangs nog gecontacteerd door de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH), die erg bezorgd is over de huidige politieke impasse en over de stilstand die hieruit kan voortvloeien, specifiek voor wat het beleid met betrekking tot de personen met een handicap betreft. Deze toestand is des te schrijnender omdat uw regering volgens de NHRPH verschillende dossiers onafgewerkt heeft gelaten, terwijl de sociale verzuchtingen dringend en reuzegroot zijn. Ik heb uw voorganger trouwens herhaaldelijk vragen gesteld over deze dossiers.

Boven op de ontluisterende toestand van de DG Personen met een handicap, waarover we het al maanden hebben, wijst de NHRPH op de moeilijke situatie waarin hij zelf zit. Deze instelling zou naar eigen zeggen leeglopen, aangezien bij het secretariaat van dit orgaan in twee jaar tijd drie van de zeven medewerkers zijn vertrokken.

DO 2018201927317

**Question n° 2688 de monsieur le député Jean-Marc
Delizée du 04 avril 2019 (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 politique en faveur des personnes handicapées (QO
28465).*

Comme mes collègues, j'ai été tout récemment interpellé par Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH) qui s'inquiète vivement de la situation politique actuelle et de l'immobilisme qu'elle peut engendrer, spécifiquement en ce qui concerne la politique des personnes handicapées. Une situation d'autant plus dramatique que votre gouvernement, dit le Conseil, a laissé derrière lui de nombreux dossiers inaboutis alors que les attentes sociales sont énormes et urgentes. Je n'ai d'ailleurs eu de cesse d'interpeller votre prédécesseur dans le cadre de ces dossiers.

Outre la situation catastrophique de la DG Personnes handicapées dont nous parlons depuis des mois, le Conseil pointe la situation difficile dans laquelle lui-même se trouve. Il dit d'ailleurs qu'il "se vide de sa force de travail", le secrétariat du CSNPH ayant perdu trois collaborateurs sur les sept en deux ans.

De NHRPH betreurt ook dat de wet betreffende de tegemoetkomingen aan personen met een handicap van 27 februari 1987 niet hervormd werd, terwijl er een ontwerp tot hervorming werd ingediend bij de vorige regering, dat nochtans was opgesteld op basis van breed maatschappelijk overleg met alle betrokken actoren, tegemoetkwam aan de behoeften van personen met een handicap en stapsgewijs in werking zou treden. Ook al is een algemene hervorming niet meer mogelijk voor de verkiezingen, toch meent de NHRPH dat alles in het werk gesteld moet worden om tenminste de inkomensvervangende tegemoetkoming op te trekken tot het niveau van de armoedegrens.

De NHRPH wijst eveneens op andere dossiers waarin geen of een erg beperkte vooruitgang werd geboekt tijdens deze legislatuur. Hij acht het nodig dat de gehandicapten kunnen deelnemen aan de verkiezingen, dat het koninklijk besluit betreffende de schrapping van de onderwerping van overeenkomsten voor beroepsomscholing aan de sociale zekerheid ongedaan wordt gemaakt, dat het protocol over de verpleegkundige handelingen en de hervorming van de overdracht van de zorg aan non-professionals worden gefinaliseerd, dat mantelzorgers eindelijk in hun rechten worden erkend en concrete begeleiding krijgen en ten slotte dat de controles op het oneigenlijke gebruik van parkeerkaarten algemeen worden ingevoerd.

Ter herinnering, België heeft op 2 juli 2009 het VN-verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap geratificeerd en er zich op die manier toe verbonden om maatregelen te nemen om de personen met een handicap een waardiger bestaan te geven, waarin hun eigen levenskeuzes beter worden gerespecteerd en dat inclusiever is.

De gehandicapten, hun gezinnen, maar ook de organisaties die hen vertegenwoordigen verwachten concrete stappen vooruit. Mijn vraag is eenvoudig. Is er nog vooruitgang mogelijk in de komende weken, ook al was dit vijf jaar lang niet het geval? Zo ja, op welke vlakken denkt u dan vooruitgang te kunnen boeken?

Le Conseil déplore également le fait que la réforme de la loi relative aux allocations aux handicapées du 27 février 1987 n'ait pas été concrétisée alors qu'un projet de réforme avait été déposé sur la table du précédent gouvernement. Cela alors qu'il avait été élaboré au départ d'une large consultation publique de tous les acteurs concernés et qu'il répondait aux besoins des personnes handicapées tout en prévoyant une mise en oeuvre étalée dans le temps. Si une réforme globale ne pourra plus être envisagée avant les élections, le Conseil estime qu'il est indispensable de tout mettre en oeuvre pour, à tout le moins, relever l'allocation de remplacement de revenu au seuil de pauvreté.

Le Conseil pointe également d'autres dossiers qui n'ont connu aucun ou très peu de progrès sous cette législature. Il estime ainsi nécessaire de garantir l'accessibilité des élections aux personnes handicapées, de supprimer l'arrêté royal introduisant la suppression de la couverture sociale des contrats d'adaptation professionnel (CAP), de voir aboutir le protocole "actes infirmiers" et la réforme de délégation des soins à des non professionnels, de reconnaître enfin des droits et un accompagnement concret aux aidants proches et, enfin, de généraliser les contrôles relatifs aux cartes de stationnement indument utilisées.

Je vous rappelle que la Belgique a ratifié le 2 juillet 2009 la Convention sur les Droits des Personnes Handicapées, s'engageant de cette manière à mettre en oeuvre des politiques qui assurent aux personnes handicapées une vie plus digne, plus respectueuse de leur choix de vie et plus participative.

Les personnes handicapées, leur famille mais également les associations qui les représentent attendent des avancées concrètes. Ma question est simple, si cela n'a pas été possible pendant cinq ans, est-ce que ça le sera lors des quelques semaines à venir? Si oui, sur quels éléments pensez-vous pouvoir avancer?

DO 2018201927338

Vraag nr. 2689 van de heer volksvertegenwoordiger Gilles Vanden Burre van 09 april 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Gelijk loon voor vrouwen en mannen.

Naar aanleiding van een IJslandse wet die in mei 2017 werd goedgekeurd zou ik u een vraag willen stellen over de loonkloof tussen vrouwen en mannen.

Op 8 maart 2017 kondigde de IJslandse premier Bjarni Benediktsson ter gelegenheid van de Internationale Vrouwendag (op een conferentie in New York) aan dat IJsland het beginsel van gelijke beloning van mannelijke en vrouwelijke werknemers wettelijk wilde verankeren. Een maand later diende de regering een wetsontwerp in dat op de steun van de oppositie kon rekenen en de maand nadien werd de wet door het IJslandse Parlement goedgekeurd.

Die wet, waarmee een volledig gelijke beloning tegen 2022 wordt beoogd, is heel eenvoudig.

Ze is van toepassing op IJslandse bedrijven, zowel overheids- als privébedrijven, en wordt stapsgewijs ingevoerd, dat wil zeggen dat er verschillende inwerkingtredingsdata zijn vastgelegd in functie van de bedrijfsgrootte.

Zo is de wet sinds 1 januari 2018 van toepassing op de bedrijven met meer dan 250 werknemers en zal ze tegen 31 december 2019 van kracht worden voor de bedrijven met 150 tot 249 werknemers. Tegen 2022 zal de wet volledig zijn ingevoerd en zullen ook de bedrijven met 25 tot 59 werknemers eraan moeten voldoen.

Tegen 2022 zullen alle IJslandse bedrijven gecontroleerd worden door een instantie die bevoegd is om een (drie jaar geldig) certificaat uit te reiken aan de bedrijven die werk hebben gemaakt van een gelijke beloning van mannen en vrouwen.

Als die controle-instantie van oordeel is dat de wet niet wordt nageleefd, zal het bedrijf moeten aantonen dat de loonverschillen niet gendergerelateerd zijn, op straffe van een boete van 400 euro per dag. De bewijslast wordt dus omgekeerd, aangezien de werkneemster niet moet aantonen dat er sprake is van discriminatie, maar het bedrijf ertoe wordt verplicht loonverschillen te verantwoorden.

DO 2018201927338

Question n° 2689 de monsieur le député Gilles Vanden Burre du 09 avril 2019 (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:

Égalité salariale entre les femmes et les hommes.

Je souhaiterais vous interroger sur la question des inégalités salariales entre les femmes et les hommes en m'inspirant d'une loi islandaise qui a été votée en mai 2017.

Le 8 mars 2017, à l'occasion de la journée de la femme, le premier ministre islandais, Bjarni Benediktsson, soumet un projet législatif autour de l'égalité salariale entre les sexes (lors d'une conférence à New York). Un mois plus tard, un projet de loi est proposé par le gouvernement et soutenu par l'opposition et le mois suivant, la loi a été adoptée par le Parlement islandais.

Ce projet, qui vise à atteindre une égalité salariale "parfaite" d'ici 2022, est très simple.

Elle s'applique aux entreprises islandaises, publiques et privées, de manière progressive, c'est-à-dire qu'elle intègre différentes dates d'entrée en vigueur en fonction de la taille de l'entreprise.

Par exemple, depuis le 1er janvier 2018, les entreprises de plus de 250 employés sont soumises à cette loi et d'ici le 31 décembre 2019, elle s'appliquera aux entreprises qui possèdent entre 150 et 249 employés. Elle continuera à être appliquée, de manière progressive, jusqu'en 2022 et aux entreprises de 25 à 59 employés.

D'ici 2022, toutes les entreprises islandaises seront suivies par un bureau de contrôle qui a le pouvoir de décerner un certificat de bonne conduite (valable pendant trois ans) aux entreprises qui respectent l'équilibre salarial entre les femmes et les hommes.

Si le bureau de contrôle juge que la loi n'est pas respectée, il appartiendra aux entreprises de démontrer que les écarts salariaux ne sont pas dus à une question de genre sous peine d'une amende s'élevant à 400 euros par jour. La charge de la preuve est donc inversée, ce n'est pas à la travailleuse de démontrer la discrimination mais bien à l'entreprise de justifier l'écart.

In België verdient een vrouw, volgens het rapport 2017 van het Instituut voor de gelijkheid van vrouwen en mannen, de FOD Economie en het Federaal Planbureau betreffende de loonkloof, per werkuur gemiddeld 8 % minder dan een man. Hoewel bepaalde factoren, zoals de sector van tewerkstelling, het beroep en het type van contract, van invloed zijn op de loonkloof, is er ook een "onverklaard deel", waarvoor men geen uitleg heeft en dat mogelijk het gevolg is van discriminatie.

De invoering van zo een wet waarmee er op korte termijn een volledig gelijke beloning van mannelijke en vrouwelijke werknemers wordt nagestreefd zou een wezenlijk verschil maken voor een arbeidsmarkt, een economie en een land zoals België.

Gelijke beloning is een noodzakelijke stap om gendergelijkheid te kunnen realiseren. Bovendien zou die maatregel in België in fiscaal opzicht tot een positief terugverdieneffect leiden (ongeveer 1 % van het bbp) voor het "onverklaarde" deel van de loonkloof, via de belastinginkomsten.

Logischerwijs zouden vrouwen en mannen in een democratie als België gelijk loon voor gelijk werk moeten kunnen krijgen.

Als men streeft naar een samenleving met meer gelijkheid, naar een betere arbeidsmarkt en naar een sterkere economie, zou men het voorbeeld van IJsland moeten volgen en absoluut een wet moeten goedkeuren waarmee die gelijke beloning wordt nagestreefd, misschien niet tegen 2022, maar tegen 2025.

De wet van 22 april 2012 ter bestrijding van de loonkloof tussen mannen en vrouwen was zeker een flinke stap in de goede richting, maar ze bevat niet zo een verregaande resultaatsverplichting als de IJslandse wet.

Bent u bereid de toezegging te doen dat u werk zult maken van een project zoals de wet in IJsland om de loonkloof tussen vrouwen en mannen in België binnen nu en zes jaar daadwerkelijk te verminderen en meer gelijkheid op de arbeidsmarkt te waarborgen?

En Belgique, selon le rapport sur l'écart salarial de 2017, réalisé par l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, le SPF Économie et le Bureau fédéral du Plan, une femme gagne en moyenne 8 % de moins qu'un homme par heure de travail. Si certains facteurs comme le secteur d'activité, la profession ou encore le contrat influencent une partie de cet écart, il reste tout de même une autre partie inexpliquée, injustifiée, et potentiellement discriminatoire.

Mettre en place une telle loi, qui vise sur le court terme, une égalité salariale "parfaite", serait essentiel pour un marché du travail, une économie et un pays, comme la Belgique.

L'égalité salariale est nécessaire pour, un jour, pouvoir atteindre l'égalité des sexes. De plus, d'un point de vue fiscal, la Belgique bénéficierait d'un effet retour positif (environ 1 % du PIB) sur la partie "inexpliquée" de l'écart, à travers les recettes fiscales.

Il relève de la logique qu'au sein d'une démocratie comme la Belgique, les femmes et les hommes doivent pouvoir toucher un même salaire pour une même activité.

Il serait essentiel, pour une société plus égalitaire, pour un meilleur marché du travail et pour une meilleure économie, de prendre exemple sur l'Islande et d'absolument mettre en place une loi qui vise à atteindre cette égalité salariale, peut-être pas d'ici 2022 mais d'ici 2025.

La loi du 22 avril 2012 visant à lutter contre l'écart salarial entre hommes et femmes a certes constitué une avancée importante en la matière mais elle ne contient pas d'obligation de résultat similaire à la loi islandaise.

Êtes-vous prêt à prendre l'engagement de mettre en place un projet tel que cette loi islandaise afin que d'ici six ans, la Belgique réduise une bonne fois pour toute l'écart salarial entre les femmes et les hommes, afin de garantir un marché du travail plus égalitaire?

DO 2018201927342

Vraag nr. 2691 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sybille de Coster-Bauchau van 09 april 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Correcte consumenteninformatie over het ambachtelijke karakter van producten.

Hoewel de term "ambachtsman" gedefinieerd wordt in de wet van 19 maart 2014 houdende wettelijke definitie van de ambachtsman en het gebruik van de term gereglementeerd is, zetten heel wat voedingsindustriebedrijven de wet naar hun hand door gebruik te maken van benamingen als "op grootmoeders wijze", "à l'ancienne", "ambachtelijk gebakken", enz.

Al die afgeleide benamingen zijn immers niet gereglementeerd. Wel heeft de FOD Economie anderhalf jaar geleden een soort van gedragscode uitgevaardigd voor het gebruik van de terminologie "artisaanaal", "ambachtelijk" en afgeleiden ervan in productbenamingen.

1. Wat heeft de FOD Economie verder nog ondernomen na de publicatie van die gedragscode? Worden er regelmatig controles georganiseerd? Zo ja, hoeveel controles worden er verricht, en wat zijn daarvan de resultaten?

2. Werden er sensibiliseringsacties op touw gezet? Worden de kwetsieuzen termen nu oordeelkundiger gebruikt? Hoe zit het met het gebruik van beelden en foto's die het ambachtelijke karakter van het product oproepen?

3. Welk standpunt staat België voor op het Europese niveau? Worden er stappen overwogen om de terminologie in verband met het ambachtelijke karakter in productbenamingen te definiëren en te beschermen?

DO 2018201927344

Vraag nr. 2692 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Stéphanie Thoron van 09 april 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Plaats van de wagen en de alternatieve vervoerswijzen in de cafetariaplannen.

SD Worx en Securex hebben onlangs een studie bekendgemaakt over de samenstelling van hun cafetariaplannen of flex income plans (FIP's).

DO 2018201927342

Question n° 2691 de madame la députée Sybille de Coster-Bauchau du 09 avril 2019 (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 bonne information des consommateurs sur le caractère artisanal des produits.

Bien que le terme artisan soit défini au travers de la loi du 19 mars 2014 portant définition légale de l'artisan et son usage réglementé, de nombreuses sociétés actives dans l'agroalimentaire détournent le caractère artisanal en faisant usage d'appellations telles que: façon grand-mère, maître pâtissier, à l'ancienne, etc.

Toutes ces dénominations dérivées ne sont en effet pas réglementées. Toutefois, il y a un an et demi, le SPF Économie sortait une sorte de code de bonne conduite sur l'utilisation du terme artisanal et de ses dérivés.

1. Suite à la publication de ce code de bonne conduite, quel suivi a été donné par la SPF Économie? Des contrôles réguliers sont-ils organisés? Si oui, combien et avec quel résultat?

2. Un processus de sensibilisation a-t-il été mis en place? Constate-t-on un usage plus approprié des termes incriminés? Qu'en est-il des images et photos suggérant le côté artisanal du produit?

3. Au niveau européen, quelle est la position de la Belgique? Une démarche visant à définir et défendre les terminologies liées à l'artisanat est-elle envisagée?

DO 2018201927344

Question n° 2692 de madame la députée Stéphanie Thoron du 09 avril 2019 (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 place de la voiture et des modes alternatifs dans les plans cafétaria.

Récemment, SD Worx et Securex ont présenté une étude quant à l'allocation de leurs plans cafétaria ou flex income plan (FIP).

Een eerste vaststelling is dat het gemiddelde bedrag dat bedrijven in dit kader per werknemer toekennen licht daalt, maar dat er vooral veel meer werknemers een dergelijk plan wordt aangeboden dan in 2017. Het concept wint dus aan populariteit bij zowel de werkgevers als werknemers.

De eerste lering die we daaruit kunnen trekken, betreft het aantal werknemers die ervoor kiezen het budget te gebruiken voor een auto in plaats van voor een alternatieve vervoerswijze. Zo besteedt maar liefst 28,9 % van de werknemers een deel van dat geld aan de wagen, terwijl slechts 9,1 % het voor het openbaarvervoersabonnement gebruikt.

Volgens de auteurs van de studie zou dat te wijten zijn aan het feit dat de meeste ondernemingen hun personeelsleden sowieso al, los van de cafetariaplannen, een treinabonnement aanbieden. Veel bedrijven doen dat echter ook met bedrijfswagens.

1. Hebt u kennisgenomen van deze studie? Zo ja, hoe verklaart u dat er zoveel meer werknemers hun flexibele verloning voor een wagen gebruiken ten opzichte van degenen die dat budget aan het openbaar vervoer besteden?

2. Kunt u die verklaring staven met de cijfers waarover u beschikt? Beschikt u in dat opzicht over gegevens betreffende het aantal werknemers die een openbaarvervoersabonnement hebben in vergelijking met het aantal werknemers met een bedrijfswagen, los van de plannen voor flexibele verloning?

3. Beschikt u over gegevens betreffende de bedragen die respectievelijk aan het openbaar vervoer en aan de bedrijfswagen besteed worden?

4. Moet het systeem van de plannen voor flexibele verloning in het licht van de antwoorden op die vragen volgens u herzien worden om ervoor te zorgen dat ze vaker gebruikt worden voor alternatieve vervoerswijzen in plaats van voor de wagen? Zo ja, hoe?

Tout d'abord, si l'on remarque une légère baisse de la somme moyenne allouée par les entreprises dans ce cadre, on observe surtout que beaucoup plus de travailleurs se voient proposer un tel plan par rapport à 2017. C'est donc que le concept séduit, tant au niveau de l'entreprise que des travailleurs.

Un premier enseignement concerne le nombre de travailleurs qui choisissent d'allouer ces sommes à une voiture plutôt qu'à un mode de transport alternatif. En effet, pas moins de 28,9 % des travailleurs consacrent une partie de cet argent à leur voiture, tandis que seuls 9,1 % l'utilisent pour financer leur abonnement de transport en commun.

Selon les auteurs de l'étude, ce serait dû au fait que la plupart des entreprises offrent déjà un abonnement de train à leurs employés en dehors des plans cafétaria. Néanmoins, beaucoup d'entreprises offrent également des voitures de société au sein même du *package* salarial.

1. Avez-vous eu l'occasion de prendre connaissance de cette étude? Si oui, comment expliquez-vous, pour votre part, l'écart important entre le nombre de travailleurs qui consacrent leur FIP à la voiture et ceux qui le consacrent aux transports en communs?

2. Les chiffres dont vous disposez rendent-ils l'explication crédible? À cet égard, disposez-vous d'informations concernant le nombre de travailleurs disposant d'un abonnement de transport en commun comparé au nombre de travailleurs disposant d'une voiture de société en dehors des FIP?

3. Disposeriez-vous de chiffres concernant les sommes consacrées à l'un et à l'autre?

4. En fonction de ces réponses, y a-t-il lieu, selon vous, de revoir le système des FIP pour y favoriser plus largement les modes alternatifs par rapport à la voiture? Si oui, comment?

DO 2018201927345

Vraag nr. 2693 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Stéphanie Thoron van 09 april 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Gebruik van 'flexible income plans'.

SD Worx en Securex hebben onlangs de resultaten gepresenteerd van een onderzoek naar de toepassing van hun cafetariaplannen of *flexible income plans*.

In België zouden zo'n 20.000 werknemers in zo een *flexible income plan* gestapt zijn, d.i. een stijging met 47 % ten opzichte van 2017, voor een totaalbedrag van 112 miljoen euro. De formule blijkt dus aan te slaan.

Volgens de studieresultaten willen de werknemers graag hun eigen loonvoordelenpakket samenstellen en zelf de keuze kunnen maken tussen loon in geld of in extralegale voordelen.

1. Hebt u kunnen kennisnemen van de volledige studie? Stroken de cijfers van SD Worx en Securex met uw eigen gegevens?

2. Stroken het aantal werknemers die in zo een plan stappen en de betrokken bedragen met uw verwachtingen en doelstellingen?

3. In hoeverre zal het aantal flexibele verloningsplannen in het licht van deze cijfers in de komende jaren naar verwachting nog toenemen?

DO 2018201927346

Vraag nr. 2694 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Stéphanie Thoron van 09 april 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Succes van extra vakantiedagen als onderdeel van een 'flexible income plan'.

SD Worx en Securex hebben onlangs de resultaten gepresenteerd van een onderzoek naar de toepassing van hun cafetariaplannen of *flexible income plans*.

In België zouden zo'n 20.000 werknemers in zo een *flexible income plan* gestapt zijn, d.i. een stijging met 47 % ten opzichte van 2017, voor een totaalbedrag van 112 miljoen euro. De formule blijkt dus aan te slaan.

DO 2018201927345

Question n° 2693 de madame la députée Stéphanie Thoron du 09 avril 2019 (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'usage des flexible income plans.

Récemment, SD Worx et Securex ont présenté une étude quant à l'allocation de leurs plans cafétaria ou *flex income plan*.

En Belgique, quelques 20.000 travailleurs profiteraient du système, soit une augmentation de 47 % par rapport à 2017, pour une somme totale de 112 millions d'euros. Le concept ne manque donc pas de séduire.

En effet, selon l'étude, les travailleurs sont particulièrement ravis de pouvoir choisir en partie la finalité de leurs avantages salariaux.

1. Avez-vous eu l'occasion de consulter l'ensemble de l'étude? Les chiffres de SD Worx et Securex correspondent-ils à vos propres données?

2. Le nombre de travailleurs impliqués et les sommes allouées sont-elles conformes à vos attentes et objectifs?

3. À la lumière de ces chiffres, quelle progression du nombre de plans est attendue dans les années à venir?

DO 2018201927346

Question n° 2694 de madame la députée Stéphanie Thoron du 09 avril 2019 (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:

Le succès de l'ajout de jours de congés dans le cadre des flex income plans.

Récemment, SD Worx et Securex ont présenté une étude quant à l'allocation de leurs plans cafétaria ou *flex income plan*.

En Belgique, quelques 20.000 travailleurs profiteraient du système, soit une augmentation de 47 % par rapport à 2017, pour une somme totale de 112 millions d'euros. Le concept ne manque donc pas de séduire.

Volgens de studieresultaten willen de werknemers graag hun eigen loonvoordelenpakket samenstellen en zelf de keuze kunnen maken tussen loon in geld of in extralegale voordelen.

Veel succes heeft de keuze voor meer vakantiedagen in ruil voor een deel van het loon. Bijna 60 % van de werknemers vult de flexibele verloning ten minste gedeeltelijk op die manier in.

De studie focust op de keuzes van de werknemers, maar gaat niet in op de toegekende bedragen of het aantal vakantiedagen dat daarmee overeenkomt.

1. Beschikt u over meer volledige cijfers?
2. Hoeveel werkdagen kopen de werknemers op die manier af van hun werkgever? Welk bedrag vertegenwoordigt dit?
3. Bestaat er een standaardprofiel van de werknemer die kiest voor een dergelijke flexibele verloning, of zelfs meer specifiek van de werknemer die hier het vaakst voor kiest?

DO 2018201927354

Vraag nr. 2698 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sybille de Coster-Bauchau van 10 april 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Aanbieden van verlofdagen via de cafetariaplannen.

SD Worx en Securex hebben onlangs een studie bekendgemaakt over de samenstelling van hun cafetariaplannen of *flex income plans* (FIP's).

Een eerste vaststelling is dat het gemiddelde bedrag dat bedrijven in dit kader toekennen, licht daalt, maar dat er vooral veel meer werknemers een dergelijk plan wordt aangeboden dan in 2017. Het concept wint dus aan populariteit bij zowel de werkgevers als de werknemers.

Uit deze studie blijkt dat 58,9 % van de werknemers met een FIP een deel ervan gebruikt voor extra verlofdagen. We kunnen ons hierbij veel vragen stellen, maar ik wil me hier beperken tot het juridische aspect ervan.

Is het mogelijk om via een FIP extra verlofdagen aan te bieden op grond van de artikelen 40 tot en met 49 van de wet betreffende werkbaar en wendbaar werk? Zo ja, onder welke voorwaarden? Zo niet, moet dit niet mogelijk worden gemaakt via een wetswijziging, of volstaat een eenvoudige aanpassing van de uitvoeringsbesluiten?

En effet, selon l'étude, les travailleurs sont particulièrement ravis de pouvoir choisir en partie la finalité de leurs avantages salariaux.

Cette étude souligne le succès important de la conversion de cette somme en jours de congé, puisque près de 60 % des travailleurs concernés l'utilisent, au moins en partie, à cette fin.

L'étude se concentrant sur les comportements des travailleurs, elle ne précise pas les sommes allouées ou les jours de congé que cela représente.

1. Seriez-vous en possession de chiffres plus complets?
2. Combien de jours de travail sont ainsi rachetés par les travailleurs à leur employeur? Quel montant cela représente-t-il?
3. Existe-t-il un profil-type du travailleur qui y a recours? Voir uniquement de ceux qui y ont le plus recours?

DO 2018201927354

Question n° 2698 de madame la députée Sybille de Coster-Bauchau du 10 avril 2019 (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:

Le don de jours de congé obtenu via les plans cafétaria.

Récemment, SD Worx et Securex ont présenté une étude quant à l'allocation de leurs plans cafétaria ou *flex income plan* (FIP).

Tout d'abord, si l'on remarque une légère baisse de la somme moyenne allouée par les entreprises dans ce cadre, on observe surtout que beaucoup plus de travailleurs se voient proposer un tel plan par rapport à 2017. C'est donc que le concept séduit, tant au niveau de l'entreprise que des travailleurs.

Cette étude nous renseigne que près de 60 % des bénéficiaires de FIP (58,9 %) en consacrent une partie afin d'obtenir plus de jours de congé. Ce qui pourrait nous amener à nous poser d'autres questions, que je n'aborderai pas ici, ma question se limitant à un détail d'ordre juridique.

Est-il possible d'offrir un jour de congé obtenu à travers un FIP dans le cadre des articles 40 à 49 de la loi sur le travail faisable et maniable? Le cas échéant, dans quelles conditions? Si non, une telle possibilité devrait-elle être ouverte par une modification législative ou une simple adaptation des arrêtés d'exécution pourrait suffire?

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

DO 2018201927374

**Vraag nr. 2616 van mevrouw de
volksvertegenwoordiger Griet Smaers van
11 april 2019 (N.) aan de vice-eersteminister en
minister van Financiën belast met Bestrijding
van de fiscale fraude, en minister van
Ontwikkelingssamenwerking:**

Taxshelter. - Investerings door kmo's.

Door de herziening van de vennootschapsbelasting in de zomer van 2018 zijn de tarieven van vennootschapsbelasting gedaald. Een gevolg daarvan was dat het fiscaal rendement op een taxshelterinvestering voor de investeerder daalde. Om dit te verhelpen, had de wetgever de vrijstellingspercentages aangepast van 310 % voor aanslagjaar 2018 naar 356 % voor aanslagjaar 2019 en naar 421 % vanaf aanslagjaar 2021.

Een ander gevolg van de herziening van de vennootschapsbelasting was dat het maximale bedrag dat een vennootschap kon investeren via taxshelter zou dalen van 241.935 euro voor aanslagjaar 2018 naar 210.674 euro in aanslagjaar 2019 en zelfs naar 178.147 euro vanaf aanslagjaar 2021. Dit zou ertoe geleid hebben dat er - bij een gelijkblijvend aantal investeerders - minder geld beschikbaar was in de markt.

Reden waarom een recent wetsvoorstel inzake diverse financiële bepalingen de maximale vrijstelling van 750.000 naar 850.000, respectievelijk 1.000.000 euro optrekt. Volgens de sector lost dit echter maar een deel van het probleem op, aangezien het tot gevolg heeft dat een vennootschap nu meer belastbare winst moet realiseren om dezelfde maximale taxshelterinvestering te kunnen doen.

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

DO 2018201927374

**Question n° 2616 de madame la députée Griet Smaers
du 11 avril 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:**

Les investissements des PME sous le régime du tax shelter.

Les taux de l'impôt des sociétés ont baissé consécutivement à la réforme de l'impôt des sociétés adoptée à l'été 2018. Parmi les conséquences de cette réforme, il est à noter que le rendement fiscal d'un investissement effectué dans le cadre du *tax shelter* a diminué. Pour remédier à cet inconvénient, le législateur avait ajusté les pourcentages d'exonération, les portant de 310 % pour l'exercice d'imposition 2018 à 356 % pour l'exercice d'imposition 2019 et à 421 % à partir de l'exercice d'imposition 2021.

La réduction de l'investissement maximum autorisé dans le cadre du régime du *tax shelter* est une autre conséquence de la réforme de l'impôt des sociétés: ce plafond passe de 241.935 euros pour l'exercice d'imposition 2018 à 210.674 euros pour l'exercice d'imposition 2019 et même à 178.147 euros à partir de l'exercice d'imposition 2021. À nombre constant d'investisseurs, une telle disposition aurait réduit l'enveloppe financière disponible sur le marché.

Pour les raisons précitées, une récente proposition de loi portant diverses dispositions financières a relevé les montants maximums des exonérations de 750.000 à respectivement 850.000 et 1.000.000 d'euros. Dès lors que pour pouvoir effectuer un même investissement maximum sous le régime du *tax shelter*, les sociétés vont devoir accroître leur bénéfice imposable, le secteur estime que le problème n'est que partiellement résolu.

Vooraf voor kmo's die van het nieuwe verlaagde tarief genieten en een belastbare gereserveerde winst van minder dan 100.000 euro hebben, kan dit problematisch worden aangezien zij in de praktijk een negatief fiscaal rendement realiseren bij investeringen via taxshelter. Een zeer groot deel van de kmo's die de voorbije jaren (relatief kleine bedragen) hebben geïnvesteerd in taxshelter, doen dit momenteel dus niet meer. Dit heeft volgens de sector grote gevolgen, vooral voor podiumkunsten, omdat voor die producties net de kleinere investeerders interessant zijn. Niet alleen voor de geïnvesteerde bedragen, maar ook door het directe contact tussen producent en investeerder.

België is een kmo-land. Maatregelen om kmo's terug te laten participeren in de taxshelterfinanciering zouden dan ook welkom zijn voor de stabiliteit van de markt. Een mogelijke oplossing zou erin kunnen bestaan door te werken op basis van de "boekhoudkundige winst voor belastingen" in plaats van op "belastbare gereserveerde winst". In de praktijk zal het er dus toe leiden dat de pot aan winst groter wordt om de taxshelterinvestering fiscaal op aan te rekenen, aangezien men dan een hogere rang neemt in de verschillende aftrekbewerkingen ten opzichte van andere aftrekposten, zoals DBI-aftrek, innovatie-aftrek, overgedragen verliezen, enz.

1. Is het volgens u een oplossing om inzake taxshelterinvesteringen de beperking van de voorlopige vrijstelling, zoals voorzien in artikel 194ter, § 3, te baseren op de "boekhoudkundige winst voor belastingen" en dus niet langer op de "belastbare gereserveerde winst"?

Zo ja, hoe verhoudt deze oplossing zich met de andere aftrekbewerkingen die uiteindelijk moeten leiden tot de fiscale nettowinst?

2. a) Bent u bereid deze oplossing te weerhouden?

b) Zal u minstens een onderzoek gelasten naar de voor- en nadelen van deze wijziging?

Les PME qui bénéficient du nouveau tarif réduit et ont un bénéfice réservé inférieur à 100.000 euros sont les principales victimes de ces nouvelles dispositions car d'un point de vue fiscal, le rendement de leurs investissements sous le régime du *tax shelter* est négatif. Un grand nombre de PME qui ont investi (des montants relativement modestes) sous le régime du *tax shelter* ces dernières années y ont donc provisoirement renoncé. Selon le secteur, l'impact de cette décision est considérable et principalement perceptible dans le domaine des arts de la scène, précisément intéressés par les plus petits investisseurs. L'impact négatif ne se limite pas aux montants investis et nuit, par ailleurs, aux contacts directs entre producteur et investisseur.

La Belgique est un pays de PME. Dans l'intérêt de la stabilité du marché, il serait par conséquent opportun de prendre des mesures, de sorte à permettre à nouveau aux PME de participer au financement via le *tax shelter*. Remplacer la notion de "bénéfice réservé imposable" par celle de "bénéfice comptable avant impôt" est l'une des options envisageables. L'enveloppe des bénéfices sur lesquels imputer fiscalement les investissements dans le cadre du *tax shelter* sera plus grosse, dès lors que ce type d'investissement remontera dans l'ordre des opérations de déduction par rapport à d'autres, telles que la déduction RDT, la déduction pour innovation, celle pour les pertes reportées, etc.

1. En matière d'investissements sous le régime du *tax shelter*, est-il selon vous envisageable de calculer à l'avenir le plafond de l'exonération temporaire, telle que prévue à l'article 194ter, § 3, sur la base du "bénéfice comptable avant impôt" plutôt que sur la base du "bénéfice réservé imposable"?

Dans l'affirmative, comment se situe cette option par rapport aux autres opérations de déduction qui contribuent à établir le bénéfice fiscal net?

2. a) Seriez-vous disposé à appliquer cette solution?

b) Pourriez-vous en tout cas demander une étude sur les avantages et les inconvénients d'une modification dans ce sens?

DO 2018201927375

Vraag nr. 2617 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 11 april 2019 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking:

De betaling van kledingkosten door ondernemingen.

In de pers van eind december 2017 kwam via een medewerker van de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) aan het licht dat bepaalde kosten ten voordele van het administratief personeel terugbetaald werden.

Het gaat om kledingkosten voor het personeel dat in contact staat met het publiek, en dit ter hoogte van 1.000 euro per jaar. Blijkbaar werden er in de praktijk ook kledingstukken gekocht in luxewinkels: jassen, parfums, lippenstift, armbanden, enz.

In haar antwoord op een parlementaire vraag heeft de Brusselse staatssecretaris belast met Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp daarover aangegeven:

"Ik wens eerst te verduidelijken dat de kledingkosten waarnaar u verwijst in uw schriftelijke vraag betrekking hebben op personeelsleden die, omwille van hun functie, in contact zijn met het publiek. Het is dus belangrijk dat deze personen, onder meer door een verzorgd voorkomen, een goed imago van de DBDMH kunnen overbrengen.

In dit opzicht is het niet uitzonderlijk dat de werkgevers, zowel uit de privé- als de overheidssector aan deze personeelscategorie de middelen van hun beleid geven. Sommige werkgevers doen dit door een uniform te voorzien waarvan zij de kosten dragen.

Anderen doen dit door, ten belope van een enorm bedrag, de uitgaven voor kleding terug te betalen die de betrokken personeelsleden moeten maken in het kader van hun functie. Dit is de optie die ook de directie van de DBDMH had weerhouden." (vraag nr. 268 van Dominiek Lootens-Stael van 29 maart 2018, *Vragen en Antwoorden*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 15 juni 2018, nr. 41, blz. 279).

Het begrip "eigen kosten van de werkgever" wordt niet gedefinieerd door de belastingwetgeving.

Het administratief commentaar bij het Wetboek van de inkomstenbelastingen verwijst naar bepaalde beslissingen van het Hof van Cassatie.

DO 2018201927375

Question n° 2617 de madame la députée Barbara Pas du 11 avril 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:

Le paiement de dépenses d'habillement par les entreprises.

Fin décembre 2017 dans la presse, un agent du Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale (SIAMU) révélait que le personnel administratif bénéficie du remboursement de certains frais.

Il s'agit en l'occurrence de 1.000 euros par an alloués pour leurs dépenses d'habillement aux membres du personnel en contact avec le public. Il semble que des achats aient également été effectués dans des boutiques de luxe: vestes, parfums, rouges à lèvres, bracelets, etc.

En réponse à une question parlementaire, la secrétaire d'État bruxelloise en charge du Commerce extérieur, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente a indiqué à ce propos:

"Je voudrais tout d'abord préciser que les frais d'habillement auxquels vous faites allusion dans votre question écrite se rapportent à des agents qui, de par leur fonction, sont en contact avec le public. Il est donc important que ces personnes puissent donner, notamment par une apparence soignée, une bonne image du SIAMU.

Dans ce cadre, il n'est pas rare que les employeurs, tant du secteur privé que public, donnent à cette catégorie de personnel les moyens de leur politique. Certains employeurs le font en fournissant un uniforme dont ils prennent les coûts à leur charge.

D'autres le font en remboursant, à hauteur d'un montant déterminé, les dépenses d'habillement que les agents concernés doivent consentir dans le cadre de leur fonction. C'est cette dernière option que la direction du SIAMU avait retenue." (question n° 268 de Dominiek Lootens-Stael du 29 mars 2018, *Questions et Réponses*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 15 juin 2018, n° 41, p. 279).

La législation fiscale ne définit pas la notion de "dépenses propres à l'employeur".

Le commentaire administratif du Code des impôts sur les revenus se réfère à certaines décisions de la Cour de cassation.

In het administratief commentaar bij artikel 31 van het WIB 92 (administratieve commentaar 31/36) staat dat terugbetalingen van eigen kosten van de werkgever forfaitair kunnen worden vastgesteld en niet belastbaar zijn voor werknemers en bedrijfsleiders, op voorwaarde dat zij volgens ernstige normen worden vastgesteld.

Als we naar het antwoord op bovengenoemde parlementaire vraag verwijzen, kunnen we concluderen dat bedrijven de kledingkosten op forfaitaire basis kunnen vergoeden aan hun medewerkers die in contact staan met het publiek.

Deelt u deze visie? Zo ja, wat zijn de forfaitaire bedragen die als ernstige normen worden beschouwd? Zo neen, betekent dit dan dat de forfaitaire vergoedingen voor kledingkosten als bezoldiging moeten worden belast?

DO 2018201927378

Vraag nr. 2618 van de heer volksvertegenwoordiger Luk Van Biesen van 11 april 2019 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking:

Inbreng bedrijfstak consolidatie.

Op 1 januari 2019 trad het Belgische regime van de groepsbijdrage in werking. Om van dit regime gebruik te kunnen maken vereist artikel 205/5, § 2, derde lid van het Wetboek van de inkomstenbelastingen (WIB92) dat de belastingplichtige gedurende een onafgebroken periode van vijf jaar, die aanvangt op 1 januari van het vierde kalenderjaar voor het kalenderjaar waarnaar het aanslagjaar wordt genoemd, verbonden is.

Artikel 32 van de wet van 30 juli 2018 houdende diverse bepalingen wenst de impact van bepaalde herstructureringsverrichtingen (fusies door overneming, splitsingen door overneming of hiermee gelijkgestelde verrichtingen, alsook inbrengverrichtingen van een tak van werkzaamheid of algemeenheid) op deze periode te neutraliseren.

Een letterlijke lezing van het door deze bepaling gewijzigde artikel 205/5, § 2, vijfde lid WIB92 zou tot gevolg kunnen hebben dat (tegen de intentie van de wetgever in) bij inbrengverrichtingen van een algemeenheid van goederen of een tak van werkzaamheid mogelijks alsnog een nieuwe vijf-jaar periode aanvangt.

Le commentaire administratif de l'article 31 du CIR 92 (commentaire administratif 31/36) stipule que le montant du remboursement de dépenses propres à l'employeur peut être fixé forfaitairement et est exonéré d'impôts tant pour les travailleurs que pour les dirigeants d'entreprise, à condition que le calcul s'appuie sur des normes sérieuses.

Sur la base de la réponse à la question parlementaire précitée, il est permis de conclure que les entreprises peuvent allouer un remboursement forfaitaire des dépenses d'habillement aux membres du personnel en contact avec le public.

Partagez-vous cette vision? Dans l'affirmative, quels sont les montants forfaitaires qui satisfont à la notion de normes sérieuses? Dans la négative, cela signifie-t-il que les indemnités forfaitaires doivent être taxées au titre de rémunérations?

DO 2018201927378

Question n° 2618 de monsieur le député Luk Van Biesen du 11 avril 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:

La consolidation d'un apport de branche d'activité.

Le régime de transfert intra-groupe est entré en vigueur en Belgique le 1er janvier 2019. L'article 205/5, § 2, troisième alinéa du Code des impôts sur les revenus (CIR92) stipule que pour bénéficier de ce régime, la société doit être liée au contribuable pendant une période ininterrompue de 5 ans qui débute le 1er janvier de la quatrième année civile précédant l'année civile dont le millésime désigne l'exercice d'imposition.

L'article 32 de la loi du 30 juillet 2018 portant des dispositions diverses tend à neutraliser sur cette période l'incidence de certaines opérations de restructuration (fusions par absorption, scissions par absorption ou une opération y assimilée, apports d'une branche d'activité ou apport d'une universalité).

Lors d'apports d'une universalité de biens ou d'une branche d'activité, une lecture littérale de l'article 205/5, § 2, cinquième alinéa CIR92, modifié par la disposition précitée pourrait entraîner (contrairement aux intentions du législateur) l'ouverture d'une nouvelle période de cinq ans.

Kunt u bevestigen dat artikel 205/5, § 2, vijfde lid WIB92 inderdaad effectief van toepassing is bij inbrengverrichtingen van een algemeenheid van goederen of een tak van werkzaamheid en hoe dit artikel bij dergelijke verrichtingen in de praktijk dient te worden geïnterpreteerd?

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

DO 2018201927321

Vraag nr. 1743 van de heer volksvertegenwoordiger Dirk Van der Maelen van 05 april 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:

Nationaal Veiligheidsorgaan. - Veiligheidsscreening journalisten (MV 29154).

Bij de journalisten die werken op de Europese instellingen in Brussel heerst grote onvrede over het feit dat ze moeten betalen om een veiligheidsscreening te ondergaan. Het gaat om zowel Belgische als buitenlandse journalisten, die invoices ontvangen vanwege het Nationaal Veiligheidsorgaan (NVO).

Die maatregel om iedereen die toegang heeft tot de gebouwen waarin de Europese top plaatsvindt grondig te screenen en daarvoor te laten betalen, werd vorig jaar door de regering genomen. Dit gebeurde zonder enig overleg. De regering belooft sinds september 2018 een wettelijke aanpassing om journalisten een uitzondering te geven, maar zeven maanden later is onduidelijk of die er komt.

Niet alleen gaat het principieel om een drastische aanval op de vrije informatiegaring, met deze maatregel heeft ons land op de koop toe in het buitenland een heel slechte beurt gemaakt. En die storm zal niet gaan liggen, zeker niet als journalisten geweigerd worden op een volgende top wegens niet betaling voor de vorige aflevering. De baseline is: journalisten werken niet voor de Europese Raad, zoals cateraars of schoonmakers. Ze moeten niet betalen om aan informatie te geraken, om hun werk te doen.

Pourriez-vous confirmer qu'il convient effectivement d'appliquer l'article 205/5, § 2, cinquième alinéa CIR92 en cas d'apports d'une universalité de biens ou d'une branche d'activité et préciser, en outre, comment l'article précité doit être interprété lors d'opérations de ce type?

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

DO 2018201927321

Question n° 1743 de monsieur le député Dirk Van der Maelen du 05 avril 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 contrôle des journalistes par l'Autorité Nationale de Sécurité (QO 29154).

Les journalistes qui couvrent les institutions européennes à Bruxelles sont très contrariés de devoir payer pour subir un contrôle de sécurité. Tant les journalistes belges qu'étrangers reçoivent des factures de l'Autorité Nationale de Sécurité (ANS).

C'est l'année passée que le gouvernement a pris cette mesure visant à effectuer sur toute personne ayant accès aux bâtiments où se déroule le sommet européen un contrôle scrupuleux qui leur est ensuite facturé. Aucune concertation n'a eu lieu. Le gouvernement promet depuis septembre 2018 une modification de la loi visant à accorder une dispense aux journalistes, mais nous ne savons toujours pas, sept mois plus tard, si celle-ci sera effectivement mise en oeuvre.

Cette mesure constitue non seulement une atteinte radicale au droit de collecter librement des informations, mais elle ternit également l'image de marque de notre pays à l'étranger. L'orage n'est en outre pas près de passer, a fortiori si des journalistes se voient refuser l'accès à un prochain sommet pour défaut de paiement lors d'une précédente édition. La donnée de base qu'il faut bien intégrer est que les journalistes ne travaillent pas pour le Conseil européen à la façon d'une entreprise de restauration ou de nettoyage. Ils ne doivent pas payer pour accéder à l'information et accomplir leur travail.

1. Hoever staat de regering met de beloofde aanpassing voor journalisten?

2. Kan de regering zich engageren dat in afwachting van deze aanpassing niet langer rekeningen naar Europaverlaggevers worden gestuurd?

3. Kan de regering zich engageren dat journalisten of nieuwsmedia die hebben betaald, deze som zullen terugbetaald krijgen?

4. Kan de regering garanderen dat journalisten of nieuwsmedia die niet betalen daarvoor niet zullen worden gesanctioneerd in de vorm van een weigering van hun accreditatie voor een volgende Europese top?

DO 2018201927322

Vraag nr. 1744 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Julie Fernandez Fernandez van 05 april 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:

Humanitairevisalijsten van het kabinet-Francken (MV 29234).

Na uren lange hoorzittingen is de door de voormalige staatssecretaris voor Asiel en Migratie georkestreerde affaire met de humanitaire visa nog steeds niet opgehelderd.

Ik wend mij tot u, omdat minister De Block er blijkbaar niet in geslaagd is alle namenlijsten te verkrijgen die tussen het kabinet, de DVZ en de Belgische diplomatie in het Midden-Oosten werden uitgewisseld. Als iemand over alle lijsten van de toegekende visa beschikt, zijn het wel de ambassades en de consulaire diensten die deze visa de facto rechtstreeks aan de betrokken personen afgeleverd hebben. Aangezien die diensten onder uw voogdij vallen, is het van primordiaal belang dat u samenwerkt met uw collega, minister De Block, om deze zaak volledig op te helderen.

1. Hebt u de consulaire diensten verzocht om mee te werken aan het administratieve onderzoek dat door het kabinet van minister De Block wordt uitgevoerd?

2. Beschikken de Belgische consulaire diensten, met name die in Libanon, over die lijsten? Hebt u ze opgevraagd?

3. Zijn alle lijsten inmiddels teruggevonden?

1. Où en est la mise en oeuvre par le gouvernement de la modification promise pour les journalistes?

2. Le gouvernement peut-il garantir qu'aucune facture ne sera plus envoyée aux journalistes qui couvrent l'Europe en attendant cette modification?

3. Le gouvernement peut-il garantir que les journalistes ou les médias qui ont payé la somme exigée se la verront rembourser?

4. Le gouvernement peut-il garantir que les journalistes ou les médias qui n'ont pas payé cette somme ne seront pas sanctionnés en se voyant refuser leur accréditation lors d'un prochain sommet européen?

DO 2018201927322

Question n° 1744 de madame la députée Julie Fernandez Fernandez du 05 avril 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 listes de visas humanitaires du cabinet Francken (QO 29234).

Après de nombreuses heures d'audition, la lumière n'est toujours pas faite sur l'affaire des visas humanitaires orchestrée par l'ancien secrétaire d'État à l'Asile et la Migration.

Si je m'adresse à vous, c'est parce qu'il semblerait que la ministre De Block n'ait pas réussi à récupérer toutes les listes de personnes qui ont transité entre le cabinet, l'Office des étrangers, et les représentations belges au Moyen-Orient. Si quelqu'un peut avoir l'entière responsabilité des listes de visas attribués, ce sont bien les ambassades et services consulaires qui ont, de facto, fourni directement ces visas aux personnes intéressées. Considérant que ces services relèvent de votre tutelle, il est bien sûr primordial que vous travailliez avec votre collègue, la ministre De Block, afin de faire toute la lumière dans ce dossier.

1. Avez-vous demandé aux services consulaires de coopérer avec l'enquête administrative réalisée par le cabinet De Block?

2. Les autorités consulaires belges, du Liban notamment, disposent-elles de ces listes? En avez-vous fait la demande?

3. Pouvez-vous indiquer si l'entière responsabilité de ces listes ont été retrouvées à ce jour?

DO 2018201927323

Vraag nr. 1745 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Gwenaëlle Grovonius van 05 april 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:

Heropstarten van de onderhandelingen over een 'new TTIP' (MV 28893).

In 2015 werd er in dit Parlement uitvoerig gedebatteerd over het Trans-Atlantische Vrijhandels- en Investeringsverdrag (TTIP), een alomvattende vrijhandelsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten.

Het maatschappelijk middenveld en de PS-fractie waren hierover trouwens erg ongerust. In België en in Europa vond het protest tegen deze overeenkomst veel weerklank.

De Europese Commissie heeft onlangs een voorstel voor een mandaat goedgekeurd om de onderhandelingen met de Verenigde Staten over een beperktere handelsovereenkomst opnieuw op te starten. De commissie-Juncker stelt Washington onder meer voor om te onderhandelen over de afschaffing van de douanerechten op industriële producten. Europa zou ook graag auto's opnemen in de overeenkomst. De Verenigde Staten willen van hun kant dat de landbouwproducten op de onderhandelingstafel gelegd worden, maar de EU weigert dit, aangezien zij strengere normen hanteert op het vlak van gewasbeschermingsmiddelen.

In deze context is mij ter ore gekomen dat er in Boekarest een informele vergadering van de ministers van Handel zal plaatsvinden, waar dit onderwerp zou worden aangesneden.

1. Welk standpunt zal België tijdens deze informele vergadering over de voorstellen voor de onderhandelingsmandaten innemen?

2. Zal onze Assemblee hierover geraadpleegd worden, nu we ons in een periode van lopende zaken bevinden?

DO 2018201927323

Question n° 1745 de madame la députée Gwenaëlle Grovonius du 05 avril 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 reprise des négociations pour un new TTIP (QO 28893).

En 2015, de nombreux débats avaient eu lieu au sein de notre assemblée à propos du partenariat transatlantique de commerce et d'investissement (TTIP), cet accord global de libre-échange entre l'Union européenne et les États-Unis.

La société civile et le groupe PS s'en étaient d'ailleurs fort inquiétés. Des mobilisations contre cet accord avaient été fortement suivies sur l'ensemble du territoire belge et européen.

La Commission européenne a dernièrement adopté une proposition de mandat pour relancer les négociations d'un accord commercial plus réduit avec les États-Unis. La Commission Juncker propose notamment à Washington de négocier la suppression des droits de douane qui frappent les produits industriels. L'Europe souhaite également intégrer les automobiles dans l'accord. De leur côté, les États-Unis veulent inclure l'agriculture dans les négociations, mais l'UE refuse en raison de ses règles phytosanitaires plus strictes.

Dans ce cadre, j'ai appris que se tiendra à Bucarest une réunion informelle des ministres du Commerce où ce sujet devrait être abordé.

1. Quelle position prendra la Belgique lors de ce conseil informel sur les projets de mandats de négociation?

2. Notre assemblée sera-t-elle consultée dans ce cadre d'autant plus que nous nous trouvons en affaires courantes?

DO 2018201927324

Vraag nr. 1746 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Dallemagne van 05 april 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:

Senaatsverkiezingen in de DRC (MV 29142).

Op 14 maart 2019 vonden er in de Democratische Republiek Congo (DRC) senaatsverkiezingen plaats. De resultaten die door de de Congolese kiescommissie CENI werden bekrachtigd zijn erg verrassend. Van de 100 thans te verdelen zetels (acht zetels moeten nog worden toegewezen wegens het uitstel van de verkiezingen in de provincies Noord-Kivu en Mai-Ndombe) haalt de UDPS er geen enkele binnen, terwijl het FCC er 90 behaalt (de zetel van Joseph Kabila, die senator voor het leven is, niet meegerekend).

Na de bekendmaking van de resultaten weerklinkt er heel wat kritiek en wordt de wedloop door kandidaten uit het Kabila-kamp om stemmen van provinciale afgevaardigden te kopen aan de kaak gesteld. Sommige uittredende senatoren hebben verklaard dat ze zich niet opnieuw kandidaat zouden stellen: er worden zo'n hoge bedragen geboden dat zij moeten afhaken. Ook leden van de UDPS hebben geprotesteerd. Ze gewagen openlijk van corruptie en roepen op tot nieuwe senaatsverkiezingen.

In de marge van dat politieke tegengeluid werd er gemanifesteerd in Kinshasa, Mbuji-Mayi en Lubumbashi, en hier en daar ging het er gewelddadig aan toe. Er zijn reeds één dode en meerdere gewonden te betreuren.

Deze jongste stembusgang toont nog maar eens aan dat Joseph Kabila de politieke macht volledig in handen blijft houden in de DRC en dat de benoeming van Félix Tshisekedi tot president geen werkelijke machtswissel betekent.

1. Wat is uw analyse van de politieke situatie in de DRC?

2. Welke betrekkingen zal ons land met de nieuwe Congolese autoriteiten onderhouden?

3. Welke speelruimte heeft president Tshisekedi werkelijk tegenover de absolute meerderheid van Joseph Kabila in de twee Congolese Kamers?

4. Kan ons leger nog steeds gemobiliseerd worden indien het geweld ter plaatse zou escaleren?

5. Werd de situatie in de DRC besproken tijdens de vergadering van de Raad Buitenlandse Zaken van 18 maart 2019? Zo ja, wat waren dan de conclusies? Wat was het standpunt van ons land?

DO 2018201927324

Question n° 1746 de monsieur le député Georges Dallemagne du 05 avril 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:

Élections sénatoriales congolaises (MV 29142).

Le 14 mars 2019 ont eu lieu les élections sénatoriales en République démocratique du Congo (RDC). Les résultats entérinés par la CENI sont plus que surprenants. Sur les 100 sièges en jeu actuellement (huit demeurent à attribuer suite au report du scrutin dans les provinces du Nord-Kivu et dans le Maï-Ndombe), l'UDPS n'en décroche aucun alors que le FCC en décroche 90 (sans compter le siège de Joseph Kabila en tant que sénateur à vie).

Suite à la publication des résultats, de nombreuses voix se font entendre et dénoncent une course folle à l'achat des voix des élus provinciaux par des candidats kabilistes. Certains sénateurs sortants ont déclaré ne pas se représenter, incapables de faire le poids face à l'ampleur des montants en jeu. Parmi les contestataires, des membres de l'UDPS ont clamé leur mécontentement et parlent ouvertement de corruption, appelant à la mise en place de nouvelles élections sénatoriales.

En marge de ces réactions politiques, des manifestations, parfois violentes, ont éclaté à Kinshasa, Mbuji-Mayi et Lubumbashi. On déplore déjà un mort et des blessés.

Cette nouvelle élection démontre encore davantage l'emprise politique totale que garde Joseph Kabila en RDC et la fausse alternance que représente la nomination de Tshisekedi à la tête du pays.

1. Quelle analyse faites-vous de la situation politique en RDC?

2. Quelles vont être les relations de notre pays avec les nouvelles autorités congolaises?

3. De quelle marge de manoeuvre dispose réellement le président Tshisekedi face à la majorité absolue au sein des deux assemblées que s'est assuré Joseph Kabila?

4. Nos forces armées sont-elles toujours potentiellement mobilisables dans le cas d'une escalade de la violence sur place?

5. La situation en RDC a-t-elle été discutée dans le cadre du Conseil des ministres des Affaires étrangères du 18 mars 2019? Si oui, quelles en sont les conclusions? Quelle fut la position de notre pays?

DO 2018201927325

Vraag nr. 1747 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Véronique Waterschoot van 05 april 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:

Richtlijn met betrekking tot de bescherming van klokkenluiders en de media als rapporteringskanaal (MV 29225).

Op 15 januari 2019 heb ik u een vraag gesteld over de richtlijn met betrekking tot de bescherming van klokkenluiders, waarover er thans in de Europese instellingen onderhandeld wordt. Vandaag werd er in de dialoog een overeenkomst gesloten, die in april tijdens een plenaire vergadering door de Europarlementariërs zou moeten worden goedgekeurd.

Globaliter is deze tekst een belangrijke stap vooruit, want hij voorziet in bescherming voor wie opkomt voor de democratie en voor het algemeen belang. Daarnaast werd de te hanteren volgorde voor de rapporteringskanalen versoepeld: om feiten te melden die een bedreiging vormen voor het algemeen belang kan de klokkenluider kiezen voor interne rapportering of zich tot een externe autoriteit wenden.

Hij mag zich echter pas rechtstreeks tot de burgers richten via de pers en de media nadat hij een interne of externe melding heeft gemaakt. Deze bepaling vormt een bedreiging voor de informatiebronnen van journalisten, zoals onder andere de Europese federatie van journalisten EFJ aanklaagt.

Dat zwakke punt in de Europese tekst wordt gecompenseerd door het feit dat ieder land de mogelijkheid behoudt om wetten goed te keuren die de klokkenluiders beter beschermen indien men dit wenselijk acht en dat de richtlijn efficiëntere beschermingsmaatregelen die reeds van kracht zijn niet belet.

1. Vindt u dat ons land het recht van klokkenluiders op vrije meningsuiting via de media moet waarborgen en daarom onverwijld een wetgeving moet goedkeuren die de klokkenluiders beter beschermt door hen zelf te laten kiezen tussen de drie rapporteringskanalen? Zo niet, waarom niet?

2. Welke bestaande of nog op te richten instantie(s) zou(den) volgens u de rol moeten vervullen van externe autoriteit zoals bedoeld in de richtlijn? Indien u één instantie overweegt, hoe zal haar opdracht dan worden afgestemd op onze federale staatsstructuur?

DO 2018201927325

Question n° 1747 de madame la députée Véronique Waterschoot du 05 avril 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:

Directive lanceurs d'alerte et médias (QO 29225).

Le 15 janvier 2019, je vous interrogeais à propos de la directive protégeant les lanceurs d'alerte, en cours de négociation dans les instances européennes. Aujourd'hui, un accord en trilogue est intervenu et les eurodéputés devraient adopter le texte lors d'une plénière en avril prochain.

Globalement, le texte est une avancée importante car il protège les défenseurs de la démocratie et de l'intérêt général, et la hiérarchie des voies de dénonciation a également été adoucie: pour dénoncer un fait menaçant l'intérêt général, le lanceur d'alerte pourra s'adresser selon son choix en interne ou à une autorité externe.

Toutefois, il ne pourra s'adresser directement au citoyen, par voie de presse et de médias, qu'après avoir épuisé l'une de ces deux premières voies. Ceci menace les sources d'information des journalistes, comme le dénonce la Fédération Européenne des Journalistes, notamment.

Cette faiblesse est contrebalancée par le fait que chaque pays conserve la faculté d'adopter une législation plus protectrice des lanceurs d'alerte, dans le cas où il l'estimerait souhaitable et que la directive ne s'oppose pas à des régimes de protection plus efficaces déjà en vigueur.

1. Afin de garantir la liberté d'expression des lanceurs d'alerte par la voie médiatique, estimez-vous nécessaire que notre pays adopte sans délais une législation plus protectrice des lanceurs d'alerte via ce canal, l'autorisant à recourir indépendamment à l'un des trois canaux de dénonciation? Dans le cas contraire, pour quelles raisons?

2. Quelle(s) instance(s), existante(s) ou à créer, devrai(en)t, selon vous, jouer le rôle d'autorité(s) externe(s) visée(s) par la directive? Si vous envisagez une instance unique, comment sa mission sera-t-elle adaptée au caractère fédéral de notre pays?

DO 2018201927326

Vraag nr. 1748 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Véronique Waterschoot van 05 april 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:

TTIP 2.0, het nieuwe handelsakkoord tussen Europa en de Verenigde Staten (MV 28931).

Twee jaar na de opschorting van het zeer omstreden Trans-Atlantische Vrijhandels- en Investeringsverdrag (TTIP) werken de EU-lidstaten en de Europese Commissie aan een nieuwe handelsovereenkomst met de Verenigde Staten. Uit de documenten die het Corporate Europe Observatory heeft verzameld blijkt dat de zakenlobby's de voorbereidingen voor de onderhandelingen domineren ten nadele van verenigingen van algemeen belang, zoals beroeps-, milieu-, of consumentenverenigingen.

Op 18 januari 2019 heeft de Europese Commissie een ontwerp van onderhandelingsmandaat voor dit TTIP 2.0. overgemaakt aan de Raad. Op 19 februari heeft de Commissie internationale handel van het Europees Parlement dit mandaat met een nipte meerderheid goedgekeurd en in maart zouden de Europarlementariërs zich hierover in de plenaire vergadering uitspreken. De Raad van de Europese Unie heeft dit mandaat besproken op een informele vergadering van de ministers van Handel op donderdag 21 en vrijdag 22 maart 2018.

Boven op het feit dat de Verenigde Staten de Overeenkomst van Parijs niet meer naleven, is het verbazend dat men de onderhandelingen over TTIP nieuw leven wil inblazen, ook al gaat het slechts over een mini-TTIP. De TTIP-onderhandelingen stootten destijds reeds op een massale weerstand bij het grote publiek en bij de parlementariërs en bepaalde kernpunten van de geplande onderhandelingen kunnen deze weerstand enkel nog aanwakkeren: regelgevende samenwerking, wat zou betekenen dat de standaarden op het vlak van voeding en de regulering van openbaar belang in grote mate met gesloten deuren bepaald kunnen worden door zakenlui en andere handelsexperten, de invoer van omstreden producten zoals schaliegas, ggo's of zaaigoed van Bayer-Monsanto, enz.

1. Welk standpunt heeft België ingenomen op de vergadering van de Europese ministers van Handel?

2. Welke sectoren, producten, arbitragemechanismen, sociale en milieuclausules wil men opnemen in de onderhandelingen?

DO 2018201927326

Question n° 1748 de madame la députée Véronique Waterschoot du 05 avril 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:

TTIP 2.0 nouvel accord commercial (QO 28931).

Deux ans après la suspension du très controversé Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP), les États membres et la Commission européenne préparent un nouvel accord commercial avec les États-Unis. Selon les documents obtenus par l'Observatoire de l'Europe Industrielle, des lobbyistes d'affaires dominant la préparation des négociations, au détriment des groupements d'intérêt public tels que unions professionnelles, groupes environnementaux ou de consommateurs.

Le 18 janvier 2019, la Commission a transmis au Conseil un projet de mandat de négociation pour ce TTIP 2.0. Le 19 février, la commission Commerce international du Parlement européen a, de justesse, donné son feu vert à ce mandat et en mars, les eurodéputés devraient se prononcer en séance plénière. Pour sa part, le Conseil des ministres de l'Union européenne s'est penché sur ce mandat lors d'une réunion informelle des ministres en charge du commerce les jeudi 21 et vendredi 22 mars 2018.

Outre que les États-Unis sont sortis de l'Accord de Paris sur le climat, la relance des velléités de négociation d'un TTIP, fut-il un mini-TTIP, étonne. Ayant fait l'objet d'une opposition massive du public et de parlementaires lors du TTIP, les éléments phares de la négociation envisagée contiennent de quoi raviver cette opposition: coopération réglementaire, qui signifierait que les standards alimentaires et autres régulations d'intérêt public pourraient, dans une large mesure, être établis par des hommes d'affaires et autres experts commerciaux derrière des portes closes, importation de produits américains controversés tels le gaz obtenu par fragmentation, les OGM, les semences Bayer-Monsanto, etc.

1. Quelle position a été défendue par la Belgique lors du Conseil informel des ministres européens du Commerce?

2. Quels secteurs, produits, mécanismes d'arbitrage, clauses sociales et environnementales est-il envisagé d'intégrer à la négociation?

3. Wanneer en hoe bent u van plan om overleg te plegen met de regeringen van de deelgebieden over dit nieuwe vrijhandelsverdrag?

4. Bent u, gezien deze periode van lopende zaken, van plan om het federale Parlement te raadplegen vooraleer er op het Europese niveau beslissingen worden genomen?

DO 2018201927327

Vraag nr. 1749 van de heer volksvertegenwoordiger Paul-Olivier Delannois van 05 april 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:

Contact met UNESCO over het dossier betreffende de Pont des Trous in Doornik.

Onlangs was ik op de UNESCO-hoofdzetel in Parijs, in het kader van de werken aan de Schelde in Doornik en de aanpassingen aan de Pont des Trous.

Ik heb daar met de directeur van het World Heritage Centre, mevrouw Mechtild Rössler, gesproken.

Mevrouw Rössler deelde me mee dat UNESCO van de Belgische overheid verwachtte dat ze een impactstudie zou opstellen over de universele waarde van de kathedraal en het belfort, twee gebouwen in Doornik die door UNESCO als werelderfgoed werden geklasseerd. De bedoeling is om aan te tonen dat de twee monumenten nog steeds voldoen aan de criteria om te worden beschouwd als werelderfgoed.

Heeft uw administratie de correspondentie van UNESCO over het dossier met betrekking tot de Pont des Trous ontvangen? Zo ja, op welke manier werd daar gevolg aan gegeven?

3. Quand et comment entendez-vous vous concerter avec les gouvernements des entités fédérées à propos de ce nouveau TTIP?

4. Vu les affaires courantes, entendez-vous consulter le Parlement fédéral en amont des décisions européennes?

DO 2018201927327

Question n° 1749 de monsieur le député Paul-Olivier Delannois du 05 avril 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:

Contacts avec l'UNESCO concernant le dossier du pont des Trous à Tournai

Dans le cadre du dossier de l'aménagement du fleuve de l'Escaut à Tournai et de la modification du pont des Trous, je me suis dernièrement rendu à Paris au siège de l'UNESCO.

J'y ai rencontré Madame Mechtild Rössler, directrice du centre du patrimoine mondial.

Madame Rössler m'a informé que l'UNESCO attendait des autorités belges l'élaboration d'une étude d'impact sur la valeur universelle de la cathédrale et du beffroi, deux édifices tournaisiens répertoriés à l'UNESCO. Il s'agit, en effet, de démontrer que les critères de classement des deux monuments sont toujours respectés.

Votre administration a-t-elle reçu les correspondances en provenance de l'UNESCO au sujet du dossier du pont des Trous? Si oui, quel en a été le suivi?

DO 2018201927328

Vraag nr. 1750 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Gwenaëlle Grovonius van 05 april 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:

Vernietiging van een wijk in Guinee.

In Guinee zou de Staat met harde hand ontruimingsoperaties uitvoeren in voorsteden van de hoofdstad Conakry. In de wijk Kaporails zouden tientallen handelszaken en huizen met de grond gelijk zijn gemaakt, tot grote ontzetting van de winkelluitbaters en de bewoners. Gezinnen die hun eigendomsrecht opeisen zijn thans dakloos.

1. Welke informatie hebt u van onze diplomatieke post ter plaatse ontvangen?
2. Wat staat de mensen die werden verdreven en dus dakloos zijn te wachten?

DO 2018201927329

Vraag nr. 1751 van de heer volksvertegenwoordiger Gilles Vanden Burre van 05 april 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:

Weigering van een Amerikaans visum voor Khalid Houry.

In mei 2018 kon Amal Amjahid, de jonge Belgisch-Marokkaanse wereldkampioene Braziliaanse jiu-jitsu en Brusselse Sportvrouw van het jaar 2017, niet deelnemen aan het wereldkampioenschap jiu-jitsu in Los Angeles.

Aan de vooravond van de competitie werd haar vader en coach Khalid Houry de toegang tot het Amerikaanse grondgebied immers geweigerd. Hij mag het grondgebied van de Verenigde Staten niet betreden en dit naar eigen zeggen zonder gegronde reden. Hij is overigens reeds meerdere malen naar het Amerikaanse continent afgereisd.

De heer Houry heeft momenteel geen nieuws over zijn visumaanvraag, die op 5 juli 2018 (via het zogenaamde ESTA-systeem of *Electronic System for Travel Authorization*) op het consulaat werd ingediend op vraag van de ambassade van de Verenigde Staten in Brussel en die nu al tien maanden het voorwerp uitmaakt van een bijkomende administratieve procedure.

De Amerikaanse ambassade in Brussel heeft een vruchteloze poging ondernomen om het probleem op te lossen.

Het volgende jiu-jitsukampioenschap zal plaatsvinden in Los Angeles van 29 mei tot 2 juni 2019.

DO 2018201927328

Question n° 1750 de madame la députée Gwenaëlle Grovonius du 05 avril 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 destruction d'un quartier en Guinée Conakry.

En Guinée Conakry, l'État mènerait une opération d'expulsion musclée dans la banlieue de Conakry. Des dizaines de commerces et d'habitations auraient été rasés dans le quartier Kaporails, au grand désarroi des occupants. Des familles qui revendiquent leur droit de propriété se retrouvent aujourd'hui sans abri.

1. Quelles sont les informations qui vous reviennent de notre poste diplomatique sur place?
2. Quel sort sera réservé aux populations qui sont délogées et donc sans abri?

DO 2018201927329

Question n° 1751 de monsieur le député Gilles Vanden Burre du 05 avril 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 refus de visa américain de Khalid Houry.

Au mois de mai 2018, la jeune championne du monde belgo-marocaine de jiu-jitsu brésilien et sportive bruxelloise de l'année 2017, Amal Amjahid, ne pouvait disputer le championnat mondial de la discipline à Los Angeles.

En effet, Khalid Houry, qui est son père et son coach, s'est vu refuser l'accès au territoire américain la veille de la compétition. Il est interdit de territoire aux États-Unis, et ce, sans justification selon lui. Il s'est par ailleurs déjà rendu plusieurs fois sur le continent américain.

Monsieur Houry reste actuellement sans nouvelle de son introduction de visa (plus précisément d'ESTA - *Electronic System for Travel Authorization*) qui a été déposée au consulat le 5 juillet 2018 à la demande de l'ambassade des États-Unis à Bruxelles et qui fait l'objet d'une démarche administrative supplémentaire depuis dix mois.

L'ambassade américaine à Bruxelles a tenté de résoudre le problème, sans succès.

Le prochain championnat de jiu-jitsu se déroulera à Los Angeles du 29 mai au 2 juin 2019.

Is het mogelijk om deze impasse, die al ettelijke maanden aansleept, te doorbreken, opdat onze atlete niet nogmaals het slachtoffer wordt van deze pijnlijke situatie?

DO 2018201927376

Vraag nr. 1753 van de heer volksvertegenwoordiger Filip Dewinter van 11 april 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 Poolse website die valse Belgische rijbewijzen en identiteitspapieren aanbiedt.

De Poolse website <https://dokumencik.com.pl> biedt tegen betaling van 349 Poolse zloty (84 euro plus verzendingskosten) volledig gepersonaliseerde rijbewijzen aan. Tevens worden identiteitspapieren en andere officiële overheidsdocumenten aangeboden.

1. Is de Belgische regering op de hoogte van deze praktijken?
2. Welke initiatieven en maatregelen werden genomen om hieraan paal en perk te stellen?
3. Heeft u reeds contact opgenomen met de Poolse regering of met de Poolse ambassadeur in ons land om hen te wijzen op deze ontoelaatbare en onaanvaardbare illegale praktijken?
4. Wat zijn de eventuele resultaten van de contacten hieromtrent met de Poolse overheid?

Minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen

DO 2018201927306

Vraag nr. 3142 van de heer volksvertegenwoordiger Damien Thiéry van 04 april 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Personeelsbezetting bij de rechterlijke orde (MV 29270).

In een persinterview van 20 maart 2019 gaf u aan dat uw doel, namelijk van Justitie een prioriteit maken door meer dan ooit in het verleden aandacht aan dat departement te geven, hebt bereikt.

Est-il possible de débloquer cette situation qui perdure depuis plusieurs mois afin que notre athlète ne soit pas une nouvelle fois pénalisée par cette situation embarrassante?

DO 2018201927376

Question n° 1753 de monsieur le député Filip Dewinter du 11 avril 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 site internet polonais qui propose de faux permis de conduire et documents d'identité belges.

Moyennant 349 zlotys polonais (84 euros, plus frais d'envoi), le site internet polonais <https://dokumencik.com.pl> propose des permis de conduire entièrement personnalisés. Ce même site offre, par ailleurs, des documents d'identité et d'autres documents officiels.

1. Le gouvernement belge est-il informé de ces pratiques?
2. Quelles sont les initiatives et mesures prises pour y mettre un terme?
3. Avez-vous déjà pris contact avec le gouvernement polonais ou l'ambassadeur de Pologne en poste à Bruxelles pour attirer leur attention sur ces pratiques inadmissibles et illégales?
4. Quels ont été les éventuels résultats des contacts à ce sujet avec les autorités polonaises?

Ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments

DO 2018201927306

Question n° 3142 de monsieur le député Damien Thiéry du 04 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Cadres de l'ordre judiciaire (QO 29270).

Dans une interview que vous avez donnée à la presse le 20 mars 2019, vous expliquez que vous avez atteint votre objectif en faisant de la justice une priorité, en donnant à ce domaine une attention qu'il n'a jamais reçue.

De magistraten die onlangs hebben betoogd, houden er kennelijk een andere mening op na over het doel dat bereikt moest worden en ze hebben dat ook duidelijk gemaakt.

Als reactie daarop adviseert u dat men tijdens de volgende regeerperiode 740 miljoen euro investeert. Volgens welke verdeelsleutel zou dat bedrag volgens u verdeeld moeten worden over de verschillende componenten van Justitie? Welk budget moet er voor informatica uitgetrokken worden?

Een van de voornaamste eisen van de magistraten en de balie betreft de personeelsformaties. Daarover zei u dat die tijdens deze regeerperiode niet meer 100 % opgevuld zullen worden. Dat is nochtans een prioriteit, aangezien het de wettelijke personeelsformatie betreft. Er is immers een behoorlijk verschil tussen gemiddeld 90 % en 100 %.

Op dat vlak lijkt de Raad van State in zijn arrest van 28 februari 2019 duidelijk over te gaan tot de nietigverklaring van uw beslissing om geen Commissie voor de gerechtskosten meer samen te stellen.

De Raad van State is dus van mening dat die weigering de leden van die commissie te benoemen een schending van het rechtstaatbeginsel inhoudt en herinnert eraan dat de minister "als orgaan van de uitvoerende macht [...] de wetten [niet mag] schorsen of vrijstelling van hun uitvoering verlenen".

Hoe interpreteert u dat deel van het arrest van de Nederlandstalige afdeling van de Raad van State in het licht van de wettelijke personeelsbezetting van de magistraten, die u wilt beperken tot 90 % in plaats van de door de wetgever opgelegde 100 %?

Zult u op korte termijn maatregelen treffen betreffende de personeelsformaties bij de rechterlijke orde?

DO 2018201927377

Vraag nr. 3148 van de heer volksvertegenwoordiger Servais Verherstraeten van 11 april 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Onherkenbare of gemaskerde deelnemers bij een betoging.

Bij verschillende betogingen de voorbije maanden merken we op dat bepaalde deelnemers het gezicht bedekken of zich vermommen en dus onherkenbaar of niet identificeerbaar zijn.

Zolang zij vreedzame bedoelingen hebben, is er geen groot probleem, maar dit is er wel wanneer de gemaskerde personen overgaan tot vandalisme en geweldpleging.

Manifestement les magistrats qui ont manifesté récemment n'ont pas la même vision que vous de l'objectif qui était à atteindre et l'ont fait entendre.

Pour y répondre, vous recommandez, pour la prochaine législature, 740 millions d'euros d'investissements. Pourriez-vous donner les clés de répartition qui, selon vous, seraient nécessaires pour les différents secteurs de la justice ainsi que le budget destiné à l'informatique?

Concernant les cadres, revendication majeure de la magistrature et du barreau, il est vrai que vous avez dit que 100 % des cadres ne seraient pas atteints endéans cette législature, cette demande n'en reste pas moins une priorité puisqu'il s'agit du cadre légal. Entre 90 % en moyenne et 100 %, il y a de la marge.

À cet égard, un arrêt du Conseil d'État du 28 février 2019 semble clairement annuler votre décision de ne plus constituer de commission des frais de justice.

Le Conseil d'État estime donc que ce refus de nommer les membres de la commission constitue une violation du principe de l'État de droit et il rappelle que: "En sa qualité d'organe du pouvoir exécutif, le ministre ne peut suspendre les lois ni dispenser de leur exécution."

Pourriez-vous nous faire savoir quelle est l'interprétation que vous faites de cette partie de l'arrêt du Conseil d'État, section néerlandophone, par rapport au cadre légal des magistrats que vous avez choisi de limiter à 90 % au lieu des 100 % prévus par le législateur?

Comptez-vous, dès lors, prendre des mesures quant aux cadres de l'ordre judiciaire à court terme?

DO 2018201927377

Question n° 3148 de monsieur le député Servais Verherstraeten du 11 avril 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les manifestants non reconnaissables ou masqués.

Nous avons remarqué lors de différentes manifestations qui se sont déroulées ces derniers mois que certains participants se masquaient ou se dissimulaient le visage pour ne pas être reconnaissables ou identifiables.

Tant que ces personnes ont des intentions pacifiques, cela ne pose pas vraiment de problème mais il en va autrement lorsque des personnes masquées se rendent coupables d'actes de vandalisme et de violences.

De wet van 1 juni 2011 tot instelling van een verbod op het dragen van kleding die het gezicht volledig dan wel grotendeels verbergt voerde een strafbaarstelling in, in het Strafwetboek. Artikel 563*bis* bestraft het begeven in de voor het publiek toegankelijke plaatsen met het gezicht geheel of gedeeltelijk bedekt of verborgen, zodat zij niet herkenbaar zijn, met een straf van 15 tot 25 euro en/of een gevangenisstraf van 1 tot 7 dagen.

Ook kunnen de gemeenten een bepaling hierover opnemen in hun gemeentelijk GAS-reglement.

1. Hoeveel inbreuken op deze wetsbepalingen zijn er - in het algemeen - geregistreerd door de politiediensten? In hoeveel van deze gevallen werd door het parket een vervolging ingesteld, of werd de inbreuk op een alternatieve wijze afgehandeld?

2. Zijn u gevallen bekend waarin toepassing gemaakt werd van deze wettelijke bepaling om ook vermoede betoegers te vervolgen?

**Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid,
en van Asiel en Migratie**

DO 2018201927335

**Vraag nr. 3340 van mevrouw de
volksvertegenwoordiger Fabienne Winckel van
09 april 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale
Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en
Migratie:**

Titaniumdioxidegehalte in tandpasta.

De Franse vereniging Agir pour l'Environnement stelt het titaniumdioxidegehalte in tandpasta's en bepaalde geneesmiddelen aan de kaak. Dat additief, dat gebruikt wordt als witmaker, bevat nanodeeltjes van minder dan 100 nanometer, waardoor ze gemakkelijker in het lichaam kunnen doordringen.

De vereniging heeft 408 tandpasta's onderzocht, waaronder 59 voor kinderen, die verkocht worden in supermarkten, apotheken, drogisterijen en biologische winkels. Uit het onderzoek komt naar voren dat twee derde van de tandpasta's (271 van de 408) en de helft van de tandpasta's voor kinderen (29 van de 59) titaniumdioxide bevatten. Op geen enkele verpakking wordt er gepreciseerd of het over titaniumdioxide in nanovorm gaat.

La loi du 1er juin 2011 visant à interdire le port de tout vêtement cachant totalement ou de manière principale le visage introduit une nouvelle incrimination dans le Code pénal. L'article 563*bis* punit d'une amende de quinze à vingt-cinq euros et/ou d'un emprisonnement d'un jour à sept jours ceux qui se présentent dans les lieux accessibles au public le visage masqué ou dissimulé en tout ou en partie, de manière telle qu'ils ne soient pas identifiables.

Les communes ont également la possibilité d'insérer une disposition à ce sujet dans leur règlement communal en matière de SAC.

1. Combien d'infractions à ces dispositions légales ont-elles été enregistrées globalement par les services de police? Dans combien de ces cas le parquet a-t-il engagé des poursuites ou mis en oeuvre une procédure alternative?

2. Avez-vous connaissance de cas où cette disposition légale a été utilisée pour poursuivre des manifestants déguisés?

**Ministre des Affaires sociales et de la Santé
publique, et de l'Asile et la Migration**

DO 2018201927335

**Question n° 3340 de madame la députée Fabienne
Winckel du 09 avril 2019 (Fr.) à la ministre des
Affaires sociales et de la Santé publique, et de
l'Asile et la Migration:**

La teneur en dioxyde de titane dans les dentifrices.

L'association française "Agir pour l'environnement" dénonce la teneur en dioxyde de titane dans les dentifrices et certains médicaments. Cet additif, utilisé pour blanchir, contient des nanoparticules d'une taille inférieure à 100 nanomètres, ce qui facilite leur pénétration dans l'organisme.

L'association a étudié 408 dentifrices dont 59 pour enfants vendus dans les grandes surfaces, pharmacies, parapharmacies et magasins bio. Il en ressort que deux tiers des dentifrices (271 dentifrices sur 408) contiennent du dioxyde de titane et qu'un dentifrice pour enfants sur deux en contient (29 dentifrices sur 59). Aucun ne précise sur son emballage si le dioxyde de titane présent est à l'état nanoparticulaire.

Uit een studie van het Franse onderzoeksinstituut INRA (Institut national de la recherche agronomique) uit 2017 is echter gebleken dat chronische blootstelling aan dat additief de groei van premaligne letsels bij ratten stimuleert.

In Frankrijk staat het gebruik van dat additief ter discussie en wordt er overwogen om het te verbieden. Wat is uw standpunt ten aanzien van de aanwezigheid van titaniumdioxide in tandpasta's die in België verkocht worden? Werden er hieromtrent recentelijk studies uitgevoerd in ons land? Moeten er voorzorgsmaatregelen worden overwogen?

DO 2018201927339

Vraag nr. 3342 van de heer volksvertegenwoordiger Daniel Senesael van 09 april 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Evaluatie van de uitsluitingscriteria en -periodes voor bloeddonors als gevolg van hun seksueel gedrag.

De wet van 5 juli 1994 betreffende bloed en bloedderivaten van menselijke oorsprong, zoals gewijzigd bij de wet van 11 augustus 2017 houdende diverse bepalingen inzake gezondheid, bepaalt met name dat de risicogroep bestaande uit mannen die met een andere man seksueel contact gehad hebben, gedurende 12 maanden na het laatste seksuele contact met een man uitgesloten wordt van bloeddonatie.

Dezelfde uitsluitingsperiode geldt ook voor bepaalde andere seksuele gedragingen die een risico op een ernstige door bloed overgedragen infectieziekte inhouden. Als men van seksuele partner verandert, bedraagt de uitsluitingsperiode echter slechts vier maanden.

Artikel 13 van de wet bepaalt dat de tijdelijke uitsluitingscriteria en de ermee samenhangende uitsluitingsperiodes ten gevolge van het seksueel gedrag van de aspirant-donor of van zijn sekspartner minstens tweejaarlijks geëvalueerd moeten worden. Die deadline wordt in augustus bereikt.

Naar aanleiding van die evaluatie kan de Koning de criteria en/of de uitsluitingsperiodes wijzigen. Om elke vorm van discriminatie te voorkomen en de bevolkingsgroep die op grond van seksueel gedrag van bloeddonaties uitgesloten wordt, zoveel mogelijk te beperken moet er immers rekening gehouden worden met de meest recente epidemiologische gegevens en met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, met name op het gebied van de screening en de selectie van de donors.

Il apparaît pourtant que l'exposition chronique à cet additif favorise la croissance de lésions précancéreuses chez le rat, selon une étude publiée en 2017 par l'Institut national de la recherche agronomique (INRA).

L'utilisation de cet additif fait débat en France, la question de sa suspension est posée. Quelle est votre position par rapport à la présence de dioxyde de titane dans les dentifrices en vente sur le marché belge? Des études ont-elles récemment été menées dans notre pays à ce sujet? Des mesures de précaution devraient-elles être envisagées?

DO 2018201927339

Question n° 3342 de monsieur le député Daniel Senesael du 09 avril 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

L'évaluation des critères et périodes d'exclusion du don de sang en raison du comportement sexuel.

La loi du 5 juillet 1994 relative au sang et aux dérivés du sang d'origine humaine, telle que modifiée par la loi du 11 août 2017 portant des dispositions diverses en matière de santé, établit notamment que le groupe à risque défini comme celui des hommes qui ont eu un contact sexuel avec un autre homme est exclu du don de sang pendant 12 mois après le dernier contact sexuel avec un homme.

La même période d'exclusion s'applique également à certains autres comportements sexuels exposant à un risque de contracter des maladies infectieuses graves transmissibles par le sang. Par contre en cas de changement de partenaire sexuel, la période d'exclusion n'est que de quatre mois.

La loi prévoit, en son article 13, que les critères d'exclusion temporaire et les périodes d'exclusion connexes en raison du comportement sexuel du candidat ou de son partenaire sexuel sont évalués au moins tous les deux ans. Ce délai sera atteint en août prochain.

À la suite de cette évaluation, le Roi peut modifier les critères et/ou les périodes d'exclusion. Il s'agit en effet, pour éviter toute forme de discrimination, de tenir compte des données épidémiologiques les plus récentes, ainsi que des avancées techniques et scientifiques en particulier en matière de dépistage, mais aussi de sélection des donneurs, pour réduire autant que faire se peut les populations exclues du don de sang sur base du comportement sexuel.

U hebt een koninklijk besluit van 25 oktober 2018 uitgevaardigd voor de organisatie van die evaluatie, die toevertrouwd wordt aan het Directoraat-Generaal Gezondheidszorg van de FOD Volksgezondheid, en de aanduiding van de instanties die de nodige gegevens voor die evaluatie moeten verstrekken.

1. Kunt u bevestigen dat die evaluatie momenteel wordt voorbereid en kunt u het tijdpad ervan meedelen, in het licht van de nakende deadline van twee jaar?

2. Wanneer zal meer bepaald het verslag van het DG Gezondheidszorg online gezet worden?

3. Bestaan er tussentijdse verslagen of andere informatiebronnen waaruit men nu al kan afleiden welke richting die evaluatie zal uitgaan?

4. Denkt u dat op basis daarvan de betreffende uitsluitingscriteria en/of de daaraan verbonden periodes herzien kunnen worden met het oog op een beperking van de discriminatie van de betrokken groepen?

DO 2018201927350

Vraag nr. 3343 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 09 april 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

BeNeLuxA-initiatief.

In april 2015 hebt u met uw Nederlandse ambtgenoot Edith Schippers een protocolakkoord ondertekend om gezamenlijk onderhandelingen te kunnen voeren met de farmaceutische sector over de prijs van geneesmiddelen voor de zogenaamde weesziekten.

Dat pilotproject werd opengesteld voor andere Europese landen. Het Groothertogdom Luxemburg en Oostenrijk traden trouwens al vrij snel toe tot dat zogenaamde BeNeLuxA-initiatief. In 2018 heeft Ierland zich ook erbij aangesloten.

Onlangs nog stond er in de krant *L'Echo* te lezen dat de innovatieve geneesmiddelen die doorgaans gebruikt worden voor de behandeling van de zeldzaamste ziekten (weesziekten) nog altijd de duurste op de markt zijn, met een prijskaartje voor de behandeling dat op jaarbasis soms meer dan een half miljoen euro bedraagt.

Weesziekten zijn zeldzame ziekten waar minder dan 5 op de 100.000 mensen aan lijden. Er zijn ongeveer 8.000 weesziekten bekend, waarvoor er amper 150 geneesmiddelen op de markt zijn.

Vous avez pris un arrêté royal daté du 25 octobre 2018 visant à organiser cette évaluation, qui est confiée à la Direction générale Soins de Santé du SPF Santé publique, et désignant les organismes chargés de fournir les données nécessaires à cette évaluation.

1. Pouvez-vous confirmer que le travail relatif à cette évaluation est en cours et en préciser l'agenda, tenant compte de l'imminence du terme de deux ans?

2. En particulier, quand la mise en ligne du rapport de la DG Soins de Santé est-elle prévue?

3. Y a-t-il des rapports intermédiaires ou toute autre forme de communication qui d'ores et déjà baliseraient les orientations générales de cette évaluation?

4. Pensez-vous que, sur cette base, les critères d'exclusion concernés et/ou les périodes connexes pourront être revus dans le sens d'une moindre discrimination vis-à-vis des groupes concernés?

DO 2018201927350

Question n° 3343 de madame la députée Isabelle Galant du 09 avril 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Le projet Beneluxa.

Vous avez, avec votre homologue néerlandaise Edith Schippers, signé en avril 2015 un protocole afin de négocier avec le secteur pharmaceutique le prix des médicaments pour les maladies dites orphelines.

Ce projet pilote fut ouvert à d'autres pays européens. D'ailleurs, le Grand-Duché de Luxembourg et l'Autriche rejoignirent cette initiative assez rapidement, surnommée Beneluxa. En 2018, c'est l'Irlande qui intégra ce protocole.

Encore récemment, nous pouvions lire dans le journal *L'Echo* que les médicaments innovants généralement utilisés pour les maladies les plus rares (maladies dites orphelines) demeurent encore les plus chers sur le marché, dépassant parfois un demi-million d'euros pour un traitement annuel.

Les maladies orphelines sont des maladies rares qui touchent moins de cinq personnes sur 100.000. Il existe environ 8.000 maladies orphelines pour lesquelles à peine 150 médicaments sont disponibles sur le marché.

Naar schatting lijden 30 miljoen Europeanen aan een van die 8.000 weesziekten. Aangezien het verhoudingsgewijs over een kleine groep patiënten gaat, kunnen de farmaceutische bedrijven maar vrij weinig dosissen van een weesgeneesmiddel verkopen, waardoor de prijs vaak zeer hoog is.

1. Wat is de voorlopige balans van het protocolakkoord, vier jaar na de ondertekening ervan?

2. Heeft het een positieve impact gehad op de prijzen van bepaalde geneesmiddelen voor patiënten met een zeldzame ziekte?

3. Hoe zijn de besprekingen en onderhandelingen met de farmaceutische sector verlopen? Denkt u dat de sector zich bewuster is van het vraagstuk?

4. Hebben andere Europese landen aangegeven dat ze zich willen aansluiten bij het initiatief?

5. In het kader van het BeNeLuxA-initiatief werd er ook werk gemaakt van projecten inzake *horizon scanning* en een betere informatie- en gegevensuitwisseling over farmaceutische innovaties. Stelt u een verbetering vast met betrekking tot de coördinatie van het geneesmiddelenbeleid en het overleg hierover met de deelnemende landen?

DO 2018201927352

Vraag nr. 3344 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 09 april 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Invoering van het verplichte elektronische voorschrift vanaf 2020 in de EU.

De harmonisering van de rechten op gezondheidszorg in de EU-lidstaten schiet goed op. Sinds 21 januari 2019 staat Europa toe dat ingezetenen van een lidstaat een elektronisch voorschrift gebruiken in een apotheek in een andere lidstaat.

Momenteel proberen twee landen het systeem uit: Finland en Estland. Zo kan een Finse patiënt voortaan een apotheek in Estland binnenstappen om er geneesmiddelen te kopen met een elektronisch voorschrift van zijn arts in Finland.

Hoewel het initiatief vooralsnog beperkt is tot die twee landen, zouden tien andere lidstaten tegen eind 2019 kunnen volgen.

Selon une estimation, trente millions d'Européens souffrent d'une de ces 8.000 maladies orphelines. En raison de ce faible nombre de patients, les entreprises pharmaceutiques ne peuvent logiquement vendre que fort peu de doses de médicaments pour soigner ces maladies, ce qui explique leurs prix souvent fort élevés.

1. Quel bilan provisoire faites-vous de ce protocole quatre ans plus tard?

2. Ce protocole a-t-il permis d'améliorer la situation des prix de certains médicaments pour les patients atteints d'une maladie rare?

3. Comment se sont déroulés les discussions et les négociations avec le secteur pharmaceutique? Pensez-vous qu'il soit davantage sensibilisé à la question?

4. D'autres pays européens ont-ils signalé leur intention de rejoindre cette initiative?

5. Le Beneluxa a mis également sur pied des projets *horizon scanning* et un meilleur échange d'informations et données concernant les innovations pharmaceutiques. Constatez-vous une amélioration de la coordination et de la concertation avec les pays signataires au niveau des politiques des médicaments?

DO 2018201927352

Question n° 3344 de madame la députée Isabelle Galant du 09 avril 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

La mise en place de la prescription électronique obligatoire dès 2020 au sein de l'UE.

L'harmonisation des droits de santé entre les pays membres de l'Union européenne avance à grands pas. En effet, depuis le 21 janvier 2019, l'Union européenne permet aux résidents d'un État membre d'utiliser une ordonnance électronique dans la pharmacie d'un autre État membre.

Concrètement, à l'heure actuelle, deux pays en font l'expérience: la Finlande et l'Estonie. Ainsi, un patient finlandais peut désormais se rendre dans une pharmacie en Estonie pour se procurer des médicaments prescrits électroniquement par son médecin en Finlande.

Bien que cette initiative soit circonscrite à ces deux pays pour le moment, dix autres États pourraient emboîter le pas d'ici fin 2019.

Dat nieuwe recht sluit aan bij het EU-grondbeginsel van vrij verkeer, maar ook bij de Europese richtlijn 2011/24/EU, die de continuïteit van grensoverschrijdende gezondheidszorg waarborgt en voorziet in "richtsnoeren om de lidstaten te ondersteunen bij het ontwikkelen van de interoperabiliteit van elektronische recepten".

Het is een nieuwe stap vooruit, die essentieel is voor de verdere harmonisatie en integratie in de Unie ten behoeve van de gezondheid van de burgers.

1. België zou zich tegen eind 2019 moeten aansluiten bij het initiatief van Estland en Finland. Wat is de stand van zaken daaromtrent? Is dat een haalbare kaart voor ons land? Wat zijn de eventuele hinderpalen voor de invoering van dat systeem?

2. Volgens het Centre Européen de la Consommation verschillen de prijzen van de voorschrijfplichtige geneesmiddelen nogal van EU-land tot EU-land, wat zeker ook geldt voor België en zijn buurlanden (Frankrijk, Duitsland). Denkt u niet dat de grensoverschrijdende verkoop van geneesmiddelen daardoor zou kunnen toenemen ten koste van de apotheken in ons land?

DO 2018201927359

Vraag nr. 3346 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Stéphanie Thoron van 10 april 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Betalingen met bankkaart bij practitioners.

Het is algemeen bekend dat het gebruik van de bankkaart in ons land sterk ingeburgerd is: voor 64 % van de Belgen is de bankkaart het favoriete betaalmiddel.

Terwijl heel veel handelszaken de mogelijkheid bieden om met een bankkaart te betalen, blijkt dat practitioners daarover iets minder enthousiast zijn. Uit een studie in opdracht van Mastercard blijkt namelijk dat slechts bij 48 % van de practitioners patiënten de verstrekte zorg met hun bankkaart kunnen betalen.

Tandartsen zijn de grootste uitzondering: 72 % van hen heeft in zijn praktijk een betaalterminal. Bij artsen, zowel huisartsen als specialisten, is deze betaalwijze veel minder populair: slechts 27 % van hen aanvaardt bankkaarten.

Ce nouveau droit s'inscrit à la fois dans le principe fondateur de l'Union européenne - à savoir la libre-circulation - mais aussi à la directive européenne 2011/24/UE qui garantit la continuité des soins des citoyens européens par-delà les frontières qui prévoit "des orientations destinées à aider les États membres à développer l'interopérabilité des prescriptions électroniques".

Il s'agit d'une nouvelle avancée, fondamentale pour favoriser une Europe davantage harmonisée et intégrée au bénéfice de la santé des citoyens.

1. La Belgique devrait rejoindre le mouvement initié par l'Estonie et la Finlande d'ici fin 2019. Pouvez-vous dresser l'état de la situation en l'occurrence? Est-ce réalisable pour notre pays? Quels sont les éventuels obstacles à une telle avancée?

2. Selon le Centre Européen de la Consommation, de grandes disparités de prix des médicaments sur ordonnance existent entre pays européens, particulièrement avec nos voisins proches (France, Allemagne). Ne pensez-vous que cela puisse favoriser une augmentation des flux transfrontaliers de médicaments au détriment des pharmacies domestiques?

DO 2018201927359

Question n° 3346 de madame la députée Stéphanie Thoron du 10 avril 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Le paiement par carte de débit chez les professionnels de la santé.

Nous le savons, les Belges sont friands de l'usage de leur carte de banque, puisque 64 % d'entre eux déclarent qu'il s'agit de leur moyen de paiement préféré.

Si le commerce se montre très largement ouvert au paiement par carte, il semble que les professionnels de la santé soient un peu moins enthousiastes. En effet, selon une étude commandée par Mastercard, seuls 48 % de ces professionnels permettent à leurs patients d'utiliser leur carte bancaire pour régler les soins qu'ils leur procurent.

Les dentistes font largement exception, avec un taux de 72 % de praticiens équipés de terminaux électroniques. Chez les médecins, qu'ils soient généralistes ou spécialistes, ce mode de paiement est nettement moins populaire, puisque seuls 27 % d'entre eux acceptent les cartes bancaires.

Volgens de ondervraagde artsen vormen de administratieve rompslomp die de betaalterminals meebrengen en de moeilijke verwerking van de terugbetalingen door de ziekenfondsen een belemmering voor het gebruik ervan. Veiligheid is dan weer het belangrijkste argument om betaalterminals wel te gebruiken, omdat er op die manier minder contant geld in de dokterspraktijken aanwezig is.

1. Bestaat er een federaal beleid om practitioners aan te moedigen elektronische betaalmiddelen te gebruiken, gezien deze zo populair zijn bij de patiënten?

2. Bestaat er een specifiek beleid om de administratieve rompslomp waarmee de terugbetaling van elektronisch betaalde zorgverstrekkingen gepaard gaat, te verlichten? Zo niet, is de FOD Volksgezondheid van plan een dergelijk beleid te ontwikkelen?

DO 2018201927360

Vraag nr. 3347 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Stéphanie Thoron van 10 april 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Onbeschikbaarheid van OncoTICE.

OncoTICE, een geneesmiddel van farmabedrijf MSD, wordt gebruikt voor de behandeling van blaaskanker. In principe is het gemakkelijk te verkrijgen.

Sinds oktober 2018 is er evenwel regelmatig sprake van voorraadtekorten, waardoor de patiënten zich genoodzaakt zien het geneesmiddel in het buitenland, bijvoorbeeld Nederland, te bestellen. Bij onze noorderburen is OncoTICE echter vijf keer zo duur als in België.

1. Bent u op de hoogte van die situatie, die zeer lastig is voor de betrokken patiënten?

2. Weet ons geneesmiddelenagentschap waarom er in ons land voortdurend voorraadproblemen zijn met dat geneesmiddel?

3. Worden er maatregelen genomen om samen met de fabrikanten en leveranciers te proberen een oplossing te vinden voor dat geneesmiddelentekort? Zo ja, welke?

Selon des médecins interrogés, la lourdeur administrative liée aux terminaux électroniques et aux remboursements par les mutuelles serait un frein à leur usage. La sécurité étant, quant à elle, le principal argument en faveur des terminaux électroniques dans la mesure où ils limitent l'accumulation d'argent liquide dans les cabinets médicaux.

1. Existe-t-il une politique fédérale visant à encourager chez les professionnels de la santé l'usage de moyens électroniques de paiement, tant ceux-ci sont populaires chez les patients?

2. Existe-t-il une politique particulière pour faciliter les charges administratives liées au remboursement des prestations payées électroniquement? Si non, une telle politique fait-elle partie des préoccupations du SPF Santé publique?

DO 2018201927360

Question n° 3347 de madame la députée Stéphanie Thoron du 10 avril 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Les ruptures de stock d'Oncotice.

L'Oncotice, des laboratoires MSD, est un médicament utilisé pour soigner les cancers de la vessie. En principe, il se trouve sans difficulté.

Cependant, depuis octobre 2018, il semble que les ruptures de stock se succèdent les unes aux autres, forçant les patients à se faire livrer le médicament à partir de l'étranger, par exemple des Pays-Bas. Or, dans ce dernier pays l'Oncotice coûte cinq fois plus cher qu'en Belgique.

1. Avez-vous connaissance de cette situation fort handicapante pour les patients concernés?

2. Notre agence du médicament sait-elle pour quelle raison ce médicament tombe de manière chronique en rupture de stock dans notre pays?

3. Des mesures sont-elles prises pour essayer, avec les entreprises productrices et distributrices, de trouver une solution à cette pénurie? Si oui, lesquelles?

DO 2018201927361

Vraag nr. 3348 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Stéphanie Thoron van 10 april 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Testen van elektronische voorschriften op Europees niveau.

Er is goed nieuws: gezien het toenemende succes van elektronische voorschriften op nationaal niveau, hebben verschillende Europese landen beslist een realistische test uit te voeren om de elektronische voorschriften in alle Europese landen te erkennen.

Zo zou een Cyprioot die op zakenreis is in België, op termijn zijn voorgeschreven geneesmiddelen kunnen afhalen bij een Belgische apotheker onder dezelfde voorwaarden als in zijn eigen land.

Finland en Estland hebben de spits afgebeten met een test tussen beide landen die sinds begin januari 2019 loopt. België en zeven andere landen van de Europese Unie stappen eind dit jaar in die test.

1. Ik neem aan dat uw diensten de ontwikkelingen in Finland en Estland op de voet volgen. Kunnen we hier nu al lering uit trekken, zowel wat betreft het succes van de maatregel als de eventuele problemen die de maatregel kan opleveren?

2. Wat zijn de technische aspecten van de gegevensuitwisseling en de terugbetalingen? De dienstverleners en softwareaanbieders die de elektronische voorschriften verwerken, zijn a priori van land tot land verschillend. Wordt er al gewerkt aan een oplossing voor de compatibiliteitsproblemen?

3. Ik stel vast dat de grootste EU-landen (Duitsland, Frankrijk, Italië, Spanje en Polen) niet deelnemen aan deze test. Weet u waarom ze in dit stadium van het project niet meewerken? Het zou natuurlijk een enorme toegevoegde waarde zijn als ze zich er snel zouden bij aansluiten.

DO 2018201927361

Question n° 3348 de madame la députée Stéphanie Thoron du 10 avril 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Le test des e-prescriptions au niveau européen.

La nouvelle est réjouissante: face au succès grandissant des prescriptions électroniques au niveau national, plusieurs pays européens ont décidé de se lancer dans un test grandeur nature visant à les rendre valables les uns chez les autres.

Ainsi, un résident chypriote en déplacement de travail en Belgique pourrait, à terme, retirer sa prescription chez un pharmacien belge dans les mêmes conditions que s'il l'avait fait dans son propre pays.

La Finlande et l'Estonie inaugurent cette possibilité, puisque le test est en cours entre ces deux pays depuis le début du mois de janvier 2019, la Belgique et sept autres pays de l'Union européenne se joindront à la démarche à la fin de cette année.

1. J'imagine que vos services observent de près l'évolution de la situation en Finlande et en Estonie. Peut-on déjà en tirer quelques enseignements, tant au niveau du succès que des éventuels problèmes rencontrés par la mesure?

2. Quelles sont les modalités techniques de l'échange de données et des remboursements? A priori, les fournisseurs de services et de logiciels traitant les e-prescriptions sont différents d'un pays à l'autre, des problèmes de compatibilité sont-ils déjà en train d'être résolus?

3. Je remarque que les plus grands pays de l'UE (Allemagne, France, Italie, Espagne, Pologne) ne participent pas à ce test. Connaissez-vous la raison de leur absence à ce stade du programme? Ce serait évidemment une énorme plus-value s'ils le rejoignaient rapidement.

DO 2018201927362

Vraag nr. 3349 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Stéphanie Thoron van 10 april 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Centralisatie van de zorg voor patiënten met hoofd- en halskanker.

In januari 2019 namen het Federaal Kenniscentrum voor de Gezondheidszorg (KCE), het Kankerregister en het College voor Oncologie de zorg voor mensen met hoofd- en halskanker in de Belgische ziekenhuizen onder de loep.

Na een diepgaande studie stelden die drie instellingen vast dat de zorg voor patiënten met hoofd- en halskanker in de periode van 2009 tot 2014 over niet minder dan 99 Belgische ziekenhuizen verspreid was. In de helft van deze ziekenhuizen werden jaarlijks maar vier of zelfs minder van dergelijke patiënten behandeld.

Het KCE stelt voorts vast dat de kans op overleving significant groter is in ziekenhuizen die jaarlijks meer dan 20 patiënten met hoofd- of halskanker verzorgen (5,1 versus 4 jaar), en dat dit te maken heeft met de expertise rond deze aandoening. Het KCE pleit er dan ook voor om de aanpak van hoofd- en halskanker te centraliseren in referentiecentra.

Uiteraard zullen er ook andere vragen rijzen, zoals de afstand tussen het ziekenhuis en de woonplaats van de patiënt, de geografische spreiding en de spreiding over de taalgebieden van de betrokken ziekenhuizen, of de gevolgen van het bijkomend aantal patiënten voor de ziekenhuizen waarnaar ze na de diagnose worden doorverwezen.

1. Vindt u die suggestie van het KCE haalbaar en relevant?

2. Hebt u stappen gedaan om de in het rapport van het KCE vooropgestelde doelstellingen te bereiken? Zo ja, welke?

DO 2018201927362

Question n° 3349 de madame la députée Stéphanie Thoron du 10 avril 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

La centralisation des soins des cancers de la tête et du cou.

En janvier 2019, le Centre Fédéral d'Expertise des Soins de Santé (KCE), le Registre du Cancer et le Collège d'Oncologie attiraient l'attention sur la façon dont nous soignons les cancers de la tête et du cou dans nos hôpitaux.

En effet, ces trois institutions, après avoir menés un travail de fond important, se sont rendues compte que pas moins de 99 hôpitaux belges avaient traité ces types de cancers entre 2009 et 2014 dans des quantités très dispersées. La moitié de ces hôpitaux n'ayant traité que quatre cas par an ou moins.

Or, le KCE constate par ailleurs que les chances de survie sont bien meilleures dans les hôpitaux qui traitent plus de 20 cas chaque année que dans les autres (5,1 années de survie contre 4), en raison, entre autres, de l'expertise développée. Ce faisant, le KCE plaide pour une politique de centralisation du traitement des tumeurs à la tête et au cou.

Évidemment, d'autres questions ne manqueront pas de se poser, comme la distance entre l'hôpital et le domicile du patient, la répartition géographique et linguistique des hôpitaux concernés, ou les effets du surplus de patients pour les hôpitaux vers lesquels on les dirigera suite au diagnostic.

1. Estimez-vous la suggestion du KCE envisageable et pertinente?

2. Avez-vous entamé des démarches pour rencontrer les objectifs fixés par le rapport du KCE? Si oui, quelles sont ces démarches?

DO 2018201927363

Vraag nr. 3350 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Stéphanie Thoron van 10 april 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Statistieken betreffende de antibioticaresistentiegerelateerde mortaliteit.

Sinds enkele jaren wordt de medische wereld in talrijke wetenschappelijke studies gewaarschuwd voor de risico's van het overmatige gebruik van antibiotica en het effect daarvan op de resistentie van bacteriën.

Volgens de studies die in Frankrijk werden uitgevoerd door Cassini en Burden overlijden er jaarlijks naar schatting respectievelijk 5.500 en 12.500 personen ten gevolge van bioresistentie. In de hele Europese Unie sterven er volgens de studie van Cassini jaarlijks 33.000 personen door antibioticaresistentie. De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) maakt op haar beurt gewag van ongeveer 2.500.000 sterfgevallen tegen 2050 door dezelfde oorzaak in de OESO-lidstaten.

Onderzoekers van het Institut Hospitalo-Universitaire Méditerranée Infection van Marseille gooiden echter een knuppel in het hoenderhok door in *The Lancet Infectious Diseases* te stellen dat die cijfers zwaar overdreven zijn. Dat komt doordat die studies volgens hen gebaseerd zijn op aanzienlijke statistische extrapolaties die geen of te weinig rekening zouden houden met de realiteit op het terrein.

De onderzoekers uit Marseille ondervroegen maar liefst 250 ziekenhuisartsen en daarvan gaf 90 % aan dat er in hun afdeling in een tijdsbestek van twee jaar minder dan één overlijden voorkomt ten gevolge van een therapeutische impasse die te wijten is aan antibioticaresistentie. Voorts gaf 42 % van de ondervraagde artsen aan dat dergelijke overlijdens niet voorkwamen in hun afdeling.

Antibioticaresistente is zeker en vast een probleem waar aan de medische wereld en de gezondheidsautoriteiten aandacht moeten besteden, maar volgens deze nieuwe studie is de situatie lang niet zo erg als in doemscenario's wordt aangekondigd.

DO 2018201927363

Question n° 3350 de madame la députée Stéphanie Thoron du 10 avril 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Les statistiques de mortalité due à la résistance des bactéries aux antibiotiques.

Depuis plusieurs années, de nombreuses études scientifiques alertent le monde médical quant aux dangers de la surconsommation d'antibiotiques et l'effet que cela peut avoir sur la résistance des bactéries.

Menées en France, les études Cassini et Burden estiment la mortalité due à la biorésistance respectivement à 5.500 et 12.500 cas par an. Pour l'ensemble de l'Union européenne, l'étude Cassini estime que 33.000 personnes meurent chaque année de la résistance aux antibiotiques. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) n'est pas en reste, puisqu'elle annonce quelque 2.500.000 décès pour cette raison d'ici 2050 dans ses États membres.

Jetant un pavé dans la mare, des chercheurs de l'Institut médico-universitaire Méditerranée de Marseille dénoncent dans le *Lancet Infectious Disease* une forte exagération due à d'importantes extrapolations statistiques dans ces études qui, selon eux, ignoreraient ou sous-estimeraient la réalité de terrain.

En effet, ayant interrogé pas moins de 250 praticiens hospitaliers, les chercheurs marseillais dévoilent que 90 % des répondants signalent dans leur service moins d'un décès tous les deux ans dû à une impasse thérapeutique liée à la résistance aux antibiotiques, et 42 % n'en signalent aucun.

La résistance aux antibiotiques constitue certes un problème qui mérite l'attention du monde médical et des autorités sanitaires, mais, selon cette nouvelle étude, nous serions loin des prévisions catastrophistes annoncées.

De wiskundige modellen zijn volgens de onderzoekers ontoereikend en kunnen daardoor aanleiding geven tot eventuele beoordelingsfouten op het vlak van het volksgezondheidsbeleid. Daarom pleiten ze voor de aanleg van een algemeen register waarin de sterfgevallen die verband houden met multiresistente bacteriën opgetekend worden. Daarmee zouden de werkelijke risico's beter in kaart gebracht kunnen worden en kunnen de bedreigingen die louter voortvloeien uit de verbeelding van de statistici uitgesloten worden, aldus de onderzoekers.

Bestaat er in België een dergelijk register? Zo ja, welke gegevens bevat het? Stroken die cijfers met de resultaten van de studie van Cassini? Zo niet, zou de invoering van zo een instrument volgens u relevant en haalbaar zijn?

Minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling

DO 2018201927309

Vraag nr. 712 van de heer volksvertegenwoordiger Kristof Calvo van 04 april 2019 (N.) aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling:

Positie regering inzake klimaatwet (MV 28944).

Sinds het opstellen van een klimaatwet door een groep academici woedt het debat over zo'n wet volop. De positie van de regering blijft echter onduidelijk.

Wat is die positie?

DO 2018201927310

Vraag nr. 713 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 04 april 2019 (N.) aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling:

Nieuwe wet ontwikkelingssamenwerking en de FRDO (MV 28461).

In het nieuwe wetsontwerp voor de kaderwet ontwikkelingssamenwerking staat een zeer beperkte verwijzing naar de rol van adviesraden bij de uitvoering van het beleid.

Pour pallier à des modèles mathématiques qu'ils jugent déficients, et donc sources d'éventuelles erreurs de jugement au niveau de la politique sanitaire, les chercheurs plaident pour la création d'un registre général de mortalité liée aux bactéries multirésistantes, pour mieux connaître les menaces réelles et, je cite, "écarter celles qui ne sont issues que de l'imagination de statisticiens".

Existe-t-il en Belgique un tel registre? Le cas échéant, quelles données offre-t-il? Ses résultats correspondent-ils aux résultats livrés par l'étude Cassini? Si non, la création d'un tel outil serait-il, selon vous, pertinent et faisable?

Ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable

DO 2018201927309

Question n° 712 de monsieur le député Kristof Calvo du 04 avril 2019 (N.) à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable:

La position du gouvernement à propos de la loi climat (QO 28944).

Le débat fait rage depuis la rédaction par un groupe d'universitaires d'une loi sur le climat. Le mystère demeure néanmoins sur la position du gouvernement en la matière.

Quelle est la position du gouvernement à propos de la loi climat?

DO 2018201927310

Question n° 713 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 04 avril 2019 (N.) à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable:

La nouvelle loi relative à la coopération au développement et le CFDD (QO 28461).

Le nouveau projet de loi relatif à la politique belge de développement se contente d'une référence particulièrement sommaire au rôle des organes consultatifs dans ce domaine.

Het ontwerp verwijst in artikel 49, § 1 naar adviesorganen, en in de toelichting bij dit artikel wordt gesteld dat er twee dergelijke adviesraden zijn, met name de adviesraad gender en ontwikkeling en de adviesraad voor beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling. Het valt op dat de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO) hier niet vernoemd wordt, hoewel deze raad tot op heden verschillende adviezen heeft gemaakt over ontwikkelingssamenwerking, in een vroegere wet uitdrukkelijk vernoemd werd en ook de wettelijke opdracht heeft te adviseren over duurzame ontwikkeling.

Het wetsontwerp voor de nieuwe kaderwet ontwikkelingssamenwerking verbindt zich uitdrukkelijk met de SDGs, de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen die onderdeel zijn van de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling, goedgekeurd in 2015. De federale wet duurzame ontwikkeling stelt dat er een federale strategie is. Uit uw beleidsbrief blijkt duidelijk dat die federale strategie te beschouwen is als een instrument voor de implementatie van de SDGs.

De FRDO is een onderdeel van die federale wet duurzame ontwikkeling. Het zou dan ook logisch zijn dat de FRDO minstens beschouwd wordt als een adviesraad die kan worden geraadpleegd over het beleid ontwikkelingssamenwerking, binnen de modaliteiten te bepalen door de regering. De toelichting bij het wetsontwerp lijkt te suggereren dat de FRDO van die mogelijkheid wordt uitgesloten.

Bent u van oordeel dat de FRDO, gezien zijn wettelijke opdracht, minstens zou moeten vermeld worden als raad die kan worden geraadpleegd over het beleid ontwikkelingssamenwerking als uitvoering van de 2030 Agenda, en dat in het kader van het wetsontwerp voor een nieuwe wet met betrekking tot het Belgische ontwikkelingsbeleid?

Cette référence à des organes consultatifs apparaît dans le projet de loi à l'article 49, § 1 et l'exposé des motifs dudit article stipule qu'il existe pour l'heure deux conseils consultatifs, en l'occurrence le conseil consultatif genre et développement et le conseil consultatif sur la cohérence des politiques en faveur du développement. Alors que le Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD) a formulé jusqu'à présent plusieurs avis sur la coopération au développement, qu'il était cité explicitement dans une loi précédente et qu'il a pour mission de conseiller le gouvernement en matière de développement durable, on observe l'absence de toute référence à ce conseil dans le texte précité.

Dans le projet de loi relatif à la politique belge de développement, le gouvernement s'engage expressément à exécuter les ODD, les objectifs de développement durable qui s'inscrivent dans l'Agenda 2030 pour le Développement durable, approuvé en 2015. La loi fédérale relative au développement durable fait état d'une stratégie fédérale dans ce domaine. Il ressort clairement de votre note d'orientation politique que cette stratégie fédérale doit être considérée comme un instrument de mise en oeuvre des ODD.

Le CFDD est inscrit dans la loi fédérale sur le développement durable. Il serait dès lors logique qu'il soit au moins assimilé à un conseil consultatif qui peut être questionné à propos de la politique de coopération au développement, en vertu de modalités à définir par le gouvernement. L'exposé des motifs du nouveau projet de loi semble exclure cette option pour le CFDD.

Estimez-vous qu'en égard à la mission légale du CFDD, le nouveau projet de loi relatif à la coopération belge au développement devrait au moins le mentionner parmi les conseils susceptibles d'être consultés sur la politique de coopération au développement dans le cadre de l'exécution de l'Agenda 2030?

DO 2018201927311

Vraag nr. 714 van de heer volksvertegenwoordiger Marco Van Hees van 04 april 2019 (Fr.) aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling:

Internationale conferentie over de klimaatopwarming en de bescherming van de oceanen (MV 29281).

Onlangs organiseerde u een internationale conferentie over de klimaatopwarming en de bescherming van de oceanen in het Egmontpaleis te Brussel. Die werd onder meer bijgewoond door ministers van de landen die rechtstreeks geïnteresseerd zijn bij de gezondheid van de oceanen, zoals de Marshall-eilanden, alsook door hoge ambtenaren van internationale organisaties en de prins van Monaco.

De vertegenwoordigers van de verschillende Staten werden uitgenodigd hun handtekening te zetten onder de "verklaring van Brussel", waarin een inventaris opgemaakt werd van de beleidsacties op het vlak van de klimaatverandering en de bescherming van de oceanen. Tijdens de conferentie hebben activisten de eerste minister geïnterpelleerd omdat de verklaring volgens hen niet ambitieus genoeg was.

1. Hoeveel heeft de organisatie van die conferentie alles bij elkaar gekost? Hoe werden die kosten verdeeld?

2. Hoe werd die conferentie gefinancierd? Werd ze door privésponsors gesteund?

3. a) Hoeveel afgevaardigden werden er voor de conferentie uitgenodigd?

b) Hoe werden de genodigden gekozen? Waren er ook klimaatexperts aanwezig?

DO 2018201927312

Vraag nr. 715 van de heer volksvertegenwoordiger Damien Thiéry van 04 april 2019 (Fr.) aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling:

Gevaren van verstuivers voor essentiële oliën (MV 26069).

Verstuivers van essentiële oliën worden doorgaans voorgesteld als natuurlijke producten die het mogelijk maken om het binnenklimaat te reinigen, te zuiveren en te verfrissen.

DO 2018201927311

Question n° 714 de monsieur le député Marco Van Hees du 04 avril 2019 (Fr.) à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable:

La conférence internationale sur le réchauffement climatique et la préservation des océans (QO 29281).

Récemment vous avez organisé une conférence à Bruxelles au Palais Egmont sur le climat et les océans avec notamment des ministres de pays directement concernés par la santé des océans comme les Îles Marshall, mais aussi des hauts fonctionnaires d'organisations internationales et le prince de Monaco: la conférence internationale sur le réchauffement climatique et la préservation des océans.

Les représentants des différents États invités doivent signer la "Déclaration de Bruxelles", un inventaire d'actions politiques sur les thèmes du changement climatique et de la préservation des océans. À la conférence des activistes ont interpellé le premier ministre. Selon les activistes la déclaration n'était pas assez ambitieux.

1. Quel était le coût total de cette conférence? Quelle était la répartition des coûts pour cette conférence?

2. Comment est-ce que cette conférence a été financée? Est-ce qu'il y avait des sponsors privés pour cette conférence?

3. a) Combien de délégués ont été invité à la conférence?

b) Comment est-ce que les invités ont été choisis? Est-ce qu'ils y avaient aussi des experts climatiques présents?

DO 2018201927312

Question n° 715 de monsieur le député Damien Thiéry du 04 avril 2019 (Fr.) à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable:

Le danger des diffuseurs d'huiles essentielles (QO 26069).

On a pour habitude de présenter les diffuseurs d'huiles essentielles comme des produits naturels permettant l'assainissement, la purification et le rafraîchissement de l'air ambiant d'une pièce.

In de editie van juni 2018 van het Franse maandblad *60 millions de consommateurs* worden de consumenten in het artikel met als titel "*Désodorisants aux huiles essentielles: naturels mais polluants et allergisants*" gewaarschuwd voor de mogelijke gevaren van die producten voor de gezondheid. Men vergeet vaak dat ze ongewenste effecten kunnen hebben en schadelijk kunnen zijn, met name voor de luchtwegen en het endocriene stelsel.

Bij wijze van voorzorgsmaatregel wordt het gebruik van bepaalde producten met essentiële oliën afgeraden voor kinderen, zwangere vrouwen, vrouwen met een hormoon-gerelateerde kanker, bejaarden en chronisch zieken.

1. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het gebruik van essentiële oliën in België?
2. Worden er daarover momenteel studies uitgevoerd?
3. Welke maatregelen zouden er kunnen worden getroffen om de consumenten hierover te informeren?

DO 2018201927313

Vraag nr. 716 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Gilkinet van 04 april 2019 (Fr.) aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling:

België als gastland voor de COP-klimaatconferentie (MV 27916).

In december 2018 was Polen het gastland voor de 24ste Conferentie van de Partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (COP). We hopen dat die conferentie de Staten ertoe aanzet om sneller meer inspanningen te leveren om de klimaatuitdaging aan te gaan.

De verkiezing van een klimaatsceptische presidentskandidaat in Brazilië leidt tot onrust bij de mensen die inspanningen leveren in deze race tegen de klimaatklok. President Bolsonaro heeft aangekondigd dat zijn land geen gastland zal zijn voor de COP 25, die in 2019 zal plaatsvinden. Onder meer in het licht van het fundamentele belang van het Amazonewoud voor het evenwicht van het klimaat, kan men dit signaal enkel betreuen.

Op vrijdag 30 november heeft Zwitserland, dat een mogelijke kandidaat was voor de organisatie van de COP 26, zich eveneens teruggetrokken. Op dezelfde dag heeft de Waalse regering haar interesse kenbaar gemaakt om de COP die in 2020 zal plaatsvinden te organiseren.

Dans le numéro de juin 2018 du mensuel français *60 millions de consommateurs*, l'article titré "*Désodorisants aux huiles essentielles: naturels mais polluants et allergisants*" alerte les consommateurs sur les potentiels risques pour la santé. On oublie souvent qu'ils peuvent s'accompagner d'effets indésirables et se révéler toxiques, notamment pour les voies respiratoires ou le système endocrinien.

Par précaution, les enfants, les femmes enceintes, les femmes atteintes d'un cancer hormonodépendant, les personnes âgées ou encore les personnes atteintes d'une maladie chronique doivent éviter certains produits à base d'huiles essentielles.

1. Quel est l'état des lieux sur la consommation d'huiles essentielles des Belges?
2. Des études sont-elles en cours à ce sujet en Belgique?
3. Quels dispositifs pourraient être instaurés pour informer les consommateurs?

DO 2018201927313

Question n° 716 de monsieur le député Georges Gilkinet du 04 avril 2019 (Fr.) à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable:

L'accueil par la Belgique de la COP (QO 27916).

En décembre 2018, la Pologne a accueilli la 24e Conférence des Parties sur le changement climatique (COP). Notre espoir est qu'elle puisse accélérer les efforts des États face au défi que représente la sauvegarde de notre planète.

L'élection d'un candidat climato-sceptique au Brésil suscite l'inquiétude chez celles et ceux qui sont engagés dans cette course contre la montre. Le président Bolsonaro a annoncé que son pays ne serait pas l'hôte de la COP 25 prévue en 2019. À la lumière notamment de l'enjeu que représente la forêt amazonienne pour les équilibres planétaires, on ne peut que regretter ce signal.

Le vendredi 30 novembre, la Confédération helvétique, candidate potentielle à l'organisation de la COP 26 y a également renoncé. Ce même jour, le gouvernement wallon a marqué son intérêt pour l'organisation de la Conférence des Parties qui se déroulera en 2020.

Europa en België kunnen en moeten een voortrekkersrol spelen in de strijd tegen de klimaatopwarming. Als stichtend lid van de Europese Unie en als land waar de hoofdzetel van haar instellingen is gevestigd, kan België niet aan de zijlijn blijven staan. Aangezien er in Brussel dikwijls internationale topbijeenkomsten plaatsvinden, beschikken we ongetwijfeld over alle nodige voorzieningen om als gastland te fungeren voor een volgende COP in 2019 of eventueel in 2020.

1. Hebben er andere Zuid-Amerikaanse landen hun interesse kenbaar gemaakt om de COP 25 te organiseren? Binnen welke termijn zal er een beslissing genomen worden? Kan België zich kandidaat stellen indien er op het Amerikaanse continent geen oplossing uit de bus komt?

2. Zal België een dossier indienen om zich kandidaat te stellen als gastland voor de COP 26 in 2020, zoals de Waalse regering heeft voorgesteld?

3. Zo ja, zal dat dossier dan besproken worden door de regering? Hoe zullen de deelgebieden hierbij betrokken worden?

4. Bent u van plan om overleg te plegen met alle democratische actoren, aangezien de samenstelling van de regeringen in de loop van 2019 zou kunnen veranderen?

5. Bent u van plan om overleg te plegen met het maatschappelijke middenveld en de milieuverenigingen, die zich enthousiast hebben uitgelaten over die denkpiste?

L'Europe et la Belgique peuvent et doivent jouer un rôle moteur dans la lutte contre le réchauffement climatique. En tant que pays fondateur de l'Union, siège de ses institutions, la Belgique ne peut rester au balcon. Bruxelles accueillant régulièrement des sommets internationaux, nous avons sans aucun doute la capacité d'accueillir une prochaine COP dès 2019 voire en 2020.

1. D'autres pays sud-américains ont-ils manifesté leur intérêt pour l'accueil de la COP 25? Dans quel délai une décision sera-t-elle prise? La Belgique pourrait-elle se porter candidate si aucune solution ne se dégage sur ce continent?

2. La Belgique déposera-t-elle un dossier de candidature pour la COP 26 en 2020 comme l'a suggéré le gouvernement wallon?

3. Le cas échéant, dans quel délai ce dossier sera-t-il abordé au sein du gouvernement? De quelle manière les entités fédérées seront-elles impliquées?

4. Entendez-vous consulter l'ensemble des forces démocratiques dès lors que la composition des exécutifs pourrait évoluer au cours de l'année 2019?

5. Entendez-vous consulter le secteur associatif et environnemental à ce même sujet, qui s'est exprimé de façon enthousiaste par rapport à cette hypothèse?

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

DO 2018201927356

**Vraag nr. 3707 van mevrouw de
volksvertegenwoordiger Stéphanie Thoron van
10 april 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit,
belast met Belgocontrol en de Nationale
Maatschappij der Belgische spoorwegen:**

Carex-project en de treinverbinding Zhengzhou-Luik.

Er beweegt heel wat in de logistieke hub Luik. Zo zijn er een reeks omvangrijke projecten aan de gang, zoals Trilogiport (verbinding tussen rail-, binnenwater- en wegvervoer) en het Carex-project (verbinding tussen luchtvrachtvervoer en vrachtvervoer per hogesnelheidstrein). Voorts zal de e-commercereus Alibaba zowel gebruikmaken van de spoorwegen als van de luchthaven van Bierset. Al deze projecten beantwoorden aan de strategische ambities van de regio Luik en bij uitbreiding van heel België.

Mijn vraag betreft de potentiële opportuniteiten die gecreëerd zouden kunnen worden door de treinen die twee maal per week het traject tussen Zhengzhou en Luik afleggen, de hub van Alibaba in Bierset en het Carex-project aan elkaar te linken.

Carex streeft ernaar de luchthavens van Lyon, Parijs, Amsterdam en Luik per hogesnelheidstrein met elkaar te verbinden. Dat ligt onder meer in de lijn van de ambities van de luchthaven van Bierset om zich verder te ontwikkelen en zich te specialiseren in de biologistiek.

Daarnaast bedeeft de Chinese e-commercereus Alibaba Luik een steeds belangrijkere rol in zijn distributiesysteem toe.

Bestaan er strategieën die ertoe strekken de eventuele synergieën tussen al die logistieke projecten die in het Luikse bekken tot stand komen, optimaal te benutten? Daarbij denk ik aan de mogelijkheid ze te verbinden met de andere grote logistieke en strategische knooppunten in België, zoals de luchthavens van Brussel en Charleroi en natuurlijk ook de haven van Antwerpen, waarmee Trilogiport overigens al nauw verbonden is.

Zo ja, welke sterktes, zwaktes, troeven en obstakels gaan er gepaard met het creëren van synergieën tussen die verschillende projecten en de reeds bestaande logistieke knooppunten?

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

DO 2018201927356

**Question n° 3707 de madame la députée Stéphanie
Thoron du 10 avril 2019 (Fr.) au ministre de la
Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société
nationale des chemins de fer belges:**

Le projet Carex et la ligne Zhengzhou-Liège.

Bien des choses bougent au niveau du hub logistique de Liège. Entre le Trilogiport (permettant de lier transports ferroviaire, fluvial et routier), le projet Carex (permettant de lier fret aérien et fret ferroviaire à grande vitesse) et le double usage du rail et de l'air par le géant de l'e-commerce Alibaba à Bierset, les projets d'envergure ne manquent pas, et répondent aux ambitions stratégiques tant de la région liégeoise que de la Belgique.

Ma question porte sur les opportunités potentielles qu'offrent des liens entre la ligne bi-hebdomadaire Zhengzhou-Liège, le hub d'Alibaba à Bierset et le projet Carex.

Nous le savons, Carex vise à lier par train à grande vitesse les aéroports de Lyon, Paris, Amsterdam et Liège, s'inscrivant, entre autres, dans les ambitions de développement et de spécialisation biologistiques de Bierset.

De son côté, Alibaba, le géant chinois de l'e-commerce, renforce de plus en plus la place liégeoise dans son dispositif de distribution.

Je désirais donc savoir s'il existait des stratégies visant à exploiter au mieux les synergies éventuelles entre tous ces projets logistiques qui voient le jour dans le bassin liégeois, en les mettant notamment en lien avec les autres grands pôles logistiques stratégiques belges que sont les aéroports de Bruxelles et de Charleroi ainsi que, bien sûr, le port d'Anvers, auquel est déjà intimement lié le Trilogiport?

Si oui, quels sont les forces, faiblesses, atouts et obstacles qui caractérisent la mise en synergie de ces différents projets et pôles logistiques existant?

Zo niet, is het nuttig dergelijke strategische studies op te starten?

**Minister van Middenstand, Zelfstandigen,
KMO's, Landbouw en Maatschappelijke
Integratie, belast met Grote Steden**

DO 2018201927318

**Vraag nr. 1419 van mevrouw de
volksvertegenwoordiger Fabienne Winckel van
04 april 2019 (Fr.) aan de minister van
Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw
en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote
Steden:**

Studenten met een GPMI.

In april 2017 had ik u een vraag gesteld over de toevloed van studenten in de OCMW's.

U antwoordde dat een verhoging van de kansen op de arbeidsmarkt de hoofdbedoeling is van het geïndividualiseerd project voor maatschappelijke integratie (GPMI) voor studenten. Volgens u werd die doelstelling echter in onvoldoende mate gehaald. Slechts een derde van de begunstigde GPMI-studenten hebben een jaar nadat ze deze steun hebben genoten een baan.

We stellen ook vast dat steeds meer studenten bij het OCMW aankloppen tijdens hun verdere studieloopbaan, want in tien jaar tijd is het aantal studenten met een leefloon verdubbeld.

U betreurde in deze context dat de onderhoudsplichtigen te weinig worden aangesproken door de studenten. U bracht in herinnering dat het OCMW enkel aanvullend mag tussenkomen en dat in de eerste plaats de Gemeenschappen de opdracht hebben om het recht op studies te openen.

U stelde dat u de verschillende vragen wilde analyseren en nieuwe voorstellen wilde formuleren om de stijgende vraag naar sociale uitkeringen bij de studenten te voorkomen.

1. Hoeveel studenten ontvangen momenteel, aan het einde van deze legislatuur, een GPMI en wat is hun tewerkstellingsgraad nadat ze deze steun hebben genoten? Bent u tevreden over die cijfers?

2. Hoe staat het met de voorstellen die u naar eigen zegen wilde formuleren? Hebt u met de OCMW's en met uw collega-ministers van Onderwijs samengewerkt? Hoe verliep die samenwerking? Wat was het resultaat?

Si non, est-il opportun de lancer de telles études stratégiques?

**Ministre des Classes moyennes, des Indépendants,
des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration
sociale, chargé des Grandes Villes**

DO 2018201927318

**Question n° 1419 de madame la députée Fabienne
Winckel du 04 avril 2019 (Fr.) au ministre des
Classes moyennes, des Indépendants, des PME,
de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale,
chargé des Grandes Villes:**

Les étudiants bénéficiant d'un PIIS.

En avril 2017, je vous avais posé une question concernant l'afflux des étudiants dans les CPAS.

Vous rappeliez à cet effet que l'objectif principal de l'instauration du projet individualisé d'intégration sociale (PIIS) pour les étudiants est la mise à l'emploi. Or, selon vous, cet objectif était insuffisamment rempli. En effet, seulement un tiers des bénéficiaires d'un PIIS "étudiant" dispose d'un emploi un an après avoir bénéficié de cette aide.

Nous faisons également le constat que de plus en plus d'étudiants recourent à une aide du CPAS dans la poursuite de leurs études, le nombre d'étudiants bénéficiant d'un revenu d'intégration ayant doublé en dix ans.

Vous déploriez à cet égard que les débiteurs d'aliments sont trop peu sollicités dans la démarche des étudiants. Vous rappeliez que l'aide du CPAS doit intervenir de façon subsidiaire et que la mission d'ouvrir le droit aux études incombe d'abord aux communautés.

Vous disiez souhaiter analyser ces différentes questions et apporter des propositions afin de prévenir les demandes d'aides sociales toujours croissantes chez les étudiants.

1. Au terme de cette législature, pouvez-vous fournir le nombre d'étudiants bénéficiant d'un PIIS et leur accession au marché de l'emploi après avoir bénéficié de cette aide? Êtes-vous satisfait de ces chiffres?

2. Qu'en est-il des propositions que vous disiez vouloir formuler? Avez-vous travaillé en collaboration avec des CPAS et vos collègues de l'enseignement? Comment cette collaboration s'est-elle déroulée? Qu'en est-il ressorti?

DO 2018201927319

Vraag nr. 1420 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sarah Schlitz van 04 april 2019 (Fr.) aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden:

Geproduceerd zonder ggo's-label.

Ongeveer 80 % van de in de EU ingevoerde pesticides vinden we (indirect, in mais en soja bijvoorbeeld) terug in diervoeders voor de veeteelt. De pesticides in de veevoerders, waaronder glyfosaat, stapelen zich op in het vlees van de betrokken dieren, en dat krijgt de consument op zijn bord.

De funeste gezondheidseffecten van pesticiden voor de mens zijn uitvoerig aangetoond.

De Europese regelgeving biedt de burger echter niet de mogelijkheid om te achterhalen of er bij de productie van de dierlijke voedingsmiddelen die hij wenst te consumeren gebruikgemaakt werd van ggo-pesticiden. Voor de Europese Commissie is een geharmoniseerd Europees label momenteel niet aan de orde. Wel mogen de lidstaten op vrijwillige basis zo een label hanteren, en steeds meer landen doen dat ook. Zo bestaan er al voorschriften in dat verband in Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk, Zuid-Tirol (Italië), Hongarije en Bosnië en Herzegovina.

In België zijn vermeldingen als "ggo-vrij" of "zonder ggo's" op het etiket evenwel niet toegestaan wegens niet in overeenstemming met artikel 4 van het koninklijk besluit van 17 april 1980 betreffende de reclame voor voedingsmiddelen.

De betrokken Belgische federaties Comeos en Fevia zijn van oordeel dat dergelijke negatieve vermeldingen op het etiket de consument op een dwaalspoor brengen, omdat ze de indruk wekken dat het voedingsproduct in kwestie bepaalde bijzondere kenmerken heeft, terwijl soortgelijke voedingsmiddelen waarvan het etiket geen melding maakt van ggo's wettelijk gezien precies dezelfde kenmerken hebben (namelijk: ze bevatten ook geen ggo's).

Bovendien is het volgens de federaties zowel technisch (analyses) als praktisch onmogelijk om te claimen dat een product geen ggo's bevat, want dat zou betekenen dat elk voedingsmiddel gecontroleerd werd op de aanwezigheid van alle bestaande, zowel toegestane als verboden ggo's.

DO 2018201927319

Question n° 1420 de madame la députée Sarah Schlitz du 04 avril 2019 (Fr.) au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes:

Le label issus d'animaux nourris sans OGM.

Aujourd'hui, environ 80 % des pesticides importés (indirectement par le maïs et le soja par ex.) dans l'Union européenne sont utilisés pour nourrir les animaux d'élevage. Ces pesticides avec lesquels ils sont nourris, notamment le glyphosate, se retrouvent directement dans les tissus de cette viande que les consommateurs ingèrent.

Il est largement prouvé que les pesticides ont des effets néfastes sur la santé humaine.

Cependant, la législation européenne est telle que le citoyen n'a aucun moyen de savoir si les denrées animales qu'il désire consommer ont été produites en recourant aux OGM-pesticides. Mais la Commission européenne n'est, pour l'heure, pas intéressée à proposer un label harmonisé. Un tel label, volontaire, est toutefois permis au niveau des États membres et de plus en plus d'États le prévoient. Des réglementations existent ainsi en France, Allemagne, Autriche, Sud Tyrol (italien), Hongrie, Bosnie-Herzégovine.

Au niveau belge, l'utilisation des mentions telles que "non OGM", "sans OGM" sur l'étiquette n'est cependant pas acceptée puisque cela n'est pas conforme à l'article 4 de l'arrêté royal de 17 avril 1980 concernant la publicité pour les denrées alimentaires.

Les fédérations belges compétentes, Comeos et Fevia, estiment que de telles mentions négatives dans l'étiquetage induisent le consommateur en erreur puisqu'elles donnent l'impression que cette denrée alimentaire possède certaines caractéristiques particulières, tandis que des denrées alimentaires similaires dont l'étiquette ne comporte aucune mention sur les OGM, ont exactement les mêmes caractéristiques d'un point de vue légal (absence d'OGM).

Ils affirment également que tant d'un point de vue technique (analytique) que pratique, il est également impossible de prétendre qu'un produit ne contient pas d'OGM puisque cela voudrait dire que chaque denrée alimentaire a été contrôlée quant à la présence de tous les OGM existants (tant autorisés que non autorisés).

Volgens de verenigingen die het nieuwe label bepleiten mag men het label "geproduceerd zonder ggo's" voor levensmiddelen van dierlijke oorsprong echter niet gelijkstellen met het label "ggo-vrij". Het label "geproduceerd zonder ggo's" of "zonder ggo-dierenvoeder" voor levensmiddelen van dierlijke oorsprong zou verenigbaar moeten zijn met artikel 4 van het voormelde KB, omdat het voedingsmiddel an sich geen ggo's bevat maar hooguit residu's van pesticiden uit het dierenvoeder dat het dier kreeg en dat wel ggo's bevatte. Een "ggo-vrij"-label voor dierenvoerders zou evenmin in strijd moeten zijn met het voormelde koninklijk besluit, aangezien dat laatste enkel betrekking heeft op reclame voor voedingsmiddelen.

Wat is uw analyse van de vraag of het gebruik van een label "geproduceerd zonder ggo's" of "zonder ggo-dierenvoeder" voor voedingsproducten van dierlijke oorsprong en van een label "zonder ggo's" voor dierenvoerders wettig is?

DO 2018201927371

Vraag nr. 1421 van de heer volksvertegenwoordiger Eric Thiébaud van 11 april 2019 (Fr.) aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie, belast met Grote Steden:

FAVV.- Recall van voedingsmiddelen.

Uit de recentelijk door het Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen (FAVV) gepubliceerde cijfers blijkt dat het FAVV in 2018 een enorm aantal producten heeft teruggeroepen.

Het aantal productterugroepingen door het FAVV liep in 2018 op tot niet minder dan 171, tegenover 53 in 2017. Dit is een stijging met 322 %.

Daar moeten ook nog 49 waarschuwingen bijgeteld worden, d.i. 204 % meer dan in 2017 - in dat jaar werden er 24 waarschuwingen gegeven - en een recordaantal voor de voorbije vier jaar.

De cijfers zijn geruststellend en tegelijk onrustwekkend. Ze zijn geruststellend omdat ze aantonen dat de controles talrijk en efficiënt zijn. Tegelijk zijn ze onrustwekkend, omdat er duidelijk iets schort aan de kwaliteit van de producten.

Gelet op het grote aantal recalls blijven waakzaamheid en controles dus absoluut geboden.

1. Kunt u ons verzekeren dat u het FAVV de nodige middelen zult toekennen om zijn controleopdracht efficiënt te vervullen? Welke middelen worden er daarvoor uitgetrokken op de begroting 2019?

Or, selon les associations promouvant ce nouveau label, il est faux d'assimiler le label "issus d'animaux nourris sans OGM" au label "sans OGM" pour les denrées alimentaires. Le label "issu d'animaux nourris sans OGM" ou "nourris sans OGM" devrait être compatible avec l'article 4 de l'arrêté royal précité, dès lors que la denrée ne contient pas d'OGM mais plutôt des résidus de pesticides liés aux OGM ingérés par l'animal. De même, un label "sans OGM" pour les nourritures animales ne devrait pas non plus être en contradiction avec l'arrêté royal précité dès lors que ce dernier concerne uniquement la publicité relative aux denrées alimentaires.

Quelle est votre analyse sur la question de la légalité de l'utilisation d'un label "issu d'animaux nourris sans OGM" ou "nourris sans OGM" pour les denrées alimentaires d'origine animale et d'un label "sans OGM" pour les aliments composés pour animaux?

DO 2018201927371

Question n° 1421 de monsieur le député Eric Thiébaud du 11 avril 2019 (Fr.) au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture, et de l'Intégration sociale, chargé des Grandes Villes:

AFSCA. - Rappel des produits alimentaires.

Les chiffres récemment publiés par l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA) montrent que celle-ci a effectué un nombre exorbitant de rappels de produits en 2018.

L'Agence a ainsi procédé à pas moins de 171 rappels de produits en 2018 contre 53 en 2017, ce qui fait une augmentation de 322 %.

À cela, on peut additionner 49 avertissements, c'est-à-dire 204 % de plus qu'en 2017 où le nombre s'élevait à 24. Il s'agit ici d'un record sur les quatre dernières années.

Ces chiffres sont à la fois rassurants et inquiétants. Rassurants car ils montrent à quel point les contrôles sont nombreux et efficaces. Mais de l'autre côté, ils sont inquiétants car ils pointent du doigt la qualité des produits.

Au vu de leur nombre important sur le marché, la vigilance et le contrôle s'avèrent donc une nécessité absolue.

1. Pourriez-vous nous assurer que vous comptez donner tous les moyens nécessaires à l'AFSCA pour qu'elle assure sa mission de contrôle avec efficacité? Quels sont les moyens prévus à cet effet dans le budget 2019?

2. Welke boodschap hebt u voor de voedingsindustrie, opdat de kwaliteit van de voedingsproducten zou verbeteren?

Minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee

DO 2018201927370

Vraag nr. 1439 van de heer volksvertegenwoordiger Eric Thiébaud van 11 april 2019 (Fr.) aan de minister van Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, belast met Administratieve Vereenvoudiging, Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee:

Aantal klachten over bpost in 2018.

In het jaarverslag 2018 van de Ombudsdienst voor de postsector is er sprake van een forse stijging (+ 55 %) van het aantal klachten van klanten ten opzichte van 2017. Vorig jaar ontving de Ombudsdienst bijna 9.300 vragen om bemiddeling, na analyse waarvan er iets meer dan 4.000 ontvankelijke dossiers opgestart werden.

Een van de grote manco's waar de Ombudsdienst de vinger op legt, is de problematische toegankelijkheid van de klantendienst van bpost.

"bpost maakt het mensen moeilijk om met hun persoonlijke klacht verhaal te halen bij de klantendienst van bpost", zo luidt het in het jaarverslag. Het onlineformulier biedt ook al geen soelaas; langs die weg lopen de mensen vast "op een gestandaardiseerd antwoord of een verwijzing die geen antwoord biedt op hun vraag."

Wie via het onlineformulier op de website een klacht wil indienen moet een cascadesysteem volgen naargelang de klacht. Daartoe moet men telkens een keuze maken in een menu, dat verre van volledig is, waardoor men soms geen kans ziet om zijn specifieke klacht in te dienen.

Ook het callcenter komt onder vuur te liggen. Zelfs wie er met het nodige geluk of na meerdere pogingen in slaagt een klantenmedewerker aan de lijn te krijgen om zijn persoonlijke klacht toe te lichten, krijgt een gestandaardiseerd antwoord "zonder dat er een onderzoek geopend wordt", aldus de Ombudsdienst.

2. Quel message adressez-vous au secteur alimentaire afin d'améliorer la qualité des produits qu'ils mettent en vente?

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 2018201927370

Question n° 1439 de monsieur le député Eric Thiébaud du 11 avril 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:

Bpost. - Nombre de plaintes en 2018.

Le rapport 2018 du Médiateur postal fait l'état d'une hausse très importante (55 %) de plaintes des clients par rapport à 2017. En effet, 9.300 plaintes ont été introduites l'an dernier et 4.000 ont été jugées recevables.

Parmi les manquements épinglés par le Médiateur, on retient surtout la difficulté pour le client de pouvoir exprimer ses doléances auprès du service clients bpost.

Ainsi, "le chemin que doit parcourir l'utilisateur afin de pouvoir exprimer ses doléances auprès du service clients de bpost devient de plus en plus laborieux", souligne le Service de médiation. Qui ajoute que, par voie de formulaire informatique, "les réponses standardisées/automatisées n'apportent aucune solution au problème rencontré".

Le client est face à "un système en cascade avec choix à faire dans un menu relativement incomplet, l'empêchant d'introduire sa plainte spécifique de manière détaillée".

Le service call-center est également pointé du doigt. Celui-ci est très critiqué étant donné la difficulté qu'éprouvent les clients à joindre un interlocuteur pour introduire leur plainte. Et quand bien même celui-ci décroche, "aucune enquête n'est ouverte par la suite" note le Médiateur.

1. Wat is uw antwoord op de conclusie van de Ombudsdienst voor de postsector dat een betere toegankelijkheid van de klantendienst een prioriteit moet zijn voor bpost?

2. Is bpost zich bewust van de problemen die de Ombudsdienst in zijn jaarverslag 2018 blootlegt?

3. Welke instructies hebt u gegeven of zult u geven aan bpost opdat het bedrijf de klantendienstverlening verbetert?

1. Que répondez-vous au Médiateur postal qui affirme que bpost doit considérer l'amélioration de l'accessibilité de son service clients comme une priorité absolue?

2. Bpost a-t-elle conscience des difficultés soulevées par le Médiateur dans son dernier rapport?

3. Quelles sont les instructions que vous avez données ou donnerez à l'entreprise afin qu'elle améliore ses services à l'égard des clients?

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

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

**Vice-eersteminister en minister van 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**

DO 2017201823547

**Vraag nr. 2449 van mevrouw de
volksvertegenwoordiger Katrin Jadin van
21 augustus 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:**

DO 2017201823547

**Question n° 2449 de madame la députée Katrin Jadin
du 21 août 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:**

Wereldwijde opkomst van de cannabisindustrie.

Vanaf deze zomer zal Canada de productie, verkoop en het gebruik van cannabis toestaan. Canada volgt daarmee het voorbeeld van bepaalde Amerikaanse Staten die de softdrug de voorbije maanden al hebben gelegaliseerd. De legalisering is vooral vanuit het economische oogpunt zeer interessant.

In de staat Colorado werden er sinds de legalisering 25.000 jobs gecreëerd in deze sector en de staat heeft 637 miljoen euro aan belastingontvangsten ontvangen.

De cannabis die op de Amerikaanse markt wordt gebracht, heeft niet hetzelfde THC-gehalte als die in België of Nederland. Het zijn dus *softjoints* zoals die welke verkocht worden in Zwitserland, om nog een land te noemen waar de verkoop werd gelegaliseerd en dat vergelijkbaarder is met ons land. De internationale tendens is dus om cannabis te legaliseren.

In België dateert de wet hierover nog uit 1921. Cannabisgebruik blijft verboden maar vervolging van inbreuken op deze wet vormt geen prioriteit voor de politie.

1. Bent u op de hoogte van de wereldwijde opkomst van de cannabisindustrie?

2. Werd deze kwestie in de regering besproken? Wat is het huidige standpunt van België hierover?

3. Zou de legalisering van cannabis, zoals in Canada, geen manier kunnen zijn om nieuwe kmo's op te richten en grote economische winsten te boeken in België?

L'avancée internationale de l'industrie du cannabis.

Cet été, le Canada approuvera la production, la vente et la consommation du cannabis. Le pays suit donc l'exemple de certains États américains qui ont légalisé cette drogue douce au cours de ces derniers mois. Surtout économiquement parlant, cette légalisation est très attractive.

Prenons le cas de l'État Colorado: depuis la légalisation, 25.000 emplois ont été créés dans ce secteur et l'État a perçu 637 millions d'euros de recettes fiscales.

Le cannabis mis sur le marché américain n'a pas le même contenu de THC que celui connu en Belgique et aux Pays-Bas. On parle donc de *soft joints* tels qu'ils sont vendus en Suisse, pour citer un autre pays, plus comparable au nôtre, où la vente est légalisée. La tendance internationale va donc en faveur d'une légalisation du cannabis.

Cependant, en Belgique, la loi à ce sujet date encore de l'année 1921. La consommation de cannabis reste interdite mais la poursuite des infractions à cette loi n'est pas vraiment la priorité de notre police.

1. Avez-vous pris connaissance de l'avancée de l'industrie du cannabis à l'échelle mondiale?

2. Ce sujet a-t-il déjà été débattu au sein du gouvernement? Quelle est la position actuelle de la Belgique?

3. La légalisation telle qu'au Canada ne pourrait-elle pas être un moyen de créer de nouvelles PME ainsi que de larges bénéfices économiques en Belgique?

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 20 mei 2019, op de vraag nr. 2449 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Katrin Jadin van 21 augustus 2018 (Fr.):

1. U verwijst in uw vraag naar de zogenaamde *Green Rush* die gaande is. De legalisering van cannabis voor recreatief gebruik zou volgens economische studies in het buitenland grote belastingopbrengsten en investeringsopportuniteiten meebrengen. Het is niet duidelijk of deze studies ook voldoende rekening houden met bijvoorbeeld de impact op de werkvloer en de productiviteit, de maatschappelijke kost van ongevallen ten gevolge van al dan niet dagelijks cannabisgebruik en de sterfte en gezondheidskosten verbonden aan al dan niet dagelijks gebruik.

Uruguay, Canada en verschillende Staten van de Verenigde Staten van Amerika, hebben recreatief gebruik gelegaliseerd. De zwarte markt wordt er voorsnog niet volledig verdrongen, omdat de overheid de vraag onvoldoende bij kan houden. De discussie rond legalisering is ook in verschillende andere landen gaande. Het staat opgenomen in het regeerakkoord van de nieuwe regering in Luxemburg. Het recreatief gebruik is in meerdere landen gedecriminaliseerd. Medicinaal gebruik van cannabis is reeds in verschillende landen legaal.

2. Er hebben binnen de regering geen discussies plaatsgevonden rond een toelating van recreatief gebruik en de commercialisering van cannabis. Omwille van gezondheidsredenen wordt de legalisering en commercialisering van cannabis voor recreatief gebruik op dit moment niet in overweging genomen. De productie, invoer en distributie van cannabis zijn totaal verboden in België, zowel op basis van Belgische wetgeving als in het kader van Europese regelgeving en internationale verdragen. De enige uitzondering op deze wetgeving is de cannabisplant met een gehalte lager of gelijk aan 0,2 % THC, oftewel hennep (variëteit van dezelfde plantensoort als cannabis).

Het illegale karakter van het bezitten en dus het gebruik van cannabis werd bevestigd door de regering (koninklijk besluit van 6 september 2017 houdende regeling van verdovende middelen, psychotrope stoffen).

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 20 mai 2019, à la question n° 2449 de madame la députée Katrin Jadin du 21 août 2018 (Fr.):

1. Dans votre question, vous faites référence à ce que l'on appelle le *Green Rush* (la ruée vers l'or vert) en cours. Selon des études économiques réalisées à l'étranger, la légalisation du cannabis à des fins récréatives générerait d'importantes recettes fiscales et des possibilités d'investissement. Il n'est pas clair si ces études tiennent suffisamment compte, par exemple, de l'impact sur le lieu de travail et la productivité, du coût social des accidents résultant de la consommation quotidienne ou non de cannabis, et des coûts de mortalité et de santé associés à la consommation quotidienne ou non de cannabis.

L'Uruguay, le Canada et plusieurs États des États-Unis d'Amérique ont légalisé l'usage récréatif. Le marché noir n'y est pas encore complètement évincé, les pouvoirs publics étant incapables de répondre à la demande. Le débat sur la légalisation est également en cours dans plusieurs autres pays. Il est inclus dans l'accord de coalition du nouveau gouvernement luxembourgeois. L'usage récréatif a été dépénalisé dans plusieurs pays. L'usage médicinal du cannabis est déjà légal dans plusieurs pays.

2. Aucune discussion n'a eu lieu au sein du gouvernement concernant l'autorisation de l'usage récréatif et la commercialisation du cannabis. Pour des raisons de santé, la légalisation et la commercialisation du cannabis à des fins récréatives ne sont pas actuellement envisagées. La production, l'importation et la distribution de cannabis sont totalement interdites en Belgique, tant sur la base de la législation belge que dans le cadre de la législation européenne et des traités internationaux. La seule exception à cette législation est la plante de cannabis avec une teneur inférieure ou égale à 0,2 % de THC, ou chanvre (une variété de la même espèce végétale que le cannabis).

Le caractère illégal de la détention et donc de l'usage de cannabis a été confirmé par le gouvernement (arrêté royal du 6 septembre 2017 réglementant les substances stupéfiantes, psychotropes et soporifiques).

Wat betreft cannabis voor medicinaal gebruik is de regelgeving anders. De wet verbiedt de aflevering van een medicinale cannabisplant aan de patiënt. Het is wel toegelaten voor de Belgische apotheker om op medisch voorschrift de vergunde geneesmiddelen op basis van cannabis af te leveren. Deze regering heeft recent een grote stap vooruit gezet op vlak van de gecontroleerde productie van medicinale cannabis. Op 28 maart 2019 werd er een wetsontwerp aangenomen in de Kamer waarin de oprichting van een cannabisbureau bij het Federaal Agentschap voor Geneesmiddelen en Gezondheidsproducten opgenomen staat. Dit bureau vormt het regeringsbureau dat voorzien werd in het Enkelvoudig Verdrag inzake verdovende middelen van 1961 en neemt de verdragsrechtelijke taken op zich.

Het Verdrag bepaalt immers dat indien een land de teelt van medicinale cannabis of cannabis voor wetenschappelijke doeleinden wenst toe te laten, de overheid het gehele monopolie op deze teelt moet hebben. Zo zal het Cannabisbureau belast zijn met het verlenen van de nodige vergunningen, voor het toezicht op de teelt van medicinale cannabis, de aankoop en het bezit ervan en alle activiteiten van invoer, uitvoer en groothandel. In de Commissie Volksgezondheid van de Kamer is er ook een bredere discussie opgestart over het al dan niet legaliseren van cannabisolie voor mensen met multiple sclerose en amyotrofische laterale sclerose (ALS) en kinderen met specifieke vormen van epilepsie. In het kader van die discussie wordt er ook gekeken naar de mogelijkheid om de zogenaamde cannabis spray van sativex ook toe te laten voor ALS-patiënten, zoals deze momenteel reeds toegelaten wordt voor MS-patiënten. Dit product op basis van een beperkte hoeveelheid medicinale cannabis helpt in deze gevallen de pijnsymptomen en de aanvallen te verminderen.

3. Er zijn sinds deze zomer een aantal winkels opgestart die producten verkopen met cannabidiol of delen van een cannabisplant met een THC gehalte onder de 0,2 %. De wetgeving inzake geneesmiddelen, voeding(supplementen), cosmetica en productveiligheid moet ook hier worden gerespecteerd. De algemene legalisering van cannabis, zoals u deze voorstelt, is geen dossier om enkel en voornamelijk vanuit een pure economische logica te benaderen. Het betreft immers een verdovend middel en daar zijn gezondheidsrisico's aan verbonden. Een veralgemeende toelating betekent ook dat we vanuit wettelijk oogpunt onze bevolking aan een bijkomend product met verslavingsrisico's blootstellen. Vanuit het preventiebeleid wordt er hoe dan ook verder ingezet op ontrading.

Pour ce qui est du cannabis à des fins médicales, la réglementation est différente. La loi interdit la livraison d'une plante médicinale de cannabis au patient. Toutefois, le pharmacien belge est autorisé à délivrer les médicaments autorisés à base de cannabis sur ordonnance médicale. Ce gouvernement a récemment fait un grand pas en avant dans le domaine de la production contrôlée de cannabis médical. Le 28 mars 2019, un projet de loi a été adopté à la Chambre des représentants qui prévoit la création d'un bureau du cannabis au sein de l'Agence fédérale des médicaments et des produits de santé. Ce bureau est le bureau gouvernemental prévu par la Convention unique sur les stupéfiants de 1961 et assume les tâches du droit des traités.

La Convention stipule en effet que si un pays souhaite autoriser la culture du cannabis médical ou du cannabis à des fins scientifiques, les pouvoirs publics doivent avoir un monopole complet sur cette culture. Ainsi, le Bureau du cannabis sera chargé de délivrer les permis nécessaires, de superviser la culture du cannabis médical, son achat et sa possession et toutes les activités d'importation, d'exportation et de vente en gros. Une discussion plus large a également commencé au sein de la Commission Santé publique de la Chambre, sur la légalisation ou non de l'huile de cannabis pour les personnes atteintes de sclérose en plaques et de sclérose latérale amyotrophique (SLA) et les enfants atteints de formes spécifiques d'épilepsie. Dans le cadre de cette discussion, la possibilité d'étendre le spray au cannabis de sativex aux patients atteints de SLA, comme cela est déjà permis pour les patients atteints de sclérose en plaques (SEP), est également envisagée. Ce produit, qui est à base d'une quantité limitée de cannabis médical, aide à réduire les symptômes de douleur et les attaques dans ces cas.

3. Depuis cet été, un certain nombre de magasins ont été ouverts pour vendre des produits contenant du cannabidiol ou des parties d'une plante de cannabis dont la teneur en THC est inférieure à 0,2 %. La législation sur les médicaments, les aliments (compléments alimentaires), les cosmétiques et la sécurité des produits doit également y être respectée. La légalisation générale du cannabis, telle que vous la proposez, n'est pas un dossier à aborder uniquement et principalement d'un point de vue purement économique. Après tout, il s'agit d'un stupéfiant qui comporte des risques pour la santé.

Een legalisering zou een intensifiëring van deze preventiecampagnes vereisen, maar riskeert ze ook te ondermijnen. De wetenschap dat de legale status van bepaalde drugs niet betekent dat ze veilig zijn, heeft onze maatschappij vooralsnog niet afdoende kunnen beschermen tegen de gevaren ervan. Er zijn hier dus ook andere dan zuiver economische overwegingen aan de orde en voorzichtigheid is aangewezen. Mijn administratie voert geen onderzoek naar de mogelijke economische impact van een legalisering en commercialisering van cannabis voor recreatief gebruik. Een dergelijke studie zou zoals gezegd het grotere plaatje moeten meenemen en op voldoende wetenschappelijke bewijzen moeten steunen.

DO 2018201927008

Vraag nr. 2640 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 07 maart 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Werkloosheidsuitkeringen voor erkende vluchtelingen en staatlozen.

Erkende vluchtelingen en staatlozen die minstens een dag in België gewerkt hebben, kunnen hun in het buitenland gewerkte arbeidsdagen laten gelijkstellen met arbeidsdagen in loondienst in België, waardoor ze recht krijgen op een werkloosheidsuitkering.

Ik zou graag een antwoord op de volgende vragen krijgen voor 2018.

1. Over hoeveel erkende vluchtelingen gaat het, per Gewest, per geslacht en per land van herkomst van de betrokkenen?

2. Over hoeveel erkende staatlozen gaat het, per Gewest, per geslacht en per land van herkomst van de betrokkenen?

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 20 mei 2019, op de vraag nr. 2640 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 07 maart 2019 (Fr.):

Une autorisation générale signifie également que, d'un point de vue juridique, nous exposons notre population à un produit supplémentaire présentant des risques de dépendance. Quoi qu'il en soit, la politique de prévention continue de mettre l'accent sur la dissuasion. La légalisation exigerait une intensification de ces campagnes de prévention, mais risquerait aussi de les miner. Le fait de savoir que le statut juridique de certaines drogues ne signifie pas qu'elles sont sûres n'a pas encore permis de protéger adéquatement notre société contre les dangers de ces drogues. Il s'agit donc aussi de considérations autres que purement économiques, et la prudence est de mise. Mon administration ne mène aucune recherche sur l'impact économique possible de la légalisation et de la commercialisation du cannabis à des fins récréatives. Comme je l'ai dit, une telle étude devrait tenir compte de la situation dans son ensemble et être fondée sur des preuves scientifiques suffisantes.

DO 2018201927008

Question n° 2640 de monsieur le député Gautier Calomne du 07 mars 2019 (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:

Les allocations de chômage pour les réfugiés et apatrides reconnus.

Les réfugiés et apatrides reconnus qui ont travaillé au moins un jour en Belgique peuvent faire assimiler leurs journées de travail prestées à l'étranger à des journées de travail salarié prestées en Belgique pour l'ouverture du droit aux allocations de chômage.

Je souhaiterais obtenir des réponses aux questions suivantes pour l'année 2018.

1. Quel fut le total de réfugiés reconnus concernés par région du pays, par genre et par pays d'origine de ces personnes?

2. Quel fut le total des apatrides concernés par région du pays, par genre et par pays d'origine de ces personnes?

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 20 mai 2019, à la question n° 2640 de monsieur le député Gautier Calomne du 07 mars 2019 (Fr.):

Gelet op de omvang van de gevraagde gegevens worden deze rechtstreeks overgemaakt.

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 2018201927170

Vraag nr. 2660 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Dallemagne van 25 maart 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Nationale mensenrechteninstituut (MV 28952).

Enkele dagen geleden kondigde minister Geens in de pers aan dat de laatste hand wordt gelegd aan een voorontwerp van wet over de oprichting van het nationale mensenrechteninstituut. Het instituut zal stapsgewijs tot stand komen: eerst zal het bevoegd zijn voor federale aangelegenheden en vervolgens evolueren naar interfederalisering.

Tijdens de hoorzittingen over het verslag van 2017 van Unia in de commissie voor de Volksgezondheid op 6 februari 2019 vernamen we van de vertegenwoordigers van Unia dat u aan een tekst werkt om de antidiscriminatie-wetgeving te verbeteren en af te stemmen op de aanbevelingen van het deskundigencomité in het tussentijdse verslag over de verschillende maatregelen die snel kunnen worden aangenomen.

1. Bevestigt u dat het voorontwerp van wet over de oprichting van het nationale mensenrechteninstituut weldra is afgerond?

2. Bevestigt u ook dat u werkt aan een wetsontwerp om de antidiscriminatiewetgeving te verbeteren? Zo ja, kunt u meer uitleg geven over de maatregelen in het wetsontwerp?

3. Is de aanwijzing van een instantie voor de behandeling van gevallen van taaldiscriminatie opgenomen in een van deze teksten?

Vu le volume des données demandées celles-ci sont transmises directement.

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 2018201927170

Question n° 2660 de monsieur le député Georges Dallemagne du 25 mars 2019 (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'Institut national des droits de l'homme (QO 28952).

La presse relayait il y a quelques jours l'annonce faite par le ministre Geens au sujet de la finalisation d'un avant-projet de loi relatif à la création (progressive) de l'Institut national des droits de l'homme qui couvrirait d'abord ce qui relève des compétences fédérales et évoluerait ensuite vers une interfédéralisation.

Lors des auditions au sujet du rapport 2017 d'Unia au sein de la commission Santé publique le 6 février 2019, les responsables d'Unia nous ont informé que vous travailliez à un texte pour améliorer les législations anti-discrimination afin de tenir compte des recommandations émises par le comité d'experts dans leur rapport intermédiaire au sujet des diverses mesures qui peuvent être adoptées rapidement.

1. Confirmez-vous la finalisation d'un avant-projet de loi relatif à la création de l'Institut national des droits de l'homme?

2. Confirmez-vous aussi travailler à la rédaction d'un projet de loi visant à améliorer les législations anti-discrimination? Si oui, pourriez-vous nous éclairer sur les mesures qui seront prévues dans ces projets de loi?

3. Est-ce que la question de la désignation d'un organisme pour la gestion des discriminations basées sur le critère de la langue est intégrée à l'un de ces textes?

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 20 mei 2019, op de vraag nr. 2660 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Dallemagne van 25 maart 2019 (Fr.):

1. De werkzaamheden inzake het wetsontwerp tot oprichting van een nationaal mensenrechteninstituut liepen vertraging op ingevolge de regeringsscrisis die tot het ontslag geleid heeft van de Regering in december vorig jaar. De tekst werd neergelegd bij het federaal Parlement met wetsvoorstel 54/3670 tot oprichting van een Federaal Instituut voor de bescherming en de bevordering van de rechten van de mens. Dit wetsvoorstel werd behandeld door de Commissie Buitenlandse Zaken van het federaal Parlement en goedgekeurd in plenaire zitting tijdens de week van 22 april 2019.

Het wetsvoorstel voorziet in de oprichting van een mensenrechteninstituut met een algemene en residuaire bevoegdheid, dat de mogelijkheid moet bieden om alle aangelegenheden te bestrijken die tot de federale bevoegdheid behoren, zonder te raken aan de bevoegdheden die reeds aan andere organen werden toegekend. Het gaat onder andere om de economische, sociale en culturele rechten, zoals het recht op gezondheid. Het wetsvoorstel voorziet er eveneens in dat het Instituut overleg tussen de sectorale mensenrechtenorganen zal organiseren en alle grondrechten zal bevorderen.

Het Instituut zal bestaan uit:

- een raad van bestuur samengesteld uit verschillende leden afkomstig uit de academische wereld, de gerechtelijke wereld, het maatschappelijk middenveld en de sociale partners;
- een adviesraad naar het model van het huidig gemeenschappelijk overlegplatform, samengesteld uit alle sectorale organen voor de bevordering en de bescherming van de mensenrechten.

In een tweede fase zal het Instituut kunnen worden geïnterfederaliseerd door middel van een samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de gefedereerde entiteiten, teneinde de rechten van de mens ook op het niveau van de gefedereerde entiteiten volledig te bestrijken en zo het Belgische landschap inzake de bescherming en de bevordering van de rechten van de mens te vervolledigen.

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 20 mai 2019, à la question n° 2660 de monsieur le député Georges Dallemagne du 25 mars 2019 (Fr.):

1. Les travaux relatifs au projet de loi en vue de la création d'un institut national des droits de l'homme ont été retardés suite à la crise gouvernementale qui a provoqué la démission du Gouvernement en décembre dernier. Le texte a été déposé au Parlement fédéral sous la proposition de loi 54/3670 portant création d'un Institut fédéral pour la protection et la promotion des droits Humains. Cette proposition de loi a été examinée par la Commission des affaires étrangères du Parlement fédéral et approuvée en séance plénière la semaine du 22 avril 2019.

La proposition de loi prévoit la création d'un Institut des droits de l'homme, doté d'une compétence générale et résiduaire permettant que soit couvert l'ensemble des questions relevant de la compétence fédérale, sans toucher aux compétences déjà attribuées à d'autres organismes. Cela concerne, par exemple, les droits économiques, sociaux et culturels, tels que le droit à la santé. La proposition de loi prévoit également que cet Institut organise une consultation entre les organes sectoriels des droits de l'homme et fera la promotion des droits fondamentaux dans leur intégralité.

L'Institut comprendra:

- un Conseil d'administration composé de plusieurs membres, provenant du monde académique, du monde judiciaire, de la société civile et des partenaires sociaux;
- un Conseil consultatif basé sur le modèle de la plateforme de consultation commune actuelle, composé de tous les organismes sectoriels pour la promotion et la protection des droits de l'homme.

Cette première étape permettra, dans une seconde phase, l'interfédéralisation de cet Institut par un accord de coopération entre l'Etat fédéral et les entités fédérées, afin d'assurer une couverture totale des droits de l'Homme également au niveau des entités fédérées et ainsi d'achever le paysage belge de protection et de promotion des droits fondamentaux.

2.1 Artikel 52 van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie (hierna 'antidiscriminatiewet') voorziet erin dat om de vijf jaar een evaluatie wordt gemaakt van de toepassing en de doeltreffendheid van voornoemde wet, alsook van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van discriminatie tussen vrouwen en mannen (hierna 'genderwet') en van de wet van 30 juli 1981 tot bestraffing van bepaalde door racisme en xenofobie ingegeven daden (hierna 'antiracismewet'), zoals gewijzigd bij de wet van 10 mei 2007. In 2016 kreeg een commissie van twaalf experts de opdracht de drie wetten te evalueren. Het mandaat van die commissie bestrijkt de periode 2016-2021. De commissie van experts heeft in februari 2017 een eerste tussentijds verslag afgewerkt. Dat verslag bevat 33 aanbevelingen ter verbetering van de doeltreffendheid en de toepassing van de wetgeving. Het is de bedoeling bepaalde aanbevelingen te integreren in wetteksten die thans in voorbereiding zijn.

2.2 Mijn administratie werkte de voorbije maanden aan een wetswijziging waarin het de belangrijkste aanbevelingen van de evaluatiecommissie verwerkte. Met deze wetswijziging zou onder andere de wet in overeenstemming worden gebracht met Europese richtlijnen, onder meer wat betreft de toevoeging van het principe van meervoudige discriminatie.

Door de val van de regering werd deze wetswijziging echter tot nu toe niet gerealiseerd.

3. De discriminatiegrond 'taal' werd expliciet toegevoegd aan de beschermde criteria in de antidiscriminatiewet van 2007. Daarnaast werd bepaald dat de Koning een orgaan zou aanwijzen dat bevoegd zou worden voor de discriminatiegrond 'taal' (artikel 29, § 2, antidiscriminatiewet). Volgens de memorie van toelichting bij die wet moet die taak worden toevertrouwd aan een gespecialiseerde openbare instelling "[o]mwille van het ingewikkelde juridische stelsel inzake taalgebruik en de institutionele structuur van onze Staat". Wanneer een overheidsdienst de wet op het gebruik der talen overtreedt, kan de burger zich thans op verschillende overheidsniveaus richten tot de administratieve toezichthoudende overheid. Die administratieve toezichthoudende overheid onderzoekt de klacht en formuleert een advies dat weliswaar niet bindend is, maar wel veel moreel gezag geniet.

De evaluatiecommissie beveelt ook aan om een orgaan ter bevordering van gelijke behandeling aan te wijzen dat bevoegd is voor het beschermd criterium 'taal'.

2.1 L'article 52 de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination (ci-après "loi anti-discrimination") prévoit que tous les cinq ans, il sera procédé à une évaluation de l'application et de l'effectivité de cette loi ainsi que de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre la discrimination entre les femmes et les hommes (ci-après, "loi genre") et de la loi du 30 juillet 1981 tendant à réprimer certains actes inspirés par le racisme et la xénophobie (ci-après, "loi anti-racisme"). En 2016, une Commission de douze experts a été chargée de la mission d'évaluer les trois lois anti-discrimination. Son mandat comprend la période 2016-2021. La Commission d'experts a finalisé en février 2017 un premier rapport intermédiaire. Ce rapport intermédiaire comporte 33 recommandations pour augmenter l'efficacité et l'application de la législation. Des textes de lois visant à intégrer certaines de ces recommandations sont en cours d'élaboration.

2.2 Ces derniers mois, mon administration a travaillé à une modification de loi qui intègre les principales recommandations du comité d'évaluation. Cette modification de loi vise notamment à mettre la loi en conformité avec les directives européennes, y compris en ce qui concerne l'insertion du principe de la discrimination multiple.

Toutefois, en raison de la chute du gouvernement, cette modification de loi n'a toutefois pas encore été mise en oeuvre.

3. En 2007, le critère de discrimination de la langue a été explicitement ajouté aux critères protégés dans la loi anti-discrimination. Celle-ci stipule que le Roi désignera l'organe qui sera compétent pour les discriminations fondées sur la langue (article 29, § 2 loi anti-discrimination). Selon l'exposé des motifs de cette loi, cette tâche doit être confiée à une institution publique spécialisée "en raison de l'existence d'un régime juridique complexe en matière d'emploi des langues et de la structure institutionnelle propre de notre État". Actuellement, en cas d'infraction à la loi sur l'emploi des langues par un service public, le citoyen peut s'adresser à la tutelle administrative à différents niveaux de pouvoir. Cette tutelle administrative examine la plainte et formule un avis, non contraignant mais revêtu d'une grande autorité morale.

La Commission d'évaluation recommande également de désigner un organisme de promotion de l'égalité de traitement compétent pour le critère protégé de la langue.

Het mensenrechteninstituut is gezien haar residuaire bevoegdheid ook bevoegd voor discriminatie op grond van taal.

DO 2018201927314

Vraag nr. 2685 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 04 april 2019 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Werkzaamheidsgraad (MV 29177).

1. Kan u voor 2018 meedelen wat de werkzaamheidsgraad was bij de 20- tot 64-jarigen voor wat de Belgen betreft, per gewest en in totaal?
2. Kan u voor 2018 meedelen wat de werkzaamheidsgraad was bij de 20- tot 64-jarigen voor alle nationaliteiten, volgens de opsplitsing Belgen, vreemdelingen in het algemeen en vreemdelingen uit niet-EU-landen?

3. Bent u van oordeel dat uit deze cijfers bepaalde beleidsconclusies moeten worden getrokken? Welke?

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 20 mei 2019, op de vraag nr. 2685 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 04 april 2019 (N.):

1. Volgens de gegevens van de Enquête naar de arbeidskrachten van de Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium van de FOD Economie bedroeg de werkzaamheidsgraad van 20-64 jaar in 2018 69,7%, of 1,2 procentpunten meer dan in 2017 (zie de tabel hieronder). Het is in het Vlaamse Gewest dat dit percentage en zijn progressie het hoogst zijn (74,6% of +1,6 procentpunten), gevolgd door het Waals Gewest (63,7%, +0,5 procentpunt) en tot slot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (61,4%, +0,6 procentpunt).

Etant donné sa compétence résiduaire, l'Institut des droits de l'homme est également compétent en matière de discriminations basées sur le critère de la langue.

DO 2018201927314

Question n° 2685 de madame la députée Barbara Pas du 04 avril 2019 (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:

Le taux d'emploi (QO 29177).

1. Pouvez-vous indiquer pour 2018 le taux d'emploi des personnes âgées de 20 à 64 ans parmi les Belges, par Région et au total?
2. Pouvez-vous indiquer pour 2018 le taux d'emploi des personnes âgées de 20 à 64 ans parmi toutes les nationalités confondues, en ventilant les chiffres selon que ces personnes sont belges, non belges ou ressortissantes d'un pays hors Union européenne?
3. Estimez-vous que ces chiffres appellent certaines conclusions politiques? Lesquelles?

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 20 mai 2019, à la question n° 2685 de madame la députée Barbara Pas du 04 avril 2019 (N.):

1. Selon les chiffres de l'Enquête sur les forces de travail de la Direction générale Statistique - Statistics Belgium du SPF Economie, le taux d'emploi des 20-64 ans en 2018 s'est élevé à 69,7%, soit 1,2 point de pourcentage de plus qu'en 2017 (voir le tableau ci-dessous). C'est en Région flamande que ce taux et sa progression sont les plus élevés (74,6% soit +1,6 point de pourcentage), suivie par la Région wallonne (63,7%, +0,5 point de pourcentage) et enfin la Région de Bruxelles-Capitale (61,4%, +0,6 point de pourcentage).

Werkgelegenheidsgraad van 20-64-jarigen volgens geslacht en nationaliteit (België en gewesten) - 2018 Taux d'emploi des 20-64 ans selon le sexe et le groupe de nationalité (Belgique et régions) - 2018				
	België / <i>Belgique</i>	Brussels Hoofdstedelijk Gewest/ <i>Région de Bruxelles-Capitale</i>	Vlaams Gewest/ <i>Région flamande</i>	Waals Gewest/ <i>Région wallonne</i>
Tota(a)l	69,7%	61,4%	74,6%	63,7%
Mannen/ <i>Hommes</i>	73,9%	66,3%	78,5%	68,2%
Vrouwen/ <i>Femmes</i>	65,5%	56,6%	70,7%	59,3%
Belgische nationaliteit/ <i>Nationalité belge</i>	71,0%	60,9%	75,5%	65,0%
Vreemde nationaliteit/ <i>Nationalité étrangère</i>	60,8%	62,5%	65,0%	53,1%
EU28/ <i>UE28</i>	69,2%	72,9%	73,0%	60,3%
Niet EU28/ <i>non UE28</i>	43,4%	40,2%	50,4%	36,2%
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium), Enquête over de arbeidskrachten/ <i>Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium), Enquête sur les forces de travail</i>				

2. Volgens dezelfde bron is de werkzaamheidsgraad van personen met de Belgische nationaliteit 71,0%, terwijl die van personen met een buitenlandse nationaliteit slechts 60,8% bedraagt (zie de tabel hierboven). Met name de werkzaamheidsgraad van niet-EU28 bedraagt slechts 43,4%. De kloof tussen laatstgenoemde en de Belgen is tussen 2017 en 2018 echter licht gedaald, van 28,2 naar 27,6 procentpunten.

3. Ondanks deze stijging van de werkgelegenheidsgraad moeten de jobcreatie en een betere integratie van buitenlanders en mensen met een buitenlandse origine op de arbeidsmarkt een prioriteit blijven. Ik zou daarom opnieuw willen oproepen tot een samenwerking over de verschillende bevoegdheidsdomeinen heen, en hoop dat dit voor iedereen een prioriteit kan zijn in de volgende legislatuur.

2. Toujours selon cette même source, le taux d'emploi des personnes de nationalité belge est de 71,0%, tandis que celui des personnes de nationalité étrangère s'élève seulement à 60,8% (voir le tableau ci-dessus). En particulier, le taux d'emploi des personnes de nationalité non-UE28 n'est que de 43,4 %. L'écart entre ces dernières et les Belges a cependant légèrement diminué entre 2017 et 2018, passant de 28,2 à 27,6 points de pourcentage.

3. Malgré cette augmentation du taux d'emploi, la création d'emplois ainsi qu'une meilleure intégration des personnes étrangère et d'origine étrangère sur le marché du travail doivent rester une priorité. C'est pourquoi je voudrais à nouveau appeler à une coopération dans les différents domaines de compétence et j'espère qu'il s'agira d'une priorité pour tout le monde au cours de la prochaine législature.

DO 2018201927315

Vraag nr. 2686 van de heer volksvertegenwoordiger Raoul Hedebouw van 04 april 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

De eerste vrouwenstaking in België (MV 29050).

Het is een primeur voor ons land. Het collecti.e.f 8 maars roept op tot een vrouwenstaking in België en verschillende vakbondscentrales sloten zich daarbij aan. De redenen om te staken zijn legio. Vrouwen maken 51 % uit van de bevolking, maar zijn nog lang niet gelijk aan de mannen. Sommigen beweren dat in ons land die gelijkheid is bereikt, maar dat is misschien op papier wel zo, in de feiten is dit nog lang niet het geval.

De realiteit toont dat vrouwen dubbel worden uitgebuit. Enerzijds op hun werk, waar ze nog steeds gediscrimineerd worden ten opzichte van de mannen. Anderzijds omdat zij het grootste deel van de huishoudelijke taken en de familie-zorg (voor kinderen, ouders, enz) voor hun rekening nemen.

Ondanks wetten die een gelijk loon garanderen, is de loonkloof tussen mannen en vrouwen in de realiteit van België meer dan 20 %.

De afgelopen jaren werden heel wat maatregelen genomen waar vooral vrouwen het slachtoffer van zijn: verhoging van de pensioenleeftijd, strengere voorwaarden om met vervroegd pensioen te gaan, flexibilisering van de arbeidsmarkt, behoud van strafrechtelijke sancties bij abortus, enz.

Geweld tegen vrouwen blijft een structureel probleem in onze samenleving.

1. Wat is uw boodschap aan de vrouwen die op 8 maart het werk neerlegden?

2. Wat is het bilan van uw regering inzake maatregelen om de gelijkheid tussen vrouwen en mannen te realiseren?

3. Welke maatregelen zal u nog nemen om de vrouwenrechten te versterken in het algemeen, en op het vlak van lonen, verdeling tussen arbeidstijd en gezinsleven, tegen geweld op vrouwen in het bijzonder?

DO 2018201927315

Question n° 2686 de monsieur le député Raoul Hedebouw du 04 avril 2019 (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 première grève des femmes en Belgique (QO 29050).

C'est une première dans notre pays: le collecti.e.f 8 maars a appelé à une grève des femmes en Belgique et plusieurs centrales syndicales se sont jointes à l'appel. Les raisons de faire grève sont légion. Les femmes représentent 51 % de la population, mais sont encore loin d'être égales aux hommes. Certains prétendent que notre pays est parvenu à l'égalité. C'est peut-être vrai sur le papier mais, dans les faits, c'est encore loin d'être le cas.

La réalité montre que les femmes sont doublement exploitées. D'une part sur leur lieu de travail, où elles sont encore toujours discriminées par rapport aux hommes, et d'autre part à la maison, car elles assument la majeure partie des tâches domestiques et familiales (pour les enfants, les parents, etc.).

En dépit de lois garantissant un salaire égal, sur le terrain, en Belgique, l'écart salarial entre hommes et femmes dépasse en réalité 20 %.

Ces dernières années ont été prises de nombreuses mesures dont les femmes sont les premières victimes: augmentation de l'âge de la pension, conditions plus strictes d'accès à la pension anticipée, flexibilisation du marché du travail, maintien des sanctions pénales en cas d'avortement, etc.

Le problème de la violence à l'encontre des femmes reste structurel dans notre société.

1. Quel est votre message aux femmes qui ont cessé le travail le 8 mars?

2. Quel bilan affiche votre gouvernement en matière de mesures visant l'égalité entre femmes et hommes?

3. Quelles mesures prendrez-vous encore pour renforcer les droits des femmes de manière générale et en matière de rémunération, d'équilibre entre temps de travail et vie familiale et de violence à l'égard des femmes en particulier?

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 20 mei 2019, op de vraag nr. 2686 van de heer volksvertegenwoordiger Raoul Hedebouw van 04 april 2019 (Fr.):

Wat betreft uw vraag over de maatregelen die nog zullen worden genomen om gelijkheid tussen vrouwen en mannen te bereiken, verwijs ik ook naar het voorstel van de Europese Commissie voor een richtlijn betreffende de balans tussen werk en privéleven van ouders en verzorgers. Dit onderwerp stond op de agenda van de plenaire zitting van het Europees Parlement op donderdag 4 april 2019.

Het voorstel voor de richtlijn in kwestie bevat minimumvereisten voor de lidstaten op het gebied van vaderschapsverlof, ouderschapsverlof, zorgverlof en flexibele arbeidsregelingen voor oudere werknemers of met gezinsverantwoordelijkheden. Het doel is om ouders en verzorgers in staat te stellen het beroepsleven en het gezinsleven beter te combineren. Dit zal bijdragen aan de gelijkheid van vrouwen en mannen in termen van kansen op de arbeidsmarkt en gelijke behandeling op het werk, met respect voor individuele keuzes van individuen en gezinnen.

Als men de loonkloof op jaarbasis berekent, en dus mee rekening houdt met het effect van de deeltijdse arbeid waarin de vrouwen oververtegenwoordigd zijn, dan is de kloof inderdaad 20 %. Hoewel het belangrijk is om dit cijfer in beschouwing te nemen omdat de ongelijke verdeling in arbeidsduur niet genderneutraal is zijn de cijfers m.b.t. de loonkloof in uurlonen veel bemoedigender.

De loonkloof (in uurlonen) in België vertoont al jaren een licht dalende trend. In 2017 bedraagt deze kloof nog 6% (Bron: Statbel). Eind jaren '90 liep dit cijfer nog op tot 19 %. Bovendien scoort België inzake loonongelijkheid tussen vrouwen en mannen beter dan de meeste andere Europese landen. Binnen de EU bedraagt de gender loonkloof immers gemiddeld 16,0%. In Nederland en Frankrijk bedraagt deze loonkloof iets meer dan 15 % en in Duitsland loopt deze zelf op tot 21 %. Enkel Roemenië, Luxemburg en Italië doen het een beetje beter dan België.

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 20 mai 2019, à la question n° 2686 de monsieur le député Raoul Hedebouw du 04 avril 2019 (Fr.):

En ce qui concerne votre question sur les mesures qui seront encore prises pour réaliser l'égalité entre les femmes et les hommes, je voudrais également faire référence à la proposition de Directive de la Commission européenne concernant l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée des parents et des aidants. Ce sujet était à l'ordre du jour de la session plénière du Parlement européen du jeudi 4 avril 2019.

La proposition de Directive en question fixe des prescriptions minimales pour les États membres en matière de congé de paternité, du congé parental, congé d'aidant et formules souples pour les travailleurs âgés ou ayant des responsabilités familiales. L'objectif est de permettre aux parents et aux aidants de mieux concilier vie professionnelle et vie familiale. Cela contribuera à l'égalité entre les femmes et les hommes en termes de chances sur le marché du travail d'égalité de traitement au travail, tout en respectant les choix individuels des individus et les familles.

Si on calcule l'écart salarial sur une base annuelle et prend donc en compte l'effet du travail à temps partiel dans lequel les femmes sont surreprésentées, l'écart est effectivement de 20 %. Bien qu'il soit important de tenir compte de ce chiffre parce que la répartition inégale du temps de travail n'est pas neutre du point de vue du genre, les chiffres concernant l'écart de rémunération des salaires horaires sont beaucoup plus encourageants.

L'écart salarial (en salaires horaires) en Belgique montre une légère tendance à la baisse depuis des années. En 2017, cet écart est encore de 6% (source : Statbel). À la fin des années 1990, ce chiffre était encore de 19 %. En matière d'inégalité salariale entre les femmes et les hommes, la Belgique obtient en outre de meilleurs résultats que la plupart des autres pays européens. Au sein de l'UE, l'écart de rémunération entre hommes et femmes est en effet de 16,0%. Aux Pays-Bas et en France, cet écart salarial est légèrement supérieur à 15 % et en Allemagne, il atteint même 21 %. Seuls la Roumanie, le Luxembourg et l'Italie font un peu mieux que la Belgique.

Het neemt niet weg dat de loonverschillen tussen vrouwen en mannen hardnekkig zijn, het gaat hier om een structureel probleem waaraan een complex samenspel van factoren ten grondslag ligt. Een beleid dat zich richt op het terugdringen van de loonkloof is daarom per definitie een werk van lange adem, waarbij de overheden en de sociale partners op verschillende niveaus hun verantwoordelijkheden moeten nemen.

Om de loonkloof beter te kunnen bestrijden werd de wet van 22 april 2012 ter bestrijding van de loonkloof tussen mannen en vrouwen in het leven geroepen. Deze wet voorziet acties op alle niveaus van de arbeidsmarkt: op interprofessioneel niveau via de verplichting voor alle sociale partners om maatregelen ter bestrijding van de loonkloof te onderhandelen, op sectorniveau via de invoering van genderneutrale functieclassificaties en ten slotte op bedrijfsniveau via de organisatie van een verplicht overleg en het aannemen van een actieplan.

DO 2018201927316

Vraag nr. 2687 van de heer volksvertegenwoordiger Marco Van Hees van 04 april 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Ontslag van een vakbondsafgevaardigde bij CommScope (MV 28750).

Bij CommScope in Kessel-Lo werken 150 arbeiders en 500 bedienden. Op 19 december 2018 heeft de directie van het bedrijf Chris Corten, hoofdafgevaardigde van ACV-CSC Metea, ontslagen. Tot op de dag van vandaag zijn de redenen voor dit ontslag vaag gebleven. Er zouden klachten zijn tegen de heer Corten, maar hij heeft zijn dossier niet mogen inkijken. Er wordt over die zogenaamde klachten geen enkele informatie verstrekt.

Cela n'empêche que les écarts de salaires entre femmes et hommes persistent, il s'agit d'un problème structurel, causé par une interaction complexe de facteurs. Une politique visant à réduire l'écart de rémunération est donc par définition une tâche à long terme, dans laquelle les autorités et les partenaires sociaux à différents niveaux doivent assumer leurs responsabilités.

Afin de pouvoir mieux lutter contre l'écart de rémunération, la loi du 22 avril 2012 visant à la lutte contre l'écart de rémunération entre hommes et femmes a été créée. Cette loi prévoit des actions à tous les niveaux : au niveau interprofessionnel via l'obligation pour tous les partenaires sociaux de négocier des mesures visant à lutter contre l'écart de rémunération, au niveau sectoriel par l'introduction de classifications neutres sur le plan du genre, et enfin au niveau des entreprises via l'organisation d'une concertation obligatoire et l'adoption d'un plan d'action.

DO 2018201927316

Question n° 2687 de monsieur le député Marco Van Hees du 04 avril 2019 (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:

Le licenciement d'un délégué syndical chez CommScope (QO 28750).

CommScope Kessel-Lo emploie 150 ouvriers et 500 employés. Le 19 décembre 2018, la direction de l'entreprise a licencié Chris Corten, délégué principal ACV-CSC Metea. Jusqu'aujourd'hui, les raisons restent pas très claires - on parle vaguement de plaintes contre Monsieur Corten. Par contre, ce dernier n'a pas pu regarder son dossier. Aucune information n'est donnée par rapport à ces plaintes.

Wat wel duidelijk is, is dat het ontslag is gevallen net na de onderhandelingen over een evenwichtige cao. Onmiddellijk na de ondertekening van de cao heeft de directie actie ondernomen om de hoofdafgevaardigde van het ACV aan de deur te zetten. De directie heeft hem zelfs eerst een geldsom aangeboden, die hij categorisch geweigerd heeft. Volgens de vakbonden zijn de beschuldigingen tegen de heer Corten ongegrond en zou de directie andere redenen hebben om hem de laan uit te sturen, namelijk zijn werk als afgevaardigde. Voor hen is het duidelijk: een vakbondsafgevaardigde die zijn werk goed doet en opkomt voor de werknemers is de directie liever kwijt dan rijk. Ten gevolge van dit ontslag hebben het ACV en het ABVV de werknemers van het bedrijf ingelicht. Zij hebben onmiddellijk het werk neergelegd.

Na een staking van negen dagen hebben de vakbonden een overeenkomst gesloten met de directie en werden de stakingsacties stopgezet. Het verzoek van het ACV om de hoofdafgevaardigde weer in dienst te nemen, werd echter niet ingewilligd. De directie is niet op haar beslissing teruggekomen, ook al heeft ze toegegeven dat ze bepaalde procedures niet heeft nageleefd. De vakbonden benadrukken dat dit ontslag een gevaarlijk precedent is.

1. De verzoeningsvergaderingen vonden plaats bij de FOD WASO. Hoe beoordeelt u die onderhandelingen? Hebt u verdere informatie ontvangen over de redenen van het ontslag?

2. De directie geeft openlijk toe dat bepaalde procedures niet nageleefd werden bij het ontslag van de afgevaardigde. Kunt u dan niet ingrijpen? Hebt u overwogen om de sociale inspectie met een onderzoek naar dit ontslag te belasten?

3. Toont dit nieuwe voorbeeld niet perfect aan dat de re-integratie van een ontslagen vakbondsafgevaardigde kennelijk schier onmogelijk is in het licht van de huidige wetgeving?

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 20 mei 2019, op de vraag nr. 2687 van de heer volksvertegenwoordiger Marco Van Hees van 04 april 2019 (Fr.):

Ce que l'on sait, c'est que ce licenciement est tombé juste après la négociation d'une bonne convention collective. Après avoir été signée par les secrétaires, la direction a immédiatement donné le signal pour licencier le délégué principal du CSC. La direction a même d'abord offert une somme d'argent au délégué, ce qu'il a refusé catégoriquement. Selon eux, les accusations portées contre le délégué sont sans fondement et la direction aurait d'autres motifs pour licencier Monsieur Corten: son travail comme délégué. Pour eux, c'est clair: un délégué qui fait bien son travail, qui défend les travailleurs, la direction veut s'en débarrasser. Résultat: la CSC et la FGTB ont informé les employés de l'entreprise qui ont immédiatement arrêté le travail.

Après neuf jours de grève, les syndicats ont trouvé un accord avec la direction et ils ont arrêté les actions. Toutefois, la demande de la CSC de réengager son délégué principal n'a pas été satisfaite. La direction n'est pas revenue sur sa décision, même si elle a admis que certaines procédures n'ont pas été respectées. Les syndicats insistent sur le fait que ce licenciement est un dangereux précédent.

1. Des réunions de conciliation ont eu lieu au SPF Emploi. Comment évaluez-vous ces négociations? Avez-vous reçu plus d'informations sur les raisons du licenciement?

2. La direction avoue ouvertement que certaines procédures n'ont pas été respectées lors du licenciement du délégué. Ne pouvez-vous pas intervenir à ce moment-là? Avez-vous considéré de charger l'inspection sociale d'examiner ce licenciement?

3. Ce nouvel exemple ne montre-t-il pas parfaitement à quel point une réintégration d'un délégué licencié s'avère quasi impossible, considérant la législation actuelle?

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 20 mai 2019, à la question n° 2687 de monsieur le député Marco Van Hees du 04 avril 2019 (Fr.):

Het bedrijf CommScope Connectivity Belgium is gevestigd in Kessel-Lo, Vlaams-Brabant. Naar aanleiding van het door u genoemde ontslag van een syndicaal afgevaardigde werd tot een staking overgegaan op initiatief van de Vlaamse vakbondscentrales ACV Metea en ABVV Metaal. Daarop heeft men van werkgeverszijde een verzoeningsaanvraag ingediend bij de bevoegde paritaire gewestelijke sectie (Vlaams-)Brabant van PC 111.

Die verzoeningsaanvraag kon in één vergadering (op 9 januari 2019) worden afgerond met als besluit een proces-verbaal van verzoening dat een globaal akkoord van zes punten tussen de partijen mocht acteren. De paritaire verzoeningsprocedures hebben dus gewerkt en de sociale vrede is hersteld. Het akkoord is gebaseerd op de volle autonomie van partijen op bedrijfsniveau (directie en syndicale afvaardiging), met steun en aanwezigheid van de permanente vakbondsafgevaardigden van ACV Metea en ABVV Metaal.

Opmerkelijk is trouwens dat de heer Corten zelf, hoewel hij op het moment van de verzoening effectief ontslagen was en dus op dat moment geen syndicaal afgevaardigde meer was, bij de verzoening voor het collectief conflict eveneens aanwezig én betrokken was.

Bevat het verzoeningsakkoord weliswaar geen re-integratie van betrokkene, dan is dat omdat voor alle betrokkenen duidelijk was dat re-integratie niet langer de diverse belangen kon dienen: niet het collectief belang van de onderneming, noch de syndicale werking namens de arbeiders, maar evenmin het individueel belang van het betrokken individu.

We dienen dus verder de inhoud van dit wettelijk en in volle autonomie afgesloten akkoord dan ook te respecteren.

Het paritair verzoeningsbureau - waarin niet alleen de sociaal bemiddelaar maar ook vertegenwoordigers van werkgevers én werknemers van de sector zetelen - is dus wel degelijk tot een evaluatie van de ontslagredenen overgegaan, waarbij het expliciet liet optekenen dat de wet van 19 maart 1991 in slechts twee afwijkingen van de bescherming voorziet: technisch/economische redenen of dringende redenen.

De eerste categorie van redenen was in casu niet aan de orde. Over de tweede categorie bevat het akkoord de expliciete erkenning door de werkgever dat er in hoofde van Chris Corten als aanleiding voor zijn ontslag géén dringende redenen aanwezig waren.

L'entreprise CommScope Connectivity Belgium est sise à Kessel-Lo, en Brabant flamand. Il a été décidé de faire grève à la suite du licenciement d'un délégué syndical à l'initiative des centrales syndicales flamandes ACV Metea et ABVV Metaal. En conséquence de quoi, une demande de conciliation auprès de la section régionale paritaire compétente CP 111 (Brabant flamand) a été introduite du côté patronal.

Cette demande de conciliation a pu être résolue en une seule réunion (le 9 janvier 2019) avec comme conclusion, un procès-verbal de conciliation actant un accord global en six points entre les parties. Les procédures de conciliation paritaires ont donc fonctionné et la paix sociale est rétablie. L'accord est basé sur la pleine autonomie des parties au niveau de l'entreprise (direction et délégation syndicale), avec l'appui et en présence des permanents syndicaux de ACV Metea et ABVV Metaal.

Il convient de remarquer que M. Corten lui-même, bien qu'étant effectivement licencié au moment de la conciliation et n'étant dès lors plus délégué syndical à ce moment, était également présent et impliqué dans la conciliation qui avait trait au conflit collectif.

Si l'accord de conciliation ne prévoit en effet pas la réintégration de l'intéressé, c'est du fait que, pour l'ensemble des parties concernées, il était clair que la réintégration n'était plus de nature à permettre de servir les intérêts divers: ni l'intérêt collectif de l'entreprise, ni le fonctionnement syndical au nom des ouvriers, ni non plus l'intérêt individuel de l'intéressé.

Nous devons donc respecter le contenu de cet accord conclu en toute autonomie et légalité.

Le bureau de conciliation paritaire - dans lequel siège non seulement le conciliateur social mais aussi des représentants de l'employeur et des travailleurs du secteur - a donc procédé à une réelle évaluation des motifs du licenciement, de laquelle il a découlé explicitement que la loi du 19 mars 1991 ne prévoyait que deux dérogations à la protection: un motif technique/économique ou un motif grave.

En l'occurrence, la première catégorie de motif n'était pas présente. En ce qui concerne la deuxième catégorie, l'accord renferme explicitement la reconnaissance par l'employeur qu'il n'existe pas dans le chef de M. Chris Corten de motif grave ayant conduit à son licenciement.

Derhalve liet het verzoeningsakkoord er geen enkele twijfel over bestaan dat de werkgever, in zijn individuele relatie met betrokken beschermde werknemer en ten gevolge van zijn individueel ontslag zónder re-integratie, de financiële sanctie voorzien door de wetgeving verschuldigd is.

Alleszins is het, gezien hun collectief verzoeningsakkoord, duidelijk dat werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers - in aanwezigheid en met consultatie van de betrokkene - het erover eens waren dat zijn re-integratie op het moment van de verzoening niet langer realistisch was, of zelfs voor géén van partijen wenselijk. In die context werd dan ook, niet in de tekst zélf maar in de marge van dit verzoeningsakkoord, overeengekomen dat directie en de betrokken ex-hoofdafgevaardigde een exitgesprek met elkaar zouden hebben, in aanwezigheid van de permanente vakbondssecretaris van de vakbond namens dewelke hij syndicaal (hoofd-)afgevaardigde in het bedrijf was.

In die omstandigheden was het voor mij als minister dan ook géén optie om bij dergelijk collectief akkoord en herstel van de sociale dialoog, waarbij expliciet de individuele rechten van betrokkene werden gegarandeerd, de Sociale inspectie te laten interveniëren.

DO 2018201927341

Vraag nr. 2690 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sybille de Coster-Bauchau van 09 april 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Controle van webshops die namaakproducten verkopen.

In het eerste kwartaal van 2019 werden er 779 webshops die counterfeits aanboden offline gehaald. Hoe langer dergelijke webshops online zijn, hoe meer consumenten en handelaars er gedupeerd kunnen worden. De actieradius van de cel Namaak van de FOD Economie, die in 2007 werd opgericht, is echter beperkt tot de sites met domeinextensie .be.

1. a) Hoe is het aantal webshops die offline werden gehaald omdat ze namaakgoederen aanboden de voorbije vijf jaar geëvolueerd?

Par conséquent, l'accord de conciliation ne laissait aucun doute sur le fait que l'employeur, dans sa relation individuelle avec le travailleur protégé concerné et à la suite de son licenciement individuel sans réintégration, était redevable de payer la sanction financière prévue par la législation.

En tous cas, et vu leur accord collectif de conciliation, il est clair que les représentants de l'employeur et des travailleurs - en présence et consultation de l'intéressé - se sont convenus qu'au moment de la conciliation sa réintégration n'était plus réaliste, ni même opportun pour aucun des parties. Dans ce contexte, on s'est mis d'accord, non pas dans le texte mais dans la marge de cet accord de conciliation, que la direction et l'intéressé allaient avoir entre eux un entretien de départ, en présence du secrétaire permanent du syndicat au nom duquel il était délégué (principal) dans l'entreprise.

Dans ces circonstances, vu l'accord collectif et la restauration du dialogue social intervenus, où les droits individuels de l'intéressé étaient garantis, ce n'était pas une option pour moi comme ministre de faire intervenir l'Inspection sociale.

DO 2018201927341

Question n° 2690 de madame la députée Sybille de Coster-Bauchau du 09 avril 2019 (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:

Contrôle des boutiques en ligne proposant des produits contrefaits.

Au cours des trois premiers mois de 2019, 779 boutiques en ligne proposant des produits contrefaits ont été bloquées. La durée de vie et de présence de ces sites détermine le nombre des victimes. Or la capacité d'actions de la cellule Contrefaçon du SPF Économie, créée en 2007, se limite aux sites ".be".

1. a) Quelle est l'évolution du nombre de sites commerciaux fermés pour contrefaçon depuis cinq ans?

b) Werden er in dat verband akkoorden gesloten met derde landen in en buiten Europa zodat een site geblokkeerd kan worden wanneer een in België gevestigd bedrijf merkt dat de webshop in kwestie namaakversies van zijn producten verkoopt? Zo ja, hoe vaak werd deze procedure de voorbije vijf jaar opgestart?

c) Vanuit welke landen opereren de meeste sites waarvan er namaakartikelen in België in beslag genomen worden?

2. a) Hoeveel medewerkers van de cel Namaak houden zich specifiek bezig met de bestrijding van de onlineverkoop van namaakgoederen?

b) Hoe worden frauduleuze webshops opgespoord?

c) Screenshot de cel systematisch het internet op dergelijke webshops?

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 20 mei 2019, op de vraag nr. 2690 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sybille de Coster-Bauchau van 09 april 2019 (Fr.):

1. a) De Economische Inspectie sloot sinds 2014 volgend aantal namaakwebwinkels met *.be*- en *.eu*-domeinnamen:

Jaar/ <i>Année</i>	Aantal websites/ <i>Nombre de sites web</i>
2014	53
2015	328
2016	2.599
2017	3.060
2018	1.079
Totaal/ <i>Total</i>	7.119

Na een stijgende evolutie, bemerkten we vorig jaar voor het eerst een daling in het aantal sluitingen op *.be* en *.eu*. Dit komt onder meer omdat registry's zoals DNS Belgium en EURid voor bijvoorbeeld de *.be*- en *.eu*-extensies zelf steeds meer actie tegen online fraude ondernemen door de registratie van nieuwe domeinnamen op frauduleuze gegevens te controleren.

b) De Economische Inspectie neemt hiervoor sinds 2013, samen met de Douane, deel aan de Europol-actie *In Our Sites*. Meldingen betreffende andere domeinnamen dan *.be* en *.eu* worden binnen deze actie doorgestuurd naar Europol die deze doorstuurt naar het betrokken land.

b) Des accords existent-ils en la matière avec des pays tiers européens et non européens afin de bloquer un site sur lequel une société basée en Belgique constate une contrefaçon de ses produits? Si oui, combien de fois une telle procédure a été engagée au cours des cinq dernières années?

c) Quels sont les pays les plus concernés par la contrefaçon dont les produits sont saisis par la Belgique?

2. a) Combien de personnes au sein de cette cellule sont dédiés à la lutte contre la contrefaçon en ligne?

b) Comment s'organise la détection des boutiques en ligne frauduleuses?

c) Une veille systématique est-elle mise en oeuvre par la cellule?

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 20 mai 2019, à la question n° 2690 de madame la députée Sybille de Coster-Bauchau du 09 avril 2019 (Fr.):

1. a) Depuis 2014, l'Inspection économique a fermé le nombre suivant de boutiques de contrefaçon en ligne utilisant des noms de domaine *.be* et *.eu*:

Après une évolution à la hausse, nous avons remarqué pour la première fois l'année dernière une baisse du nombre de fermetures de sites *.be* et *.eu*. Cela est entre autres dû au fait que les registres tels que DNS Belgium et EURid prennent toujours plus de mesures contre la fraude en ligne, par exemple pour les extensions *.be* ou *.eu*, en contrôlant la présence éventuelle de données frauduleuses dans les enregistrements de nouveaux noms de domaine.

b) Dans ce cadre, l'Inspection économique participe depuis 2013 avec les douanes à l'action Europol *In Our Sites*, pendant laquelle les signalements relatifs à des noms de domaine autres que *.be* et *.eu* sont communiqués à Europol, qui les transmet au pays concerné.

Jaar/ <i>Année</i>	Aantal websites/ <i>Nombre de sites web</i>
2014	45
2015	0
2016	132
2017	324
2018	152
Totaal/Total	653

c) Volgens een recente studie van het Bureau voor intellectuele eigendom van de Europese Unie en de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling komen namaakgoederen die in beslag genomen worden in de Europese Unie vooral uit China, de Verenigde Arabische Emiraten en Turkije.

2. a) Voor de strijd tegen namaak op het internet werken de cellen namaak (negen personen) en internetbewaking (zeven personen) van de Economische Inspectie nauw samen.

b) De Economische Inspectie zoekt proactief naar zulke webwinkels en ontvangt meldingen van consumenten, merkhouders en buitenlandse autoriteiten.

De Economische Inspectie zoekt naar technische kenmerken die namaaksites typeren. De exacte criteria kan de Inspectie hiervoor niet vrijgeven aangezien dit haar opsporingsmethodiek betreft. Eens de Inspectie een vermoeden heeft van namaak, wordt dit voorgelegd aan de merkhouders ter bevestiging.

c) De cel internetbewaking zoekt reeds proactief en gestructureerd naar deze webwinkels.

DO 2018201927347

Vraag nr. 2695 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 09 april 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Economische impact van Black Friday 2018.

Al enkele jaren vindt ook in ons land Black Friday plaats.

Volgens het Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen nemen echter zes op tien van de door de organisatie bevraagde handelaars niet deel aan Black Friday.

c) Selon une étude récente de l'Office de l'Union européenne pour la Propriété intellectuelle et de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques, les contrefaçons saisies au sein de l'Union européenne proviennent principalement de Chine, des Émirats arabes unis et de Turquie.

2. a) Les cellules contrefaçon (neuf personnes) et veille sur Internet (sept personnes) de l'Inspection économique collaborent étroitement dans la lutte contre la contrefaçon sur internet.

b) L'Inspection économique cherche de façon proactive des boutiques en ligne de ce type et reçoit des signalements de consommateurs, de titulaires de marques et d'autorités étrangères.

L'Inspection économique recherche les caractéristiques techniques typiques des sites de contrefaçon. Elle ne peut pas révéler les critères exacts étant donné que cela relève de sa méthode de détection. Toute suspicion de contrefaçon est soumise aux titulaires de marques en vue d'une confirmation.

c) La cellule veille sur internet cherche déjà ces boutiques en ligne de façon proactive et structurée.

DO 2018201927347

Question n° 2695 de madame la députée Isabelle Galant du 09 avril 2019 (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'impact économique du black friday 2018.

Le *black friday* s'invite dans notre pays depuis maintenant plusieurs années.

Pourtant selon le Syndicat Neutre pour Indépendants, qui a interrogé 500 commerçants, six d'entre eux sur dix ne participent pas au *black friday*.

De belangrijkste reden is dat zo een dag - waarop er veel promoties worden aangeboden aan de klanten - een negatief effect heeft op hun winstmarges.

1. Was de economische return van Black Friday voor de handelaars dit jaar geringer dan vorig jaar? Heeft Black Friday nog succes onder de handelaars?

2. Hoe zit het met de consumentenuitgaven op die dag in vergelijking met eerdere 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 20 mei 2019, op de vraag nr. 2695 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 09 april 2019 (Fr.):

1. Volgens de pers en tijdschriften in de distributiesector begon Black Friday in België in 2015 en is het sindsdien steeds succesvoller geworden en vindt steeds meer navolging bij de handelaren, maar ook op sectoraal niveau.

Het concept komt in een stroomversnelling en moedigt meer handelaren aan om promotiecampagnes te voeren in een poging om een soms somber seizoen te compenseren. Zij maken gebruik van de mogelijkheid om nog grote voorraden op te ruimen of om de kans te grijpen om eventuele winsten te boeken.

Er bestaan echter geen officiële statistieken om het werkelijke effect van de Black Friday op de winstmarges van handelaren vast te stellen.

2. 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 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.

En cause principale, ce type de journée - où de nombreuses promotions sont octroyées aux clients- impacte négativement leurs marges bénéficiaires.

1. Par rapport à l'année passée, le *black friday* est-il moins important en termes de retombées économiques pour les commerçants? Ce genre de journée connaît-elle encore du succès auprès de ceux-ci?

2. Qu'en est-il au niveau des dépenses des consommateurs lors de cette journée par rapport aux années antérieures?

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 20 mai 2019, à la question n° 2695 de madame la députée Isabelle Galant du 09 avril 2019 (Fr.):

1. Selon la presse et les magazines du secteur de la distribution, le *black friday* a débarqué en Belgique en 2015 et connaît depuis lors de plus en plus de succès et d'émules parmi les commerçants, mais également au niveau sectoriel.

Le concept prend en effet de l'ampleur, incitant davantage de commerçants à se lancer dans des campagnes de promotion pour tenter de compenser une saison parfois morose. Ceux-ci profitent de l'occasion pour liquider des stocks encore trop importants ou saisir l'opportunité de réaliser des profits éventuels.

Toutefois, il n'existe pas de statistiques officielles permettant d'identifier l'impact réel du *black friday* sur les marges bénéficiaires des commerçants.

2. Le budget des dépenses des ménages ne permet malheureusement pas de faire une analyse, dans la mesure où ces données sont annuelles et l'effet d'un *black friday* ne peut être isolé d'un autre effet jouant sur les dépenses de consommation.

Cependant, selon *Gondola*, important magazine du secteur de la distribution, les dépenses des consommateurs belges auraient augmenté lors du *black friday* de 2018 de 60,4 % par rapport aux vendredis "normaux" de 2018 et de 12,2 % par rapport aux semaines "normales".

DO 2018201927348

Vraag nr. 2696 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 09 april 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Impact van de staking bij bpost op de economie en de e-commerce.

In november 2018 werd er gestaakt bij bpost. Uiteraard vallen de motieven voor de stakingsacties buiten uw ministeriële bevoegdheid, maar de mogelijke gevolgen van de staking voor de Belgische economie doen dat allerm minst.

Vele bedrijven, particulieren en handelaars hebben wel degelijk rechtstreeks economische schade geleden tijdens en ook nog in de nasleep van de stakingen.

1. Wat was de impact en hoeveel bedroegen de totale kosten van die stakingsacties voor de Belgische economie, en meer bepaald voor de e-commerce?

2. Heeft de ombudsdienst van de FOD Economie een toename van het aantal klachten van consumenten over leveringsproblemen opgetekend?

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 20 mei 2019, op de vraag nr. 2696 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 09 april 2019 (Fr.):

1. Van 7 tot 12 november 2018 werd er een vijfdaagse stakingsactie gepland bij bpost. Uiteindelijk werd de staking één dag vroeger beëindigd. De sorteercentra werden tijdens de staking geblokkeerd, wat vooral een impact had op de brieven- en pakjesbedeling. Kranten en magazines worden niet via de sorteercentra verspreid en bleven dus gespaard.

In de dagen volgend op de algemene vijfdaagse staking vonden nog enkele wilde stakingsacties plaats op diverse locaties in ons land.

De administraties waarover ik de voogdij heb beschikken niet over voldoende informatie om de economische impact van de stakingsacties te becijferen. De stakingsacties zullen vooral een invloed gehad hebben op de resultaten van bpost zelf, zowel in termen van omzet als klantentevredenheid.

DO 2018201927348

Question n° 2696 de madame la députée Isabelle Galant du 09 avril 2019 (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'impact de la grève de bpost sur l'économie et l'e-commerce.

Bpost a engagé un mouvement de grève au mois de novembre 2018. Les raisons de cette grève ne sont évidemment pas de vos compétences ministérielles, néanmoins les conséquences que celle-ci a pu avoir sur l'économie belge le sont.

Ainsi, face à ce mouvement de grève, et même après, de nombreuses entreprises, consommateurs particuliers, et commerçants ont réellement subi des dommages économiques directs.

1. Quels ont été l'impact et le coût global pour l'économie belge durant cette grève? Plus spécifiquement sur l'e-commerce?

2. Le service de médiation du SPF Économie a-t-il enregistré une augmentation des plaintes de consommateurs suites à des problèmes de livraisons?

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 20 mai 2019, à la question n° 2696 de madame la députée Isabelle Galant du 09 avril 2019 (Fr.):

1. Un mouvement de grève d'une durée de cinq jours a été engagé chez bpost du 7 au 12 novembre 2018. Cette grève fut finalement interrompue avec un jour d'avance. Pendant cette période, les centres de tri furent à l'arrêt. L'impact de ce blocage fut essentiellement ressenti dans la distribution de courrier et de colis. Les journaux et les revues n'étant pas distribués via les centres de tris, ces derniers furent par conséquent épargnés par le mouvement.

Des actions de grève sauvage eurent par ailleurs lieu en différents endroits du pays après ce mouvement général de cinq jours.

Les administrations dont j'ai la tutelle ne disposent pas de suffisamment d'information pour chiffrer l'impact économique des mouvements de grève. Le mouvement entreprise chez bpost aura principalement eu des répercussions sur les résultats de l'entreprise même tant en termes de chiffre d'affaires qu'au niveau de la satisfaction de ses clients.

Hoewel we uit een studie van het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (BIPT) (mei 2017) weliswaar weten dat bpost in 2015 de derde belangrijkste pakketleverancier was in België in termen van omzet, met een marktaandeel van 15-20 % (na TNT met 20-25 % en UPS met 15-20 %), bleef de impact op de totale economie en de e-commerce vermoedelijk beperkt omwille van het grote aantal spelers op de markt voor de pakketbedeling.

Bovendien konden e-commerce bedrijven tijdig kiezen voor alternatieve koeriersbedrijven doordat de staking vooraf aangekondigd was. Vooral de bezorging van brieven liep achterstand op.

Hoe dan ook wijst bpost er in zijn verslag ook op dat "de klantentevredenheid daalde in 2018. Eén van de redenen voor de achteruitgang kan te wijten zijn aan de stakingen in het vierde kwartaal van 2018, die de stiptheid en de kwaliteit van de post- en pakjesdistributie hebben beïnvloed".

2. De diensten van de AD Economische Inspectie binnen de FOD Economie noteerden geen toename van het aantal klachten in verband met de staking bij bpost eind vorig jaar. Het is evenwel mogelijk dat de ombudsdienst voor de postsector hierover klachten ontving, maar deze dienst valt niet onder mijn bevoegdheden.

DO 2018201927349

Vraag nr. 2697 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 09 april 2019 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking:

Loonsverhogingen en de competitiviteit van het bedrijfsleven.

De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) heeft onlangs de verhouding tussen de Belgische loonontwikkeling en de inflatie becijferd. Volgens die studie zal de inflatie vrij hoog blijven, tussen 2,2 en 2,3 % in 2019 en 2 % in 2020, wat vooral aan de sterke stijging van de energieprijzen te wijten valt. Hetzelfde geldt voor de kerninflatie (exclusief accijnzen), die van 1,3 tot 1,9 % in 2019 gestegen is.

Bien qu'une étude de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT) (mai 2017) indique que bpost était le troisième plus grand livreur de colis de Belgique en 2015 en termes de chiffre d'affaires et que sa part de marché s'élevait à 15-20 % (celle de TNT se chiffre à 20-25 % et celle d'UPS à 15-20 %), l'impact du mouvement sur l'ensemble de l'économie et sur l'e-commerce fut vraisemblablement limité étant donné le grand nombre d'acteurs impliqués sur le marché de la distribution de colis.

Par ailleurs, le mouvement de grève avait été annoncé, ce qui permettait aux entreprises d'e-commerce d'anticiper et d'opter pour d'autres services de courrier. La distribution des lettres a accusé le retard le plus significatif.

Toutefois, bpost pointe également dans son rapport que "la satisfaction de la clientèle a diminué en 2018. Une des raisons de cette baisse peut être liée aux grèves survenues au quatrième trimestre de 2018, qui ont affecté la rapidité et la qualité de la distribution du courrier et des colis".

2. Les services de la DG Inspection économique au sein du SPF Économie n'ont pas enregistré une progression des plaintes liée à la grève de bpost au terme de l'année écoulée. Il est cependant possible que le service de médiation pour le secteur postal ait reçu des plaintes à cet égard, mais ce service ne relève pas de mes compétences.

DO 2018201927349

Question n° 2697 de madame la députée Isabelle Galant du 09 avril 2019 (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 progression salariale et la compétitivité des entreprises.

L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a récemment chiffré l'évolution salariale belge par rapport à notre inflation. Selon son étude, l'inflation restera assez élevée entre 2,2 % et 2,3 % d'ici 2019 et de 2 % pour 2020, ceci principalement à cause de la hausse brutale des prix énergétiques. Il en va de même pour l'inflation sous-jacente (accises exclues) passant de 1,3 % à 1,9 % d'ici 2019.

Tegelijkertijd zijn de lonen sterker gestegen dan de inflatie. De lonen zijn in de periode 2017-2018 met 3,9 % ten opzichte van het voorgaande jaar gestegen, de grootste stijging in vijf jaar, voornamelijk door de automatische indexering en de taxshift.

Die stijging dreigt echter een van de belangrijkste aandachtspunten van de huidige regering, met name de loonhandicap van onze bedrijven in vergelijking met onze buurlanden, in het gedrang te brengen. Die loonhandicap kon grotendeels weggewerkt worden dankzij de taxshift en andere structurele hervormingen. Niettemin stijgen de lonen in onze buurlanden minder sterk (2,1 % in Duitsland, 2,2 % in Nederland en 1,7 % in Frankrijk).

1. Zijn die cijfers van de OESO realistisch en stemmen ze overeen met die van het Planbureau en het secretariaat van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven?

2. Dreigt, gelet op die cijfers, onze loonhandicap ten opzichte van onze buurlanden niet groter te worden en dreigt ons concurrentievermogen dus niet aangetast te worden of blijven onze loonkosten (inclusief bijdragen) integendeel relatief stabiel?

3. Welke fundamentele maatregelen uit de jobsdeal zullen onder andere bijdragen tot het behoud van het concurrentievermogen van onze bedrijven?

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 20 mei 2019, op de vraag nr. 2697 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 09 april 2019 (Fr.):

1. In februari 2019 hebben het Federaal Planbureau en de Nationale Bank van België hun inflatievooruitzichten neerwaarts herzien, voornamelijk als gevolg van de daling van de aardolieprijzen in de afgelopen maanden.

Hoewel de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)-prognoses (2,2 %), waarvan de cijfers in de vraag worden genoemd, enkele maanden geleden nog in de buurt van die van het Planbureau en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven lagen, wijken ze er momenteel dus van af, door de voornoemde neerwaartse herziening van de inflatie (1,6 %).

Wat de loonontwikkelingen betreft, komen de cijfers van de Nationale Bank van België, het Federaal Planbureau en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven niet overeen met die van de OESO, met name wegens een andere methodologie en recentere inflatieprognoses.

Dans le même temps, la progression salariale a nettement plus évolué que l'inflation. Les salaires ont augmenté de 3,9 % sur la période 2017-2018 par rapport à l'année précédente, ce qui représente l'augmentation la plus importante depuis cinq ans, ceci surtout grâce à l'indexation automatique et le taxshift.

Or, cette progression risque de favoriser un des principaux points d'attention auquel ce gouvernement s'est attelé, à savoir le handicap salarial de nos entreprises par rapport à nos voisins. Celui-ci a grandement été résorbé grâce au taxshift et autres réformes structurelles. Néanmoins, la progression salariale de nos voisins européens n'est pas aussi élevée (2,1 % Allemagne, 2,2 % Pays-Bas, 1,7 % France).

1. Tout d'abord, est-ce que ces chiffres fournis par l'OCDE correspondent à la réalité et à ceux du Bureau du Plan et du Secrétariat du Conseil central de l'Économie?

2. Eu regard de ces chiffres, percevez-vous un risque d'aggravation de notre handicap salarial et, donc de notre compétitivité vis-à-vis de nos voisins proches ou au contraire nos coûts salariaux (cotisations comprises) restent relativement stables?

3. Quelles mesures phares du jobs deal permettront, entre autres, de préserver la compétitivité de nos entreprises?

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 20 mai 2019, à la question n° 2697 de madame la députée Isabelle Galant du 09 avril 2019 (Fr.):

1. En février 2019, le Bureau fédéral du Plan et la Banque nationale de Belgique ont révisé leurs prévisions d'inflation à la baisse essentiellement sous l'effet de la baisse des prix du pétrole au cours des derniers mois.

Dès lors, si les prévisions de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (2,2 %) dont les chiffres sont cités dans la question se rapprochaient encore de ceux du Bureau du Plan et du Conseil central de l'Économie il y a quelques mois, actuellement elles s'en écartent, suite à la révision à la baisse de l'inflation susmentionnée (1,6 %).

Concernant l'évolution des salaires, les chiffres de la Banque nationale de Belgique, du Bureau fédéral du Plan et ceux du Conseil central de l'Économie ne sont pas similaires à ceux de l'OCDE notamment en raison d'une méthodologie différente et des prévisions plus récentes d'inflation.

2. Zoals hierboven vermeld, wijken de OESO-cijfers af van die van de Belgische instellingen. Volgens onze nieuwe gepubliceerde cijfers zou de loonevolutie voor 2018 in onze Europese buurlanden 2,9 % bedragen voor Duitsland, 2,3% voor Nederland en 2,2 % voor Frankrijk, wat neerkomt op een gemiddelde van 2,6 % voor de drie landen (zie Technisch verslag CRB 2019-0101 (17 januari 2019) en actualisering van het Technisch verslag (22 februari 2019), tegenover 2,2 % voor België.

3. In het kader van de door deze regering opgezette Jobs Deal zullen een reeks maatregelen, waarvan hieronder een paar voorbeelden worden gegeven, het concurrentievermogen van de Belgische ondernemingen bevorderen:

- er wordt voorzien in een forfaitaire fiscale immunisatie voor nieuwe premies die de gewesten toekennen aan werkzoekenden die met succes een opleiding afronden in een knelpuntberoep, en zo terugkeren naar effectieve tewerkstelling;

- de uitbreiding van het aantal overuren dat recht geeft op een vermindering van de fiscale lasten van 130 tot 184 uren voor bepaalde sectoren waarvan is aangetoond dat de beroepen die zij vertegenwoordigen sterk getroffen zijn door de problematiek van de knelpuntberoepen.

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

DO 2018201926836

**Vraag nr. 2558 van mevrouw de
volksvertegenwoordiger Sandrine De Crom van
26 februari 2019 (N.) aan de vice-eersteminister
en minister van Financiën belast met Bestrijding
van de fiscale fraude, en minister van
Ontwikkelingssamenwerking:**

De falende douanecontrole (MV 28765).

De Belgische douane heeft af te rekenen met een lange lijst controlezwakheden die ervoor zorgen dat bijvoorbeeld herhaaldelijk grondstof voor gifgas door haar handen glipte. Dit voorbeeld is ongetwijfeld slechts het topje van de ijsberg die de nood voor doorgedreven continue opleiding en voldoende middelen om een performante douane van de 21e eeuw te garanderen.

2. Comme souligné ci-dessus, les chiffres de l'OCDE sont différents des institutions belges. Selon nos nouveaux chiffres diffusés, l'évolution des salaires pour l'année 2018 chez nos voisins européens serait de 2,9 % pour l'Allemagne, 2,3 % pour les Pays-Bas et 2,2 % pour la France, soit une moyenne de 2,6 % pour les trois pays (voir rapport technique CCE 2019-0101 (17 janvier 2019) et actualisation du rapport technique (22 février 2019)) contre 2,2 % pour la Belgique.

3. Dans le cadre du Jobs Deal mis en place par ce gouvernement, une série de mesures dont des exemples sont cités ci-après favoriseront notamment la compétitivité des entreprises belges:

- une immunisation fiscale forfaitaire sera prévue pour de nouvelles primes octroyées par les régions pour les demandeurs d'emploi qui poursuivent jusqu'à terme et avec succès une formation dans un métier en pénurie, se concrétisant par un retour à l'emploi effectif;

- l'extension du nombre d'heures supplémentaires ouvrant le droit à des réductions de charges fiscales de 130 à 184 heures à certains secteurs dont il est démontré que les métiers qu'ils occupent sont fortement touchés par la problématique des métiers en pénurie.

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

DO 2018201926836

**Question n° 2558 de madame la députée Sandrine De
Crom du 26 février 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:**

Les lacunes dans les contrôles de la douane (QO 28765).

Les douanes belges sont confrontées à une longue liste de faiblesses en matière de contrôle. Celles-ci expliquent que des matières premières nécessaires à la fabrication de gaz toxiques, notamment, lui ont échappé à plusieurs reprises. Cet exemple, qui n'est sans aucun doute que la partie visible de l'iceberg, souligne la nécessité de prévoir des formations continues de qualité et de disposer de moyens suffisants pour garantir à la douane un fonctionnement digne du 21ème siècle.

Het auditverslag somt 17 concrete aanbevelingen en verbeteracties op, zoals praktijkgerichte opleidingen voor douaniers en duidelijke communicatierichtlijnen.

Volgens de audit bevinden de meeste controlezwakheden zich in de eerste lijn waarbij veel fysieke controles werden gevraagd maar zo goed als geen worden uitgevoerd. De douane controleerde doorgaans alleen de documenten, niet de chemicaliën omdat ze onder tijdsdruk stonden, dat het moeilijk was om de Europese wetgeving te consulteren in het interne douanesysteem, en dat de selectieprofielfiche om fraude te detecteren onvoldoende informatief was. Erger nog: de internetcapaciteit op de grensinspectiepost was tot begin 2018 onvoldoende om extra opzoekingen te doen.

In het kader van een complexe eengemaakte wereld waarbij door de grote hoeveelheden producten die online worden gekocht en verhandeld steeds meer diverse producten de douane moeten passeren is het van groot belang om een up-to-date douanecorps te garanderen.

1. Gaat u akkoord met de 17 concrete aanbevelingen en verbeteracties? Kan u uw antwoord nader toelichten? Welke aanbevelingen en verbeteracties worden binnen welke termijn opgevolgd? Welke controlemechanismen zullen worden ingebouwd?

2. In hoeverre is het geplande betere overleg tussen de diensten die vergunningen afleveren in Vlaanderen, Wallonië en Brussel reeds een feit? Hoe werd deze concreet vorm gegeven?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2558 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sandrine De Crom van 26 februari 2019 (N.):

Les auteurs du rapport d'audit énumèrent 17 recommandations et mesures correctrices concrètes à prendre, telles que l'organisation de formations axées sur la pratique à l'intention des douaniers et l'élaboration de directives claires en matière de communication.

Selon l'audit, la majorité des déficits de contrôle se situe sur le plan des services de première ligne où de nombreux contrôles physiques sont demandés alors même que le nombre de ces vérifications est quasi nul. Les douaniers ne contrôlaient généralement que les documents et non les produits chimiques étant donné le manque de temps, la difficulté de consulter la législation européenne dans le système interne des douanes et le manque d'informations fournies sur la fiche de profil de sélection pour détecter les fraudes. Il y a plus grave: jusqu'au début de l'année 2018, le poste d'inspection frontalier ne disposait pas d'une capacité internet suffisante pour effectuer des recherches supplémentaires.

Dans un monde complexe et globalisé caractérisé par le commerce et la vente de grandes quantités de produits en ligne, des marchandises de plus en plus diverses doivent passer par la douane. Il est dès lors très important de pouvoir compter sur un corps de douane disposant de données actuelles.

1. Souscrivez-vous aux 17 recommandations concrètes et mesures correctrices concrètes qui ont été mises en avant? Pouvez-vous expliciter davantage votre réponse? Quelles recommandations et améliorations feront l'objet d'un suivi? Dans quel délai? Quels mécanismes de contrôle seront mis en place?

2. Dans quelle mesure les plans d'amélioration de la concertation entre les services délivrant les licences en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles ont-ils déjà été mis en oeuvre? Comment cette concertation améliorée s'est-elle concrétisée?

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 17 mai 2019, à la question n° 2558 de madame la députée Sandrine De Crom du 26 février 2019 (N.):

1. De huidige dienst Integriteit en Inspectie Douane en Accijnzen (IIDA) heeft naar aanleiding van het controleproces van de uitvoer van isopropanol 17 aanbevelingen geformuleerd die vertaald werden naar een actieplan met specifieke subacties. Deze kunnen opgedeeld worden in de fase voor de aangifte, gebaseerd op informatie-uitwisseling en samenwerking, de fase van de aangifte omtrent risicobeheer en verificatie en de fase na de aangifte, voor de eventuele vaststellingen en vervolging.

Wat betreft de concrete controlemechanismen is bij het ontwerp van het actieplan ingezet op een mix van verschillende controles die gericht zijn op preventie (bijv. waarschuwingsberichten, verplichte staalname, risicokleurencodes, bewustwording, opleiding, werkmethodes), detectie (bijv. gerichte inspecties, periodieke analyse en rapportering) en correctie (bijv. supervisie, evaluatie). Deze zijn op verschillende niveaus van de organisaties geïmplementeerd met bijzondere aandacht voor de nodige structuren (bijv. centrale dienst voor strafvoordring), processen (bijv. evaluatie van bestaande procesbeschrijvingen en werkmethoden, interne risicoanalyse) en relationele mechanismen (bijv. kennisdeling, interne en externe communicatie, bewustzijns campagne) en de mogelijkheden van ondersteunende informatie technologie (IT) en automatisering.

Algemeen kan gesteld worden dat 80 % van de actiepunten sinds de opmaak van het actieplan in juni 2018 in werking of een finale fase zijn en 20 % in een ontwikkelingsfase zitten. Een groot deel van deze 20 % betreft grotere IT-ondersteunende acties. Zij vergen een gedegen analyse en zijn afhankelijk van budgettaire ruimte en kadercontracten met externe IT- dienstverleners. Daardoor kunnen ze pas op middellange termijn opgeleverd worden.

De Algemene Administratie van Douane en Accijnzen (AADA) beschouwt de uitvoering van dit actieplan als prioritair. De optimalisering van de gevatte processen dragen in het algemeen ook bij tot de werking van de douanediensten.

2. De AADA heeft in 2018 binnen de schoot van het Interministerieel Economisch Comité, onder het Voorzitterschap van de FOD Economie, een overlegplatform ingesteld met haar opdrachtgevers voor de niet-fiscale taken. Dit platform is het Customs Ingov Assembly, kortweg CIA, genoemd.

1. À la suite du processus de contrôle des exportations d'isopropanol 17, l'actuel service Intégrité et Inspection Douanes et Accises (IIDA) a formulé des recommandations traduites en un plan d'action prévoyant des sous-actions spécifiques. Elles sont réparties en la phase avant la déclaration, basée sur l'échange d'informations et la coopération, la phase de la déclaration concernant la gestion des risques et la vérification et la phase après la déclaration, pour d'éventuelles constatations et poursuites.

En ce qui concerne les mécanismes de contrôle concrets, on s'est focalisé dans le plan d'action sur la combinaison de différents contrôles ciblés sur la prévention (p. ex. messages d'avertissement, prélèvement obligation d'échantillons, des codes de couleurs sur les risques, la sensibilisation, la formation, les méthodes de travail), la détection (p. ex. des inspections ciblées, une analyse périodique et le rapportage) et la correction (p. ex. supervision, évaluation). Ils sont mis en oeuvre dans les différents niveaux de l'organisation, avec une attention particulière pour les structures nécessaires (ex. service central d'instruction criminelle), les processus (p. ex. évaluation des descriptions des processus et des méthodes de travail existantes, analyse interne des risques) et les mécanismes relationnels (p. ex. partage des connaissances, communication interne et externe, campagne de sensibilisation) et les possibilités d'appui informatique (IT) et d'automatisation.

De manière générale, on peut dire que 80 % des points d'action sont opérationnels ou en phase finale depuis la création du plan d'action en juin 2018 et 20 % en phase de développement. Une grande partie des 20 % concerne des plus vastes actions d'appui informatique. Elles nécessitent une analyse approfondie et dépendent des disponibilités budgétaires et des contrats-cadres avec des prestataires de services informatiques externes. Pour cette raison, leur réception ne se fera qu'à moyen terme.

La mise en oeuvre de ce plan d'action est une priorité pour l'Administration générale des Douanes et Accises (AGDA). L'optimisation des processus contribue en général au fonctionnement des services douaniers.

2. En 2018, l'AGDA a institué, au sein du Comité économique interministériel, sous la présidence du SPF Économie, une plateforme de concertation avec ses commanditaires pour les tâches non fiscales. Cette plateforme est le Customs Ingov Assembly, soit CIA.

In het kader van een verbeterd overleg tussen de bevoegde vergunningsdiensten en de AADA werd binnen de CIA een specifieke werkgroep "Carré-overleg" opgericht. Aan dit overleg nemen naast de bevoegde vergunningsdiensten van de regio's en FOD Economie ook andere relevante stakeholders deel zoals de FOD Buitenlandse Zaken en de inlichtingendienst.

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

DO 2018201927413

Vraag nr. 1755 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Griet Smaers van 29 april 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:

Defensie. - Tenten voor jeugdbewegingen.

De Uitleendienst Kampeermateriaal voor de Jeugd (ULDK) heeft reeds verschillende jaren te kampen met een tekort aan beschikbare tenten om uit te lenen aan Vlaamse jeugdverenigingen.

In 2011 werd tussen de Vlaamse overheid en het ministerie van Defensie een protocol ondertekend dat de ULDK toelaat om het tentenmateriaal van Defensie toe te wijzen aan Vlaamse jeugdbewegingen.

Defensie verkoopt evenwel ook tenten in grote loten die veelal door handelaars opgekocht worden aangezien de jeugdbewegingen niet over voldoende budget beschikken om dergelijke grote loten aan te kopen.

1. Kunt u enerzijds een overzicht geven van de ontvangen aanvragen tot het uitlenen van tenten aan jeugdbewegingen en anderzijds een overzicht van de effectief uitgeleende tenten van Defensie aan jeugdbewegingen via de ULDK vanaf 2015 tot op heden?

2. Acht u het protocol van 2011 tussen de Vlaamse overheid en het ministerie van Defensie nog als voldoende toereikend om aan de vraag van de Vlaamse jeugdbewegingen tegemoet te kunnen komen?

Dans le cadre de l'amélioration de la concertation entre les services d'octroi de licences compétents et l'AGDA, un groupe de travail spécial "concertation Carré" a été créé au sein de la CIA. Outre les services d'octroi de licences compétents des régions et le SPF Économie, d'autres parties prenantes participent également, comme le SPF Affaires étrangères et le service des renseignements.

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

DO 2018201927413

Question n° 1755 de madame la députée Griet Smaers du 29 avril 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 prêt de tentes aux mouvements de jeunesse par la Défense.

Depuis plusieurs années, en raison d'une pénurie de tentes disponibles, l'*Uitleendienst Kampeermateriaal voor de Jeugd* (ULDK - service flamand de prêt de matériel de camping aux mouvements de jeunesse) ne peut satisfaire les demandes de prêts des mouvements de jeunesse flamands.

En 2011, le gouvernement flamand et le ministère de la Défense ont signé un protocole autorisant l'ULDK à prêter les tentes de la Défense aux mouvements de jeunesse flamands.

De grands lots de tentes sont par ailleurs vendus par la Défense généralement à des commerçants, dès lors que les mouvements de jeunesse ne disposent pas des budgets nécessaires pour acheter des lots aussi importants.

1. Pourriez-vous fournir un récapitulatif des demandes de prêts de tentes adressées par les mouvements de jeunesse d'une part et d'autre part du nombre exact de tentes prêtées par la Défense aux mouvements de jeunesse par l'intermédiaire de l'ULDK entre 2015 et aujourd'hui?

2. Considérez-vous que le protocole signé en 2011 entre le gouvernement flamand et le ministère de la Défense est encore en mesure de répondre à la demande des mouvements de jeunesse flamands?

3. Kan Defensie voor dergelijke materialen een speciale verkoop voor het jeugdwerk organiseren met de mogelijkheid om kampeermateriaal in kleinere hoeveelheden aan te kopen in plaats van de grote loten tijdens de huidige verkoopdagen?

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 22 mei 2019, op de vraag nr. 1755 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Griet Smaers van 29 april 2019 (N.):

1. Defensie stelt in de periode juli en augustus alleen tenten van het "oud model" ter beschikking van de jeugdbewegingen en dit in overeenstemming met het protocolakkoord.

De aanvragen van de jeugdbewegingen worden niet bij Defensie ingediend, maar bij de ULDK. De ULDK staat in voor de verdeling van de ter beschikking gestelde tenten van Defensie. Gelieve hierna het aantal van de ter beschikking gestelde tenten te willen vinden.

3. La Défense pourrait-elle organiser une vente spéciale pour ce type de matériel et donner ainsi aux mouvements de jeunesse la possibilité d'acheter de plus petites quantités de matériel de camping, plutôt que les grands lots proposés lors des journées de vente actuelles?

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 22 mai 2019, à la question n° 1755 de madame la députée Griet Smaers du 29 avril 2019 (N.):

1. La Défense met à disposition des mouvements de jeunesse des tentes "anciens modèles" pendant la période de juillet et août, ce conformément au protocole d'accord.

Les demandes des mouvements de jeunesse ne sont pas envoyées à la Défense, mais introduites via l'ULDK. L'ULDK gère la distribution des tentes mises à disposition par la Défense. Veuillez trouver ci-dessous le nombre de tentes mises à disposition de l'ULDK.

Aantal tenten / <i>Nombre de tentes</i>					
	2015	2016	2017	2018	2019
Totaal / <i>Total</i>	206	195	157	164	140

Hieronder vindt u het aantal keren dat de tenten van Defensie door de ULDK in de periode 2015-2019 effectief uitgeleend zijn.

Veuillez trouver ci-dessous le nombre de prêts de tentes de la Défense effectivement réalisés par l'ULDK au cours de la période 2015-2019.

Aantal tenten / <i>Nombre de tentes</i>					
	2015	2016	2017	2018	2019
Totaal / <i>Total</i>	273	260	143 + 26 (1)	238	200 (2)
(1) niet afgehaalde tenten / <i>tentes non enlevées</i>					
(2) planningsgegevens / <i>données de planning</i>					

2. Op relatief korte termijn zal Defensie niet langer beschikken over tenten van het "oude model" en zal zij niet langer in staat zijn om tenten voor de jeugdbewegingen te leveren. Het protocolakkoord zal dan de facto nietig zijn.

2. La Défense ne disposera plus, à relativement court terme, de tentes "anciens modèles" et ne pourra plus mettre de tentes à disposition des mouvements de jeunesse. Le protocole d'accord sera dès lors de facto nul et non avenu.

3. Defensie beschikt niet meer over voldoende stocks om een verkoop voor specifieke jeugdverenigingen te organiseren. De jeugdverenigingen blijven uiteraard wel ten zeerste welkom om deel te nemen aan de publieke verkopen georganiseerd door Defensie. Deze verkopen worden steeds voorafgaandelijk gepubliceerd op de website van de Verkoopdienst (www.mil.be/sales) en kunnen vrij geconsulteerd en gedownload worden.

Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken

DO 2018201927372

Vraag nr. 3961 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie De Wit van 11 april 2019 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken:

Drugshonden.

Drugshonden zijn belangrijk in de strijd tegen drugs en de daaraan gerelateerde criminaliteit.

1. Hoeveel drugshonden zijn er momenteel inzetbaar bij de federale politie? Is er een groeipad voorzien om extra drugshonden op te leiden de komende jaren? Zo ja, hoeveel komen er bij tegen wanneer? Zijn er sinds 2015 drugshonden bijgekomen? Zo ja, hoeveel?

2. Hoeveel lokale politiezones beschikken over drugshonden, onderverdeeld per gewest?

3. Hoe vaak werden per jaar, sinds 2015, drugshonden ingezet bij interventies? Hoe vaak hebben de drugshonden effectief drugs gevonden?

4. Welke soort drugs werden, sinds 2015, hoe vaak gevonden door de drugshonden?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken van 21 mei 2019, op de vraag nr. 3961 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie De Wit van 11 april 2019 (N.):

De federale politie beschikt over een 80-tal politiehonden.

Het aantal drughonden binnen de Directie hondensteun DACH is in de loop van de voorbije jaren gestegen.

3. La Défense ne dispose plus de stocks suffisants pour organiser une vente spécifique pour les mouvements de jeunesse. Les mouvements de jeunesse sont bien entendu les bienvenus pour participer aux ventes publiques organisées par la Défense. Ces ventes sont toujours publiées à l'avance sur le site Internet du Service Commercial (www.mil.be/sales) et peuvent être librement consultées et téléchargées.

Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur

DO 2018201927372

Question n° 3961 de madame la députée Sophie De Wit du 11 avril 2019 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur:

Les chiens renifleurs.

Les chiens renifleurs de drogue sont importants dans la lutte contre la consommation de drogue et la criminalité y afférente.

1. Combien de chiens renifleurs sont-ils actuellement mobilisables à la police fédérale? Un schéma de croissance est-il prévu pour former des chiens renifleurs supplémentaires au cours des prochaines années? Dans l'affirmative, combien de chiens sont-ils concernés et quand seront-ils formés? Des chiens renifleurs supplémentaires ont-ils été formés depuis 2015? Dans l'affirmative, combien?

2. Combien de zones de police locale par région disposent-elles de chiens renifleurs?

3. À quelle fréquence des chiens renifleurs ont-ils été utilisés dans le cadre d'interventions depuis 2015? Pouvez-vous ventiler ce chiffre par année? À quelle fréquence les chiens renifleurs ont-ils effectivement détecté des stupéfiants?

4. Quel type de stupéfiant les chiens renifleurs ont-ils détecté depuis 2015 et à quelle fréquence?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur du 21 mai 2019, à la question n° 3961 de madame la députée Sophie De Wit du 11 avril 2019 (N.):

La police fédérale dispose de 80 chiens policiers.

Le nombre de chiens renifleurs de drogue au sein de la Direction d'appui canin, la DACH, a augmenté ces dernières années.

DACH is veel ruimer dan alleen drugshonden, binnen DACH vind je alle disciplines terug die bestaan binnen de geïntegreerde politie. Zo is er een toename van het aantal geleiders geweest in het kader van de optimalisatie in 2015 door integratie van alle hondenteams van de federale politie binnen DACH.

De stijging is vooral te vinden in het aantal explosieenhonden (van 6 naar 19) en vindt haar oorsprong in de aanslagen van 22 mars 2016. Dit aantal wordt in 2019 nog verhoogd op vraag van de luchtvaartpolitie.

Ook het aantal aanvalshonden neemt toe op vraag van de speciale eenheden. Momenteel zijn er vijf extra in opleiding.

DACH leidt sinds 2011 heel wat actieve drugshonden op ten voordele van de lokale politiezones om tegemoet te komen aan hun behoeften. Deze opleidingen worden gratis verstrekt. DACH staat ook in voor de voortgezette opleiding en de trainingen van deze teams.

Als bijlage kan u het aantal drugshonden vinden per politiezone en per gewest voor het jaar 2017.

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).

Minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen

DO 2016201714207

Vraag nr. 2954 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Maingain van 04 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Penitentiaire inrichtingen. - Investerings.

Op 25 mei 2016 heb ik de minister van Justitie een schriftelijke vraag gesteld over de investeringen in onze gevangenissen.

Zijn eerste antwoord, dat mij op 17 oktober werd meegegeeld, was zeer onvolledig. Daarin werd immers enkel het totaalbedrag van de kredieten voor de periode van 2011 tot 2015 vermeld, zonder opsplitsing per gevangenis.

La DACH ne se limite pas seulement aux chiens renifleurs de drogue, vous y trouvez toutes les disciplines qui existent au sein de la police intégrée. Le nombre de maîtres-chiens a ainsi connu une augmentation dans le cadre de l'optimisation en 2015 grâce à l'intégration de tous les teams canins de la police fédérale à la DACH.

La principale augmentation est celle du nombre de chiens détecteurs d'explosifs (de 6 à 19) et trouve son origine dans les attentats du 22 mars 2016. Ce nombre a encore été augmenté en 2019 à la demande de la police aéronautique.

Le nombre de chiens d'attaque connaît également une augmentation à la demande des unités spéciales. Cinq chiens supplémentaires sont actuellement en formation.

Depuis 2011, la DACH forme de nombreux chiens renifleurs de drogue actifs au profit des zones de police locales afin de répondre à leurs besoins. Ces formations sont dispensées gratuitement. La DACH se charge également de la formation continue ainsi que des entraînements de ces teams.

Vous trouverez en annexe le nombre de chiens renifleurs de drogue par zone de police et par région pour l'année 2017.

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).

Ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments

DO 2016201714207

Question n° 2954 de monsieur le député Olivier Maingain du 04 janvier 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Établissement pénitentiaire. - Investissements réalisés.

Le 25 mai 2016, j'ai adressé une question écrite relative aux investissements réalisés dans nos prisons à votre collègue, ministre de la Justice.

Sa première réponse, qui m'a été fournie le 17 octobre, était extrêmement lacunaire. En effet, seuls les crédits totaux réalisés de 2011 à 2015 m'ont été communiqués, sans spécifier le montant qui a été spécifiquement dédié à chaque prison.

Ik heb mijn vraag dus opnieuw gesteld aan de minister, die mij toen antwoordde dat de investeringen, de renovaties en de uitbreidingen onder de bevoegdheid van de Regie der Gebouwen vallen, en dat deze kredieten, net zoals de masterplannen, op de lijsten van de Regie der Gebouwen staan en dus daar moeten worden opgevraagd.

Wat is voor elke penitentiare inrichting en per kalenderjaar voor de periode van 1 januari 2012 tot 31 december 2015 het bedrag van de geplande investeringen, de gedane investeringen en de toekomstige investeringen in het kader van uw strategisch plan (masterplan) ten behoeve van de infrastructuur en de werking van de penitentiare inrichtingen?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2954 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Maingain van 04 januari 2019 (Fr.):

Het geachte lid vindt in bijlage een lijst met, per gevangenisinstelling, de investeringen vanaf 1 januari 2012 tot en met 31 december 2015.

J'ai donc reposé ma question au ministre, à laquelle il m'a répondu ceci: "Les investissements, les rénovations et les extensions relèvent de la compétence de la Régie des Bâtiments. Ces crédits, également pour les masterplans, sont prévus sur les listes de la Régie et doivent dès lors y être demandés."

En ventilant par établissement pénitentiaire, et par année civile, quel a été, du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2015, le montant des investissements prévus, des investissements réalisés et des investissements que vous prévoyez de réaliser à l'avenir selon votre plan stratégique (masterplan) pour l'infrastructure et le fonctionnement de ces établissements pénitentiaires?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2954 de monsieur le député Olivier Maingain du 04 janvier 2019 (Fr.):

L'honorable membre trouvera en annexe une liste représentant, par établissement pénitentiaire, les investissements du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2015.

Gerealiseerde investeringen vanaf 1 januari 2012 tot en met 31 december 2015/
Investissements réalisés du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2015

		2012	2013	2014	2015
11.0048	Antwerpen (gevangenis)	€ 460 038,85	€ 368 206,07	€ 131 918,33	€ 218 041,58
11.1526	Antwerpen (psychiatrisch centrum)	€ 35 312,76	€ 47 968 988,71	€ 112 765,17	€ 57 317,57
91.1082	Andenne	€ 168 796,47	€ 1 276 483,21	€ 9 165,31	€ 258 833,65
81.0012	Arlon	€ 806 652,01	€ 946 409,71	€ 31 552,10	€ 84 174,70
22.2234	Berkendael	€ 1 591,05	€ 0,00	€ 0,00	€ 111 301,49
41.1477	Beveren (DBFM)	€ 67 162,15	€ 1 720 298,07	€ 7 793 531,64	€ 10 779 082,76
31.1097	Brugge	€ 1 861 118,03	€ 201 924,00	€ 489 875,28	€ 607 759,13
41.0044	Dendermonde	€ 66 335,84	€ 126 112,93	€ 304 046,38	€ 42 731,25
91.0047	Dinant	€ 79 963,56	€ 370 691,29	€ 399 757,07	€ 169 756,62
22.1535	Forest	€ 139 852,95	€ 550 847,87	€ 42 751,60	€ 0,00
41.0098	Gent (gevangenis)	€ 0,00	€ 304 429,44	€ 1 941 815,00	€ 33 397,84
41.1457	Gent (psychiatrisch centrum)	€ 280 952,36	€ 4 195 732,67	€ 5 546 762,72	€ 1 250,00
71.0902	Hasselt	€ 501 626,68	€ 49 412,31	€ 1 795,17	€ 209 367,56
11.0179	Hoogstraten (gevangenis)	€ 1 138 115,74	€ 339 781,68	€ 0,00	€ 15 120,44
11.1402	Hoogstraten (psychiatrisch centrum)	€ 1 663 327,58	€ 74 535,84	€ 362 922,63	€ 36 353,89
61.0141	Huy	€ 0,00	€ 271 663,25	€ 0,00	€ 18 041,98
31.0089	Ieper	€ 0,00	€ 6 146 349,88	€ 288 034,76	€ 375 386,60
20.2279	Ittre	€ 956 493,65	€ 263 955,50	€ 23 612,77	€ 180 081,02
51.0216	Jamioulx	€ 7 157 589,03	€ 1 826 341,11	€ 4 253 087,87	€ 641 497,90
21.2420	Kortenberg	€ 78 567,03	€ 0,00	€ 4 518 264,91	€ 0,00
61.0763	Lantin	€ 1 913 191,88	€ 1 536 855,68	€ 1 614 359,30	€ 385 979,49
21.0665	Leuven Centraal	€ 671 116,30	€ 225 306,45	€ 121 851,58	€ 431 579,01
21.0666	Leuven (hulpgevangenis)	€ 135 702,83	€ 69 443,56	€ 181 500,00	€ 89 786,86
51.1765	Leuze-en-Hainaut (DBFM)	€ 248 369,80	€ 1 700 013,70	€ 4 230 735,72	€ 7 122 272,51
81.0695	Marche-en-Famenne (DBFM)	€ 1 902 410,93	€ 3 751 540,47	€ 10 077 034,97	€ 5 981 711,33
61.0619	Marneffe	€ 11 077,51	€ 205 949,45	€ 0,00	€ 67 870,24
11.0211	Mechelen	€ 778 891,99	€ 772 641,88	€ 218 364,46	€ 2 035,70
11.1401	Merksplas	€ 541 269,12	€ 47 175,97	€ 965 440,43	€ 307 522,83
51.0337	Mons	€ 166 207,78	€ 749 859,06	€ 490 402,57	€ 177 128,87
91.0158	Namur	€ 164 674,20	€ 1 022 093,02	€ 250 236,85	€ 106 524,90
20.0961	Nivelles	€ 225 469,84	€ 912 930,76	€ 700 021,82	€ 87 262,16
41.0197	Oudenaarde	€ 1 203,95	€ 848 491,99	€ 0,00	€ 589 139,13
61.0254	Paifve	€ 13 052,71	€ 207 316,85	€ 37 048,81	€ 0,00
31.0200	Ruiselede	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 102 093,45
22.0233	Saint-Gilles	€ 362 648,56	€ 52 508,79	€ 587 102,03	€ 270 312,68
81.0118	Saint-Hubert	€ 903 440,49	€ 743 775,72	€ 582 178,88	€ 1 147 242,78
71.0111	Tongeren (jeugdgevangenis)	€ 5 182,51	€ 126 110,11	€ 0,00	€ 0,00
51.0505	Tournai	€ 4 885 428,16	€ 384 731,39	€ 27 600,09	€ 35 083,43
11.0261	Turnhout	€ 78 278,77	€ 15 284,05	€ 410 374,67	€ 72 967,05
61.0332	Verviers	€ 129 319,38	€ 1 578,85	€ 0,00	€ 0,00
TOTALEN/TOTAUX		€ 28 600 432,45	€ 80 375 771,29	€ 46 745 910,89	€ 30 816 008,40
		€ 186 538 123,03			

DO 2016201717857

Vraag nr. 2076 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 10 augustus 2017 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Bescherming van bedreigde getuigen.

Om de strijd te kunnen aangaan tegen zware criminaliteit en terrorisme beschikt ons land over een regeling voor de bescherming van bedreigde getuigen.

1. Aan hoeveel getuigen werden in 2014, 2015, 2016 en (het eerste semester van) 2017 beschermingsmaatregelen toegekend? Kunt u uw antwoord opsplitsen per Gewest en per geslacht?

2. Wat was het globale budget dat in 2014, 2015, 2016 en (het eerste semester van) 2017 werd uitgetrokken voor dit specifieke programma?

3. Hoeveel personen zijn in 2014, 2015, 2016 en (het eerste semester van) 2017 uit dit programma gestapt?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2076 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 10 augustus 2017 (Fr.):

1 en 2. Voor het antwoord op deze punten wordt verwezen naar het antwoord op de schriftelijke parlementaire vraag nr. 2599 van 29 maart 2018, eveneens gesteld door het geachte lid (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2018-2019, nr. 163).

3. De diensten van de minister van Justitie beschikken niet over de nodige gegevens om te antwoorden op dit punt.

DO 2016201718358

Vraag nr. 2118 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Marc Nollet van 20 september 2017 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Algemene EU-verordening gegevensbescherming. - Rechtbanken.

Op 25 mei 2018 zal er een nieuwe EU-verordening in werking treden waarbij er regels worden vastgesteld met betrekking tot de bescherming van de persoonsgegevens die in het bezit zijn van bedrijven en overheidsinstanties.

DO 2016201717857

Question n° 2076 de monsieur le député Gautier Calomne du 10 août 2017 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les témoins protégés.

Afin de lutter contre la grande criminalité et le terrorisme, notre pays dispose d'un dispositif pour les témoins protégés.

1. Quel est le nombre de personnes qui ont obtenu le statut de témoin protégé en 2014, en 2015, en 2016 et en 2017 (premier semestre)? Pourriez-vous étayer votre réponse par Région du pays et par genre?

2. Quel fut le budget global déployé pour soutenir ce programme spécifique en 2014, en 2015, en 2016 et en 2017 (premier semestre)?

3. Quel est le nombre de personnes qui ont quitté ledit programme en 2014, en 2015, en 2016 et en 2017 (premier semestre)?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2076 de monsieur le député Gautier Calomne du 10 août 2017 (Fr.):

1 et 2. Pour la réponse à ces points, il est renvoyé à la réponse donnée à la question parlementaire écrite n° 2599 du 29 mars 2018, également posée par l'honorable membre (*Questions et Réponses*, Chambre, 2018-2019, n° 163).

3. Les services du ministre de la Justice ne disposent pas des données nécessaires pour répondre à ce point.

DO 2016201718358

Question n° 2118 de monsieur le député Jean-Marc Nollet du 20 septembre 2017 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Règlement général européen sur la protection des données au niveau des tribunaux.

Le 25 mai 2018, un nouveau règlement européen va encadrer la protection des données détenues par les entreprises et par les administrations.

Die nieuwe algemene EU-verordening gegevensbescherming, waartoe eurocommissaris Viviane Reding in 2012 de aanzet heeft gegeven, zal verstrekkende gevolgen hebben. Er zal meer bepaald een register moeten worden bijgehouden waarin er beschreven wordt welke gegevens er opgeslagen worden, met welk doel dat gebeurt en hoe lang ze gebruikt zullen worden.

Naar verluidt zullen de overheidsinstanties een beroep moeten doen op de diensten van een functionaris voor gegevensbescherming, die ze zal moeten helpen zich te voegen naar de bepalingen van de verordening.

1. Welke maatregelen hebt u precies getroffen bij elke rechtbank om die uitdaging op te pakken en aan de bepalingen van de nieuwe verordening te voldoen?

2. Welk tijdspad werd er vastgelegd om die maatregelen te implementeren tegen de vastgestelde datum?

3. Welk prijskaartje hangt er aan die maatregelen?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2118 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Marc Nollet van 20 september 2017 (Fr.):

Als antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het antwoord van 8 februari 2018 op vraag nummer 2117 van 20 september 2017 aangaande hetzelfde onderwerp (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2017-2018, nr. 144 van 9 februari 2018).

DO 2016201718359

Vraag nr. 2119 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Marc Nollet van 20 september 2017 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Algemene EU-verordening gegevensbescherming. - Gevangenissen.

Op 25 mei 2018 zal er een nieuwe EU-verordening in werking treden waarbij er regels worden vastgesteld met betrekking tot de bescherming van de persoonsgegevens die in het bezit zijn van bedrijven en overheidsinstanties.

Die nieuwe algemene EU-verordening gegevensbescherming, waartoe eurocommissaris Viviane Reding in 2012 de aanzet heeft gegeven, zal verstrekkende gevolgen hebben. Er zal meer bepaald een register moeten worden bijgehouden waarin er beschreven wordt welke gegevens er opgeslagen worden, met welk doel dat gebeurt en hoe lang ze gebruikt zullen worden.

Ce nouveau règlement général européen sur la protection des données initié en 2012 par la commissaire européenne Viviane Reding va conduire à des changements notables. Il y est notamment question de devoir tenir à jour un registre décrivant les données stockées, dans quel but et la durée pour laquelle il est prévu de les exploiter.

Il semble également que les administrations devront s'adjoindre les services d'un délégué à la protection des données chargé de les aider à se mettre en conformité avec le règlement.

1. Quelles sont les mesures détaillées que vous avez prises au niveau de chaque tribunal du pays afin de faire face à cet enjeu et de répondre aux directives imposées par le nouveau règlement?

2. Quel est l'agenda de travail lié au volet opérationnel de ces mesures d'ici à la date fatidique?

3. Quel est le coût de ces mesures?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2118 de monsieur le député Jean-Marc Nollet du 20 septembre 2017 (Fr.):

En réponse à cette question, il est fait référence à la réponse du 8 février 2018 à la question portant le numéro 2117 du 20 septembre 2017 sur le même sujet (*Questions et Réponses*, Chambre, 2017-2018, n° 144 du 9 février 2018).

DO 2016201718359

Question n° 2119 de monsieur le député Jean-Marc Nollet du 20 septembre 2017 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Règlement général européen sur la protection des données au niveau des prisons du pays.

Le 25 mai 2018, un nouveau règlement européen va encadrer la protection des données détenues par les entreprises et par les administrations.

Ce nouveau règlement général européen sur la protection des données initié en 2012 par la commissaire européenne Viviane Reding va conduire à des changements notables. Il y est notamment question de devoir tenir à jour un registre décrivant les données stockées, dans quel but et la durée pour laquelle il est prévu de les exploiter.

Naar verluidt zullen de overheidsinstanties een beroep moeten doen op de diensten van een functionaris voor gegevensbescherming, die ze zal moeten helpen zich te voegen naar de bepalingen van de verordening.

1. Welke maatregelen hebt u precies getroffen bij elke gevangenis om die uitdaging op te pakken en aan de bepalingen van de nieuwe verordening te voldoen?

2. Welk tijdspad werd er vastgelegd om die maatregelen te implementeren tegen de vastgestelde datum?

3. Welk prijskaartje hangt er aan die maatregelen?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2119 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Marc Nollet van 20 september 2017 (Fr.):

Als antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het antwoord van 8 februari 2018 op vraag nummer 2117 van 20 september 2017 aangaande hetzelfde onderwerp (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2017-2018, nr. 144 van 9 februari 2018).

DO 2017201818840

Vraag nr. 2167 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 16 oktober 2017 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Repatriëring van gedetineerden zonder verblijfsrecht.

In een studie die in het tijdschrift *Justitie en Veiligheid* verschenen is, wordt er gewezen op een mogelijk conflict in de wetgeving tussen de machtiging om buitenlanders zonder verblijfsrecht te repatriëren en het beginsel van de re-integratie van de gedetineerden. De wet bepaalt immers dat de detentie ook gericht is op de voorbereiding van de re-integratie van de gedetineerden in de vrije samenleving.

In 2015 zaten er bijna 5.000 personen zonder verblijfsrecht in de gevangenis, wat overeenstemt met bijna 45 % van de gevangenispopulatie. Die vreemdelingen moeten in principe ons grondgebied verlaten en naar hun land van herkomst terugkeren. Daartoe werkt de Dienst Vreemdelingenzaken nauw samen met de gevangenis en werd de wetgeving aangepast om de uitzettingen te vergemakkelijken.

1. Draagt u kennis van dat artikel? Is u het eens met de conclusies?

2. Hoeveel personen werden er in 2016 gerepatrieerd voordat ze hun volledige straf hadden uitgezeten? Hoeveel buitenlanders die het grondgebied moeten verlaten zitten er momenteel in de gevangenis?

Il semble également que les administrations devront s'adjoindre les services d'un délégué à la protection des données chargé de les aider à se mettre en conformité avec le règlement.

1. Quelles sont les mesures détaillées que vous avez prises au niveau de chaque prison du pays afin de faire face à cet enjeu et de répondre aux directives imposées par le nouveau règlement?

2. Quel est l'agenda de travail lié au volet opérationnel de ces mesures d'ici à la date fatidique?

3. Quel est le coût de ces mesures?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2119 de monsieur le député Jean-Marc Nollet du 20 septembre 2017 (Fr.):

En réponse à cette question, il est fait référence à la réponse du 8 février 2018 à la question portant le numéro 2117 du 20 septembre 2017 sur le même sujet (*Questions et Réponses*, Chambre, 2017-2018, n° 144 du 9 février 2018).

DO 2017201818840

Question n° 2167 de madame la députée Kattrin Jadin du 16 octobre 2017 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Rapatriement des détenus en situation illégale.

Une étude de la *Revue Justice et Sécurité* présente dans son analyse, une possible contradiction dans la loi entre l'autorisation de procéder au rapatriement des personnes étrangères illégales et le principe de réinsertion des personnes détenues. La loi prévoit en effet que la détention puisse aussi préparer la réinsertion dans la société.

En 2015, près de 5.000 desdites personnes étaient détenues, ce qui représente près de 45 % de la population carcérale pouvant être expulsée vers son pays d'origine. Pour ce faire, l'Office des étrangers collabore étroitement avec les prisons et des modifications législatives ont été mises en place pour faciliter les départs.

1. Avez-vous eu connaissance dudit article? Rejoignez-vous ses conclusions?

2. En 2016, combien de personnes ont été rapatriées avec une date de fin de la peine anticipée? Combien de détenus sont actuellement des étrangers qui devront quitter le territoire?

3. Kan een gevangene vragen dat zijn straf ingekort wordt om naar zijn land terug te kunnen keren? Zo ja, hoeveel hebben er in 2016 van die mogelijkheid gebruik gemaakt?

4. Hoe wordt re-integratie van de personen die ons grondgebied zullen moeten verlaten, voorbereid?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2167 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 16 oktober 2017 (Fr.):

Veroordeelde gedetineerden die geen recht hebben op verblijf in het land, hebben uiteraard dezelfde rechten in de gevangenis als de verblijfsgerechtigden. Zij kunnen aldus in gelijke mate participeren aan de activiteiten en diensten die worden aangeboden op het vlak van onder meer arbeid, ontspanning, medische zorg en begeleiding.

Voor veroordeelden met straffen boven de drie jaar beslissen de strafuitvoeringsrechtbanken over de vrijstellingen en de (reclasserings)voorwaarden die daaraan worden verbonden. Voor veroordeelden met straffen tot 3 jaar worden in principe geen voorwaarden verbonden aan de vrijstelling tenzij het gaat om veroordeelden voor terroristische misdrijven of zedenmisdrijven of feiten van zwaar geweld.

In 2016 werden 1.595 veroordeelde gedetineerden repatriëerd naar hun thuisland, in 2017 waren dit er 1.622. Er zijn geen cijfers bekend over het aandeel van vervroegde invrijheidstellingen of vrijstellingen bij strafeinde. In 2016 werden 46 gedetineerden overgebracht naar hun land om daar hun straf verder te ondergaan, in 2017 waren dit er 53.

DO 2017201819070

Vraag nr. 2215 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 23 oktober 2017 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Belgische luchthavens.- Inbeslagneming van vliegtuigen door Justitie.

Ingevolge een rechterlijke beslissing worden er op de Belgische luchthavens soms vliegtuigen in beslag genomen en verzegeld in afwachting van de regeling van een geschil (invordering van handelsschulden, geschil over de eigendom, enz.).

Kunt u de lijst overleggen van de vliegtuigen die in 2014, 2015, 2016 en (de eerste helft van) 2017 in beslag genomen en verzegeld werden op de Belgische luchthavens, met vermelding van de totalen per luchthaven?

3. Un détenu peut-il demander à raccourcir sa peine pour rentrer dans son pays? Dans l'affirmative, combien l'ont fait en 2016?

4. Comment la réinsertion est-elle préparée pour des personnes qui seront amenées à quitter notre territoire?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2167 de madame la députée Kattrin Jadin du 16 octobre 2017 (Fr.):

Les détenus condamnés qui n'ont pas le droit de séjourner dans le pays ont évidemment les mêmes droits en prison que les détenus avec droit de séjour. Ils peuvent donc participer dans une même mesure aux activités et services proposés, entre autres, en matière de travail, de loisirs, de soins médicaux et d'accompagnement.

Pour les personnes condamnées à des peines supérieures à trois ans, les tribunaux de l'application des peines décident des libérations et des conditions (de réinsertion) qui y sont subordonnées. Pour les personnes condamnées à des peines allant jusqu'à trois ans, aucune condition n'est en principe subordonnée à la libération, sauf s'il s'agit de personnes condamnées pour des infractions terroristes, des faits de mœurs ou des faits de violence grave.

En 2016, 1.595 détenus condamnés ont été rapatriés dans leur pays d'origine, contre 1.622 en 2017. Aucun chiffre n'est disponible concernant la proportion de libérations anticipées ou de libérations en fin de peine. En 2016, 46 détenus ont été transférés dans leur pays pour continuer à y purger leur peine, contre 53 en 2017.

DO 2017201819070

Question n° 2215 de monsieur le député Gautier Calomne du 23 octobre 2017 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Aéroports belges. - Saisies d'avions par la Justice.

Suivant des décisions de Justice, il peut arriver que des avions soient saisis sur des aéroports belges et se voient posés des scellés, dans l'attente d'une résolution d'un conflit y afférent (recouvrement de dettes commerciales, conflit de propriété, etc.).

Pourriez-vous communiquer la liste des avions qui ont été saisis sur les aéroports belges et placés sous scellés en 2014, en 2015, en 2016 et en 2017 (premier semestre)? Je vous remercie de bien vouloir étayer votre réponse en précisant les totaux par aéroport concerné.

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2215 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 23 oktober 2017 (Fr.):

De Nationale Kamer van Gerechtsdeurwaarders kan geen antwoord geven op de gestelde vraag aangezien het technisch onmogelijk is om statistieken op te maken betreffende de soort goederen die door een gerechtsdeurwaarder in beslag genomen zijn.

Hoewel de gerechtsdeurwaarder die beslag legt op een roerend goed een korte beschrijving van de aard van de in beslag genomen lichamelijke roerende goederen moet opstellen (artikel 1390, 6°, van het Gerechtelijk Wetboek), biedt het systeem waarin hij die beschrijving invoert (het centraal bestand van berichten van beslag) echter niet de mogelijkheid de inbeslagneming te onderscheiden volgens de aard van het in beslag genomen goed.

De reden daarvoor is dat het, zeer logischerwijs, onmogelijk is om een exhaustieve lijst met een opsomming van de soorten in beslag genomen goederen per gerechtsdeurwaarder op te maken, gelet op de uiteenlopende aard van die goederen.

DO 2017201820176

Vraag nr. 2330 van de heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 19 december 2017 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Eventuele aanpassing van boetes aan het inkomen.

Vandaag wordt in ons straffenarsenaal voor het bepalen van het boetebedrag geen rekening gehouden met het inkomen van de dader. In bepaalde landen (en bepaalde politieke partijen in België) vindt het idee om boetes aan te passen aan het inkomen ingang.

Deze maatregel is niet alleen discriminerend en stigmatiserend, maar er rijzen ook vragen omtrent de haalbaarheid ervan. Er bestaat een duidelijke wanverhouding tussen de middelen die moeten worden ingezet om zo een regeling toe te passen en het beoogde doel, namelijk het efficiënter maken van de boetes. Hoe zou dit principe bijvoorbeeld toegepast worden bij vreemdelingen?

1. Zijn er objectieve gegevens waaruit u kunt afleiden dat het bedrag van de boete een invloed heeft op het naleven van de wet?

2. Welke middelen worden er ingezet om ervoor te zorgen dat er meer boetes geïnd worden?

3. Hoeveel procent van de boetes wordt er geïnd?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2215 de monsieur le député Gautier Calomne du 23 octobre 2017 (Fr.):

La Chambre Nationale ne peut répondre à la question posée, dès lors qu'il est impossible, techniquement, de dresser des statistiques relativement au type de biens saisis par un huissier de justice.

Si l'huissier de justice, réalisant une saisie mobilière, doit dresser une brève description de la nature des meubles corporels saisis (article 1390, 6°, C. jud.), le système dans lequel il insère cette description (fichier central des avis de saisie) ne permet toutefois pas de distinguer la saisie selon la nature du bien saisi.

Cela tient au fait qu'une liste exhaustive, énumérant les types de biens saisis par huissier de justice, est, fort logiquement, impossible à dresser, au vu de la nature variée de ceux-ci.

DO 2017201820176

Question n° 2330 de monsieur le député Gilles Foret du 19 décembre 2017 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

La possibilité d'adapter les amendes en fonction des revenus.

Aujourd'hui, dans notre arsenal de sanctions pénales, il n'est pas tenu compte des revenus pour établir le montant des amendes. Dans certains pays (et certains partis politiques en Belgique) cette idée d'adapter les amendes aux revenus fait son chemin.

Au-delà du caractère discriminatoire et stigmatisant de la mesure, c'est le caractère réaliste d'une telle mesure qui pose question. Il y a une disproportion manifeste entre les moyens à mettre en oeuvre pour appliquer cette amende et le but recherché pour la rendre plus effective. Comment ce principe pourrait-il par exemple s'appliquer aux étrangers?

1. Disposez-vous d'éléments objectifs qui permettent d'établir un lien entre montant de l'amende et respect de la loi?

2. Quels moyens sont mis en oeuvre pour permettre un meilleur recouvrement des amendes?

3. Quel est le taux de recouvrement des amendes?

4. Welke middelen worden er ingezet om recidive tegen te gaan?

5. Zijn er overtredingen waarvoor de recidivecijfers hoger liggen dan voor andere?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2330 van de heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 19 december 2017 (Fr.):

1. De mate waarin het bedrag van de geldboete een voldoende afschrikkend effect heeft om de overtreder van de strafwet tot een wetsconform handelen te dwingen in de toekomst kan niet aan de hand van objectieve criteria worden opgesomd. De juridisch relevante factoren en andere parameters die worden gebruikt bij het bepalen van de straf kunnen niet op een algemene wijze worden opgesomd. Het is eigen aan de keuze van de wetgever om in het Strafwetboek een appreciatiemarge toe te kennen aan de rechter om een geldboete op te leggen binnen de grenzen van de minimum- en maximumstraffen zoals bepaald door de strafwet. Het is de rechter die de beoordeling maakt in elke individuele zaak.

Er is het voornemen om dit in de toekomst te expliciteren. Het wetsvoorstel van nieuw boek I van het Strafwetboek voorziet aangaande de straftoemeting dat voor de natuurlijke personen het bedrag van de geldboete wordt vastgesteld in verhouding tot de financiële draagkracht en de sociale toestand. Voor de rechtspersoon wordt het bedrag van de geldboete vastgesteld in verhouding tot zijn financiële draagkracht, de omzet en de omvang.

2. In het actieplan uitvoering van de geldstraffen werd door de Federale Overheidsdiensten Justitie en Financiën een aantal organisatorische maatregelen opgelijst die tot een betere inning moeten leiden. Dit plan werd aangenomen door de regering op 7 februari 2014 en leidde tot een gemeenschappelijke omzendbrief van de minister van Justitie, de minister van Financiën, de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken en het College van procureurs-generaal betreffende de efficiëntere inning van de geldstraffen van 22 januari 2015 waarin dit voornemen wordt geconcretiseerd in richtlijnen van strafrechtelijk beleid.

Ook nieuwe wetten hebben de actiemogelijkheden uitgebreid.

De wet van 17 juni 2013 houdende betere inning van penale boeten verleent aan de ambtenaren van de douane en de accijnzen de mogelijkheid om bij de controle van voertuigen op de openbare weg na te gaan of de bestuurders nog niet-betaalde verkeersboeten hebben openstaan.

4. Quels moyens sont mis en oeuvre pour lutter contre la récidive?

5. Certaines infractions y sont-elles plus sujettes que d'autres?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2330 de monsieur le député Gilles Foret du 19 décembre 2017 (Fr.):

1. La mesure dans laquelle le montant de l'amende produit un effet dissuasif suffisant sur le contrevenant pour qu'il agisse dans l'avenir dans le respect de la loi ne peut pas être énumérée au moyen de critères objectifs. Les facteurs juridiques pertinents et autres paramètres qui sont utilisés afin de déterminer la peine ne peuvent pas être énumérés de manière générale. Le législateur a choisi de laisser, dans le Code pénal, une marge d'appréciation au juge pour imposer une amende dans les limites des peines minimales et maximales prévues par la loi pénale. Il appartient au juge de se prononcer dans chaque affaire individuelle.

L'objectif est d'explicitier cela dans l'avenir. La proposition de loi concernant le nouveau livre Ier du Code pénal prévoit concernant la fixation de la peine que pour les personnes physiques, le montant de l'amende est fixé en rapport avec les capacités financières et la situation sociale. Pour les personnes morales, le montant de l'amende est fixé en rapport avec les capacités financières, le chiffre d'affaires et la taille.

2. Dans le plan d'action exécution des peines pécuniaires, les SPF Justice et Finances ont répertorié un certain nombre de mesures organisationnelles afin d'améliorer la perception. Ce plan a été adopté par le gouvernement le 7 février 2014 et a débouché sur la circulaire commune du 22 janvier 2015 du ministre de la Justice, du ministre des Finances, du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur et du Collège des procureurs généraux relative à une exécution plus efficace des peines pécuniaires, dans laquelle cet objectif se matérialise par des directives de politique criminelle.

De nouvelles lois ont également étendu les possibilités d'action.

La loi du 17 juin 2013 portant une meilleure perception d'amendes pénales habilite les fonctionnaires des douanes et accises à vérifier, lors du contrôle de véhicules sur la voie publique, si les conducteurs n'ont pas encore des amendes de roulage impayées.

De wetten van 11 februari 2014 houdende diverse maatregelen ter verbetering van de invordering van de vermogensstraffen en de gerechtskosten in strafzaken introduceren het strafrechtelijk uitvoeringsonderzoek in het Wetboek van strafvordering. Het strafrechtelijk uitvoeringsonderzoek (SUO) is het geheel van handelingen dat strekt tot de opsporing, de identificatie en de inbeslagname van het vermogen waarop de veroordeling tot betaling van een geldboete, een bijzondere verbeurdverklaring of de gerechtskosten kan worden uitgevoerd (artikelen 464/1-464/41 Wetboek van strafvordering).

Tenslotte wordt nog verwezen naar het *crossborder*-project dat startte op 28 maart 2018 en leidt tot een snellere en betere inning van verkeersboetes.

3. Deze vraag valt onder het bevoegdheidsdomein van de Federale Overheidsdienst Financiën. Voor het antwoord dient dan ook verwezen te worden naar de minister van Financiën.

4. In het Belgische strafrecht is er in het Strafwetboek de mogelijkheid voorzien van de strafverzwaring voor bepaalde gevallen van herhaling (artikelen 54-57 Strafwetboek). Opdat er sprake zou zijn van recidive moeten drie voorwaarden vervuld zijn: er moet een vroegere strafrechtelijke veroordeling zijn, er moet een nieuw misdrijf zijn en de staat van herhaling moet door de wet zijn bepaald. Er is verder de mogelijkheid van een terbeschikkingstelling van de strafuitvoeringsrechtbank als bijkomende maatregel die er toe strekt de maatschappij tegen gevaarlijke delinquenten te beschermen.

5. Wat betreft het thema "recidive", heeft het Nationaal Instituut voor de Criminalistiek en Criminologie (NICC) in 2015 een studie gepubliceerd, waarin - voor alle personen die in 1995 het voorwerp uitmaakten van een rechterlijke beslissing (een maatregel of een veroordeling) die in het Centraal Strafrechtregister werd geregistreerd - werd nagegaan tot november 2013 (dus met 18 jaar opvolging) of zij na hun eerste of enige rechterlijke beslissing in 1995, nog bijkomend het voorwerp van rechterlijke beslissingen waren. In het kader van voornoemde studie wordt de term "recidive" dus gedefinieerd als de registratie van een nieuwe rechterlijke beslissing (een maatregel of een veroordeling) na de eerste of enige rechterlijke beslissing in 1995.

Tijdens dit onderzoek werd aan de hand van een aantal categorieën gekeken naar het type feiten in samenhang met recidive.

Les lois du 11 février 2014 portant des mesures diverses visant à améliorer le recouvrement des peines patrimoniales et des frais de justice en matière pénale introduisent l'enquête pénale d'exécution dans le Code d'instruction criminelle. L'enquête pénale d'exécution (EPE) est l'ensemble des actes qui tendent à la recherche, l'identification et la saisie du patrimoine sur lequel la condamnation au paiement d'une amende, d'une confiscation spéciale ou des frais de justice peut être exécutée (articles 464/1-464/41 du Code d'instruction criminelle).

Enfin, il est également fait référence au projet *crossborder* qui a été lancé le 28 mars 2018 et qui permet une perception plus rapide et plus efficace des amendes de roulage.

3. Ce point de la question relève du domaine de compétence du Service public fédéral Finances. Pour la réponse, il convient dès lors de renvoyer au ministre des Finances.

4. En droit pénal belge, la possibilité d'alourdir la peine dans certains cas de récidive est prévue dans le Code pénal (articles 54-57 du Code pénal). Pour qu'il soit question de récidive, trois conditions doivent être remplies: il doit y avoir une condamnation pénale antérieure, une nouvelle infraction doit être commise et l'état de récidive doit avoir été établi par la loi. Il y a ensuite la possibilité d'une mise à disposition du tribunal de l'application des peines en tant que mesure supplémentaire destinée à protéger la société contre les délinquants dangereux.

5. En ce qui concerne le thème de la "récidive", l'Institut national de criminalistique et de criminologie (INCC) a publié une étude en 2015, dans laquelle on a, pour toutes les personnes ayant fait l'objet en 1995 d'une décision judiciaire (mesure ou condamnation) enregistrée dans le Casier judiciaire central, examiné jusqu'en novembre 2013 (un suivi de 18 ans donc) si, après leur première ou unique décision judiciaire en 1995, elles avaient encore fait l'objet d'autres décisions judiciaires. Dans le cadre de l'étude susmentionnée, le terme "récidive" est donc défini comme l'enregistrement d'une nouvelle décision judiciaire (mesure ou condamnation) après la première ou unique décision judiciaire prononcée en 1995.

Dans le cadre de cette étude, on a également examiné, au moyen d'un certain nombre de catégories, le type de faits en fonction de la récidive.

Het type feiten met het hoogste recidivepercentage betreft diefstal met geweld, inbreuken tegen de wetgeving op de verdovende middelen (drugs) of inbreuken inzake dronkenschap.

DO 2017201820645

Vraag nr. 2400 van de heer volksvertegenwoordiger Egbert Lachaert van 25 januari 2018 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Expertencommissie. - Antidiscriminatiewetten.

In 2016 is een commissie van experts gestart met een evaluatie van de antidiscriminatiewetten, zoals voorzien in artikel 52 van de antidiscriminatiewet van 10 mei 2007. De expertencommissie heeft reeds een aantal aanbevelingen geformuleerd. De evaluatieopdracht van de expertencommissie werd verlengd tot eind 2021.

1. Over welk werkingsbudget en welke andere ondersteuning beschikte de expertencommissie jaarlijks sinds haar oprichting?

2. Hoeveel bedraagt het werkingsbudget voor dit jaar?

3. Zal het werkingsbudget naar verwachting de volgende jaren op hetzelfde niveau blijven?

4. Heeft de expertencommissie reeds de organisaties die rond discriminatie werken gehoord?

Zo ja, welke organisaties kwamen aan bod? Zo neen, waarom niet en wanneer zal dit alsnog gebeuren?

5. Heeft de expertencommissie reeds slachtoffers van discriminatie gehoord?

Zo ja, welk soort slachtoffers werden gehoord? Zo neen, waarom niet en wanneer zal dit alsnog gebeuren?

6. Zijn er aanbevelingen van de expertencommissie die u zal omzetten vooraleer de eindevaluatie in 2021 een feit is?

Zo ja, welke aanbevelingen zullen versneld worden omgezet?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2400 van de heer volksvertegenwoordiger Egbert Lachaert van 25 januari 2018 (N.):

Voor de punten 1 tot 5 wordt verwezen naar het antwoord op vraag nr. 657 van 25 januari 2018 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2017-2018, nr. 147).

Le type de faits pour lesquels le pourcentage de récidive est le plus élevé est le vol avec violence, l'infraction à la législation sur les stupéfiants (drogues) et l'infraction en matière d'ivresse.

DO 2017201820645

Question n° 2400 de monsieur le député Egbert Lachaert du 25 janvier 2018 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Commission d'experts. - Lois antidiscrimination.

Conformément à l'article 52 de la loi antidiscrimination du 10 mai 2007, une commission d'experts a entamé une évaluation des lois antidiscrimination en 2016. Cette commission a déjà formulé un certain nombre de recommandations et sa mission d'évaluation a été prolongée jusqu'à la fin 2021.

1. Quel est le budget de fonctionnement de la commission d'experts et de quel autre soutien a-t-elle bénéficié annuellement depuis sa mise en place?

2. À combien s'élève le budget de fonctionnement de cette année?

3. S'attend-on à ce qu'il reste au même niveau dans les années à venir?

4. La commission d'experts a-t-elle déjà entendu les organisations de lutte contre les discriminations?

Dans l'affirmative, lesquelles ont été auditionnées? Dans la négative, pourquoi et est-il encore prévu de les entendre?

5. La commission d'experts a-t-elle déjà entendu des victimes de discriminations?

Dans l'affirmative, de quel type de victimes s'agissait-il? Dans la négative, pourquoi et est-il encore prévu de les entendre?

6. Comptez-vous transposer certaines recommandations de la commission d'experts avant l'évaluation finale qui aura lieu en 2021?

Dans l'affirmative, quelles recommandations seront-elles transposées en priorité?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2400 de monsieur le député Egbert Lachaert du 25 janvier 2018 (N.):

Pour les points 1 à 5, il est renvoyé à la réponse à la question n° 657 du 25 janvier 2018 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2017-2018, n° 147).

Wat betreft punt 6 wordt verwezen worden naar het antwoord op vraag nr. 2660 van 25 maart 2019 (zie huidig Bulletin).

DO 2017201820796

Vraag nr. 2622 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 17 april 2018 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Politieadvies over aanvragen voor wapenbezit.

De aanvraag voor een wapenvergunning moet aan een reeks zeer strenge, door de wetgever bepaalde voorwaarden voldoen. De politiediensten spelen een belangrijke rol in de beslissingsbevoegdheid, aangezien ze een (niet-bindend) advies aan de provinciegouverneurs verstrekken; deze laatsten beslissen over de aanvragen (jacht en fauna-beheer, sportschieten, enz.).

Ik zou voor de jaren 2014, 2015, 2016 en 2017 graag een antwoord krijgen op de volgende vragen.

1. Hoeveel aanvragen om advies werden er aan de lokale politie gericht per Gewest?
2. Wat was het totale aantal positieve adviezen per Gewest?
3. Wat waren de voornaamste redenen voor een negatief advies?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2622 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 17 april 2018 (Fr.):

1. Overeenkomstig artikel 11 van de wapenwet van 8 juni 2006 worden de vergunningen tot het voorhanden hebben van een vuurwapen verleend door de gouverneur bevoegd voor de verblijfplaats van de verzoeker.

Deze vergunning kan slechts worden verleend na advies van de korpschef van de lokale politie.

De minister van Justitie beschikt niet over een overzicht van het aantal gevraagde adviezen. De statistieken inzake het aantal aangevraagde wapenvergunningen geven wel een indicatie. Voor de meest recente cijfers daaromtrent, verwijst de minister naar zijn antwoord op parlementaire vraag nr. 1292 van mevrouw Nele Lijnen van 7 juli 2016 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2017-2018, nr. 153).

En ce qui concerne le point 6, il est renvoyé à la réponse à la question n° 2660 du 25 mars 2019 (voir Bulletin actuel).

DO 2017201820796

Question n° 2622 de monsieur le député Gautier Calomne du 17 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

L'avis de la police relatif aux demandes de détention d'armes à feu.

La demande de détention d'armes à feu doit répondre à une série de conditions très strictes fixées par le législateur. À cet égard, les forces de l'ordre jouent un rôle important dans la chaîne de décision puisqu'elles fournissent un avis (non contraignant) aux gouverneurs de province qui prennent les décisions sur les demandes précitées (chasse et gestion de la faune, tir sportif, etc.).

Je souhaiterais obtenir des réponses aux questions suivantes pour les années 2014, 2015, 2016 et 2017.

1. Quel fut le nombre total d'avis demandés aux polices locales par Région du pays?
2. Quel fut le nombre total d'avis positifs rendus par Région du pays?
3. Quels furent les principaux motifs des avis négatifs rendus?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2622 de monsieur le député Gautier Calomne du 17 avril 2018 (Fr.):

1. Conformément à l'article 11 de la loi du 8 juin 2006 sur les armes, les autorisations de détention d'une arme à feu sont délivrées par le gouverneur compétent pour la résidence du requérant.

Cette autorisation ne peut être délivrée qu'après avis du chef de corps de la police locale.

Le ministre de la Justice ne dispose pas d'un aperçu du nombre d'avis demandés. Cependant, les statistiques concernant le nombre d'autorisations de détention d'armes demandées donnent une indication. Pour les données les plus récentes à cet égard, le ministre réfère à sa réponse à la question parlementaire 1292 de madame Nele Lijnen du 7 juillet 2016 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2017-2018, n° 153).

2. Het advies van de korpschef van de lokale politie is slechts een van de elementen waarmee de gouverneur rekening houdt om te beslissen een vergunning tot het voorhanden hebben van een vuurwapen al dan niet toe te kennen. Er worden geen statistieken bijgehouden met betrekking tot de inhoud van die adviezen.

3. De adviezen van de politiezone zijn gebaseerd op het mogelijke gevaar voor de openbare orde en houden inzonderheid rekening met gerechtelijke antecedenten, de raadpleging van de politionele gegevensbanken, het akkoord of niet-akkoord van de meerderjarige huisgenoten en de buurtonderzoeken.

DO 2017201820967

Vraag nr. 2454 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Els Van Hoof van 07 februari 2018 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Prostitutie en mensenhandel.

Eind januari 2018 verschenen verschillende berichten over jonge - vaak minderjarige - Nigeriaanse meisjes die in ons land in de prostitutie actief zijn. De meisjes zijn almaal jonger en verkopen hun lichaam steeds goedkoper, vaak voor nog geen vijf euro.

De federale politie waarschuwt dat de problematiek alleen maar erger wordt. Door de bevolkingsexplosie is de kans groot dat er nog veel jonge meisjes naar hier zullen komen. Specialist in de Nigeriaanse prostitutieproblematiek bij de federale politie, Franz-Manuel Vandeloock, stelt dat de situatie schrijnend is: het gaat om slavernij en uitbuiting.

In 2016 stelde ik reeds een vraag over het aantal vrouwen die het statuut "slachtoffer van mensenhandel" kregen tussen 2010 en 2015 en hoeveel vrouwen hiervan aangaven dat zij gedwongen werden tot seksuele exploitatie (prostitutie). Uit de cijfers bleek dat de meeste vrouwen die het statuut "slachtoffer van mensenhandel" hebben aangevraagd na seksuele exploitatie uit Nigeria en Oost-Europa komen. Dit statuut is zeer belangrijk, aangezien het een procedure opstart waarbij de vrouwen opvang en begeleiding krijgen en uiteindelijk ook een verblijfsvergunning.

Daarnaast werden tussen 2010 en 2015 maar liefst 1.446 beklagden voor seksuele uitbuiting voor de correctionele rechtbank geleid op een totaal van 3.110. We zien dat bijna de helft (46,5 %) werd aangeklaagd voor prostitutie (seksuele uitbuiting), 238 vrouwen (16,46 %) vroegen het statuut van slachtoffer van prostitutie aan.

2. L'avis du chef de corps de la police locale n'est qu'un élément parmi d'autres qui est pris en compte par le gouverneur pour décider d'octroyer ou non une autorisation de détention. Il n'est pas tenu de statistiques spécifiques quant au contenu de ces avis.

3. Les avis de la zone de police se basent sur le danger potentiel d'atteinte à l'ordre public compte tenu notamment des antécédents judiciaires, de la consultation des bases de données policières, de l'accord ou non du ou des cohabitants majeurs et des enquêtes de voisinage.

DO 2017201820967

Question n° 2454 de madame la députée Els Van Hoof du 07 février 2018 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Prostitution et traite des êtres humains.

Selon des informations publiées fin janvier 2018 dans la presse, de jeunes Nigérianes, souvent mineures, sont actives dans la prostitution en Belgique. Les jeunes filles, dont l'âge est en baisse constante, vendent leur corps à un prix toujours plus bas - souvent à peine cinq euros.

La police fédérale met en garde contre une aggravation du problème. Avec l'explosion démographique, il y a de fortes chances pour que de nombreuses jeunes filles rejoignent encore la Belgique. Franz-Manuel Vandeloock, spécialiste de la problématique de la prostitution auprès de la police fédérale, juge la situation criante et parle d'esclavage et d'exploitation.

En 2016, j'ai déjà demandé combien de femmes se sont vues accorder le statut de "victime de la traite des êtres humains" entre 2010 et 2015 et combien d'entre elles ont indiqué avoir été exploitées sexuellement (prostitution). Selon les chiffres, la plupart des femmes qui ont demandé le statut de "victime de la traite des êtres humains" après avoir été exploitées sexuellement viennent du Nigeria et d'Europe de l'Est. Ce statut est très important étant donné qu'il marque le début d'une procédure permettant aux femmes d'être accueillies et accompagnées et d'obtenir en définitive un permis de séjour.

Sur 3110 inculpés, pas moins de 1446 personnes ont été traduites devant le tribunal correctionnel pour exploitation sexuelle entre 2010 et 2015. Nous constatons que près de la moitié (46,5 %) ont été prévenues pour prostitution (exploitation sexuelle) et que 238 femmes (16,46 %) ont demandé le statut de victime de la prostitution.

1. a) Is een update van de cijfers beschikbaar?

b) Hoeveel personen werd in de periode 2016 en 2017 (indien beschikbaar) mensenhandel ten laste gelegd bij de correctionele parketten?

c) Hoeveel personen die mensenhandel ten laste werd gelegd vielen onder de tenlasteleggingscode 37L (mensenhandel - seksuele uitbuiting (artikel 433quinquies, § 1, 1 van het strafwetboek)?

d) Wat is de voortgangsstaat van de zaken betreffende mensenhandel met betrekking tot de dagvaarding?

e) Hoeveel veroordelingen werden in 2016 en 2017 uitgesproken met betrekking tot mensenhandel?

f) Wat is de nationaliteit van de beklaagden betrokken bij de zaken betreffende mensenhandel (graag de gegevens per jaar)?

2. a) Hoeveel personen vroegen in de periode 2016 en 2017 (indien beschikbaar) het statuut "slachtoffer van mensenhandel" (personen die een kaart A hebben ontvangen) aan?

b) Hoeveel personen kregen binnen deze tijdsperiode het statuut "slachtoffer van mensenhandel" toegekend? Graag een onderverdeling per jaar, per geslacht en per nationaliteit.

3. Hoeveel van de vrouwen die het statuut "slachtoffer van mensenhandel" aanvroegen, gaven aan dat zij gedwongen werden tot seksuele exploitatie? Hoeveel van de vrouwen die het statuut "slachtoffer van mensenhandel" aanvroegen kregen dit toegekend?

4. a) Slechts een beperkt aantal (17,2 %) van de personen die mensenhandel ten laste wordt gelegd, wordt effectief veroordeeld. Ligt dit in lijn met het aantal dagvaardingen in andere types misdrijven? Zo niet, wat is de verklaring hiervoor?

b) Kan u een overzicht geven van het aantal veroordelingen per tenlastelegging, wat is het percentage veroordelingen voor de tenlasteleggingscode 37L (seksuele uitbuiting)?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2454 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Els Van Hoof van 07 februari 2018 (N.):

1. a) Des chiffres actualisés sont-ils disponibles en la matière?

b) Combien de personnes ont-elles fait l'objet d'une inculpation pour traite des êtres humains auprès des parquets correctionnels durant la période 2016-2017 (si ce chiffre est disponible)?

c) Combien de personnes ont-elles été inculpées pour traite des êtres humains en vertu du code de prévention 37L (traite des êtres humains - exploitation sexuelle (article 433quinquies, § 1, 1 du code pénal)?

d) Quel est l'état d'avancement des affaires de traite des êtres humains pour ce qui concerne la citation?

e) Combien de condamnations ont-elles été prononcées en matière de traite des êtres humains en 2016 et 2017?

f) Quelle est la nationalité des prévenus impliqués dans des affaires de traite des êtres humains (données ventilées par année)?

2. a) Combien de personnes ont-elles demandé le statut de "victime de la traite des êtres humains" durant la période 2016- 2017 (et ont obtenu une carte A) (si ce chiffre est disponible)?

b) Combien de personnes ont-elles obtenu ce statut durant la même période? Pouvez-vous ventiler ce chiffre par année, par sexe et par nationalité?

3. Parmi les femmes qui ont demandé le statut de "victime de la traite des êtres humains", combien ont-elles déclaré avoir été victime d'exploitation sexuelle et combien ont-elles obtenu ce statut?

4. a) Seul un nombre limité de personnes (17,2 %) inculpées pour trafic d'êtres humains sont condamnées de manière effective. Le nombre de citations relatives à d'autres types de délits est-il analogue? Dans la négative, comment cette situation s'explique-t-elle?

b) Pouvez-vous fournir un aperçu du nombre de condamnations par inculpation ainsi que le pourcentage des condamnations prononcées en vertu du code de prévention 37L (exploitation sexuelle)?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2454 de madame la députée Els Van Hoof du 07 février 2018 (N.):

1. De gegevens zijn niet beschikbaar. Naar aanleiding van de overgang van de toepassing REA naar de toepassing MACH (dossierbeheerapplicatie voor de griffies en de parketsecretariaten) is het immers op het ogenblik niet mogelijk om betrouwbare gegevens te geven op het niveau van beklaagde en is het dan ook niet mogelijk om een update te geven van de cijfers in het antwoord op vraag nr. 1118 van 19 mei 2016 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2016-2017, nr. 110).

1 e) en 4 b) Op grond van de extractie van april 2018 waren er 144 veroordelingen in 2016. Er waren minstens 19 daders betrokken bij feiten van seksuele uitbuiting, 15 bij feiten van economische uitbuiting en 1 bij feiten van uitbuiting van bedelarij. Door de wijze waarop de codes zijn georganiseerd, is er slechts gedeeltelijke informatie beschikbaar over de veroordelingen per soort veroordeling (slechts 30 % van de informatie is beschikbaar). Zoals al gepubliceerd in het rapport van Myria waren er in 2017, 105 veroordelingen geregistreerd, maar met het oog op de lopende hervorming van de databank kan dit cijfer niet als definitief worden beschouwd.

2 a) De gegevens zijn niet beschikbaar.

b) Top 3 van de nationaliteiten voor de personen die op grond van mensenhandel een A kaart hebben verkregen in 2016 en 2017.

1. Les données ne sont pas disponibles. En effet, suite au passage de l'application REA à l'application MACH (application numérique de gestion des dossiers MaCH, avec laquelle travaillent les tribunaux et le parquet), il n'est pour l'instant pas possible de fournir des chiffres fiables au niveau prévenu et il n'est dès lors pas possible de donner une actualisation des chiffres qui ont été fournis en réponse à la question n° 1118 du 19 mai 2016 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2016-2017, n° 110).

1 e) et 4 b) Sur la base de l'extraction d'avril 2018, 144 condamnations ont été enregistrées en 2016. Au moins 19 auteurs étaient impliqués dans des faits d'exploitation sexuelle, 15 dans des faits d'exploitation économique, et un dans des faits d'exploitation de la mendicité. En raison de la manière dont les codes sont organisés, une information partielle est uniquement disponible concernant les condamnations par type d'exploitation (seulement 30 % de l'information est disponible). Tel que publié dans le rapport de Myria, en 2017, 105 condamnations ont été enregistrées, mais étant donné la réforme en cours de la banque de données, ce chiffre ne peut pas être considéré comme définitif.

2 a) Les données ne sont pas disponibles.

b) Top 3 des nationalités pour les personnes ayant obtenues une carte A sur base de la TEH par genre en 2016 et 2017.

	2016		Totaal 2016/ Total 2016	2017		Totaal 2017/ Total 2017	Algemeen totaal/ Total général
	M/M	V/V		M/M	V/F		
Nigeria/Nigéria	2	17	19	2	37	39	58
Marokko/Maroc	14	5	19	5	3	8	27
Roemenië/Roumanie	5	3	8	4	1	5	13
Andere /Autres	21	17	38	31	14	45	83
Algemeen totaal /Total général	42	42	84	42	55	97	181

Bron: Dienst Vreemdelingenzaken/Source: Office des Etrangers

3. 64 vrouwen waren mogelijke slachtoffers van seksuele uitbuiting (30 in 2016 en 34 in 2017). Zij hebben krachtens artikel 61/4 van de wet van 15 december 1980 een A kaart ontvangen voor de periode 2016-2017. De gegevens over het aantal vrouwen die het statuut "slachtoffer van mensenhandel" hebben aangevraagd en toegekend gekregen, zijn niet beschikbaar.

4 a) De cijfers van het centraal strafregister kunnen niet gelinkt worden aan cijfers van de tenlastelegging op niveau van het parket, noch voor een bepaald jaar noch voor een bepaalde inbreuk.

3. 64 femmes étaient victimes potentielles d'exploitation sexuelle (30 en 2016 et 34 en 2017). Elles ont reçu une carte A sur la base de l'article 61/4 de la loi du 15 décembre 1980 sur la période 2016-2017. Les données relatives au nombre de femmes qui ont demandé et se sont vues accorder le statut de "victime de la traite des êtres humains" ne sont pas disponibles.

4 a) Les chiffres du casier judiciaire central ne peuvent être reliés aux chiffres d'inculpation au niveau du parquet, que ce soit pour une année ou une infraction déterminées.

DO 2017201821200

Vraag nr. 2476 van de heer volksvertegenwoordiger Raoul Hedebouw van 20 februari 2018 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

FOD Justitie. - Tewerkstelling.

Het is belangrijk dat de federale overheidsdiensten het goede voorbeeld geven wat arbeidsomstandigheden betreft.

1. Hoe is het aantal werknemers bij de FOD Justitie sinds 2014 jaarlijks geëvolueerd? Wat is de verklaring voor die evolutie?

2. Hoe zijn de werknemers van de FOD verdeeld over de verschillende statuten? Hoe is die verdeling sinds 2014 geëvolueerd? Wat is de verklaring daarvoor?

3. Welke diensten worden door de FOD geoutsourcet? Hoe is de outsourcing sinds 2014 geëvolueerd?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2476 van de heer volksvertegenwoordiger Raoul Hedebouw van 20 februari 2018 (Fr.):

1 en 2. Hieronder vindt u het antwoord op punt 1 en 2.

DO 2017201821200

Question n° 2476 de monsieur le député Raoul Hedebouw du 20 février 2018 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

SPF Justice. - Emploi.

Il est essentiel que les services publics fédéraux montrent l'exemple en matière de conditions d'emploi.

1. Quelle est l'évolution du nombre de travailleurs par année depuis 2014 dans le SPF Justice? Comment s'explique cette évolution?

2. Quelle est la répartition entre les différents statuts des travailleurs au sein du SPF? Quelle est son évolution depuis 2014? Comment l'expliquez-vous?

3. Quels services sont externalisés par le SPF? Comment a évolué l'externalisation depuis 2014?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2476 de monsieur le député Raoul Hedebouw du 20 février 2018 (Fr.):

1 et 2. Ci-dessous, vous trouverez la réponse aux points 1 et 2.

Jaar / Année	VTE Gebudgetteerd (werkregime) / ETP Budgettaire (régime)	Cont.		Stat.	
		aantal / nombre	%	aantal / nombre	%
2014	22 749,90	3804,00	16,72%	18945,90	83,28%
2015*	21 684,60	3830,70	17,67%	17853,90	82,33%
2016	21 287,90	3823,90	17,96%	17464,00	82,04%
2017	21 544,90	3420,20	15,87%	18124,70	84,13%

* Vertrek van Justitiehuzen naar regio's (± 1.200 agenten)/
* *Départ des Maisons de Justice vers régions (±1.200 agents)*

Het aandeel tussen contractueel en wettelijk blijft tussen 2014 en 2017 redelijk stabiel/
La proportion entre contractuels et statutaires reste assez stable entre 2014 et 2017.

3. Twee diensten van het FMIS van de FOD Justitie werden uitbesteed:

- Voor het beheer van het wagenpark: sinds 2014 en tot op heden vandaag, worden de verzekeringen aangaande deze dienstvoertuigen (zendingen in het buitenland), functie- en privévoertuigen in dienststopdracht evenals herstellingen en pechbijstand uitbesteed aan een privé firma(s).

Het FMIS fungeert als het aanspreekpunt van de FOD Justitie en dus ook zodanig als tussenpersoon met de externe firma's.

Uiteraard wordt de aankoop aangaande de verschillende voertuigen aan externe firma's toevertrouwd via het FORCMS-contract of de bestaande overheidsovereenkomsten.

3. Deux services du FMIS du SPF Justice sont externalisés:

- la gestion des véhicules: depuis 2014 et toujours actuellement, nous externalisons uniquement auprès d'un opérateur privé les assurances sur les véhicules de service (missions à l'étranger), de fonction et les véhicules privés en mission de service ainsi que l'assistance dépannage.

Le service FMIS agit en tant que point de contact pour le SPF Justice et servons de relais auprès des sociétés extérieures.

Bien entendu, les achats des différents véhicules sont réalisés auprès de firmes externes via contrat FORCMS ou marchés publics.

- Voor het beheer van de mobiele telefonie: sinds 2014 en vandaag nog, worden alleen onze mobiele telefoonabbonementen uitbesteed aan de Proximus-operator.

Het FMIS fungeert als aanspreekpunt voor de centrale administratie en als een relais voor onze operator.

Uiteraard worden de aankopen van verschillende apparaten (GSM / Smartphone / Tablet) en de levering van SIM-kaarten gemaakt van externe firma's via FORCMS-contract of overheidscontract.

DO 2017201821861

Vraag nr. 2571 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Veerle Wouters van 16 maart 2018 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Mensenrechteninstituut.

In de plenaire vergadering van de Kamer van 9 maart 2017 heeft u op mijn vraag over de al dan niet oprichting van een Mensenrechteninstituut geantwoord te hopen dat het Mensenrechteninstituut eind 2017 operationeel zou zijn. Dit is nog niet het geval.

Tevens heeft u geantwoord dat dergelijk instituut moet worden opgericht om de internationale verplichtingen die voortvloeien uit het OPCAT-verdrag van de VN na te komen. Ik vermoed dat u hiermee verwijst naar het Facultatief Protocol bij het Verdrag tegen foltering en andere wrede, onmenselijke of ontorende behandeling of bestraffing (New York, 18-12-2002).

De Ministerraad heeft echter pas op 22 februari 2018 - dus bijna een jaar na uw antwoord op mijn vraag - ingestemd met een ontwerp van goedkeuringswet betreffende dit protocol. Het ontwerp is nu ter advies voorgelegd aan de Raad van State. Dit protocol bepaalt echter niet dat er een algemeen Mensenrechteninstituut moet komen, maar alleen dat de staten die toetreden tot het protocol een onafhankelijk nationaal preventiemechanisme moeten onderhouden, aanwijzen of oprichten ter voorkoming van foltering op nationaal niveau.

Evenmin volgt een verplichting tot oprichting van een Mensenrechteninstituut uit de *Principes de Paris* of de *Paris principles* (1991). Deze werden weliswaar goedgekeurd door het Algemene Vergadering van de Verenigde Naties (resolutie A/RES/48/134, 20 december 1994), maar dergelijke resolutie is niet bindend voor de leden van de Verenigde Naties.

- la gestion de la téléphonie mobile: depuis 2014 et toujours actuellement, nous externalisons uniquement nos abonnements de téléphone mobile auprès de l'opérateur Proximus.

Le service FMIS agit en tant que point de contact pour l'administration centrale et servons de relais auprès de notre opérateur.

Bien entendu, les achats des différents appareils (GSM/ Smartphone/Tablette) ainsi que la fourniture des cartes SIM sont réalisés auprès de firmes externes via contrat FORCMS ou marché public.

DO 2017201821861

Question n° 2571 de madame la députée Veerle Wouters du 16 mars 2018 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

L'institut des droits de l'homme.

Lors de la séance plénière de la Chambre du 9 mars 2017, vous avez indiqué en réponse à une question que je vous avais adressée, que vous espériez que l'Institut des droits de l'homme devienne opérationnel fin 2017. Or cela n'est toujours pas le cas.

Vous avez également indiqué qu'un tel institut devait être créé pour respecter les obligations qui découlent du protocole OPCAT des Nations Unies. Je présume que vous vous référez ainsi au Protocole facultatif à la Convention des Nations Unies contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants (New York, 18-12-2002).

Le Conseil des ministres n'a toutefois approuvé que le 22 février 2018 - c'est-à-dire près d'un an après la réponse à ma question - un projet de loi d'approbation relatif à ce protocole. Le projet en question est à l'examen auprès du Conseil d'État. Par ailleurs, ce protocole n'impose pas la création d'un institut des droits de l'homme général; il impose en revanche aux États qui le ratifient ou qui y adhèrent, d'entretenir, de désigner ou de mettre en place un mécanisme national de prévention indépendant pour prévenir la torture au niveau national.

De même, il ne découle aucune obligation de création d'une institution pour les droits de l'homme des Principes de Paris ou *Paris principles* (1991). Ceux-ci ont effectivement été adoptés par l'Assemblée générale des Nations Unies (A/RES/48/134, 20 décembre 1994), mais une telle résolution n'est pas contraignante pour les membres des Nations Unies.

1. Wat is de stand van zaken betreffende de al dan niet oprichting van een Mensenrechteninstituut?

2. Bestaat er een dwingende regel van internationaal recht die de oprichting van dergelijk instituut verplicht?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2571 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Veerle Wouters van 16 maart 2018 (N.):

1. België heeft in het regeerakkoord van oktober 2014 en bij zijn tweede "Universal Periodic Review" door het Mensenrechtencomité van de Verenigde Naties in 2016 herhaald dat het de intentie heeft om werk te maken van de oprichting van een onafhankelijk nationaal mensenrechteninstituut conform de beginselen van Parijs.

De wet tot oprichting van een Federaal Instituut voor de bescherming en de bevordering van de rechten van de mens werd goedgekeurd in de plenaire vergadering van 25 april 2019 (*Parl. st.*, Kamer, 2018-2019, nr. 54-3670).

2. De "beginselen met betrekking tot het statuut van nationale instellingen" ("beginselen van Parijs"), goedgekeurd in 1993 door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties, vormen internationale minimumnormen met betrekking tot het oprichten van nationale instellingen inzake mensenrechten. Ze leveren een uitgebreid normatief kader inzake het statuut, de opdracht, de samenstelling, de bevoegdheden en de functioneringswijze van de belangrijkste binnenlandse mechanismen inzake de bescherming van de mensenrechten.

DO 2017201821863

Vraag nr. 2572 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Els Van Hoof van 16 maart 2018 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Europese strafmaat mensenhandel.

Afgelopen maanden verschenen verschillende berichten over jonge - vaak minderjarige - Nigeriaanse meisjes die in ons land in de prostitutie actief zijn. Europese aanpak is noodzakelijk, zo is er het Europese ETUTU-project waarbij op Europees niveau informatie en expertise wordt uitgewisseld over Nigeriaanse mensenhandel.

1. Où en est le dossier relatif à la création (ou non) d'un institut des droits de l'homme?

2. Une règle contraignante du droit international rend-elle obligatoire la création d'un tel institut?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2571 de madame la députée Veerle Wouters du 16 mars 2018 (N.):

1. Dans l'accord de gouvernement d'octobre 2014 et à son deuxième "Examen Périodique Universel" par le Conseil des Droits de l'Homme des Nations Unies en 2016, la Belgique a réitéré son intention de travailler activement à créer une institution nationale indépendante des droits de l'homme conforme aux Principes de Paris.

Le texte a été déposé au Parlement fédéral sous la proposition de loi 54/3670 portant création d'un Institut fédéral pour la protection et la promotion des droits Humains, et a été approuvé en plénière jeudi 25 avril 2019 (*Doc. Parl.*, Chambre, 2018-2019, n° 54-3670).

2. Les "principes relatifs au statut des institutions nationales" (les "Principes de Paris"), approuvés en 1993 par l'Assemblée générale des Nations Unies, constituent les normes internationales minimales concernant l'établissement des institutions nationales des droits de l'homme. Ils fournissent un vaste cadre normatif concernant le statut, la structure, le mandat, la composition, le pouvoir et les méthodes de fonctionnement des principaux mécanismes intérieurs de protection des droits de la personne.

DO 2017201821863

Question n° 2572 de madame la députée Els Van Hoof du 16 mars 2018 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Taux de la peine en Europe pour traite d'êtres humains.

Des informations diverses ont été publiées ces derniers mois concernant des jeunes filles - il s'agit souvent de mineures - nigérianes actives dans notre pays dans la prostitution. Une approche européenne s'impose, par le biais notamment du projet européen ETUTU dans le cadre duquel il est procédé à un échange d'informations et d'expertise concernant la traite d'êtres humains d'origine nigériane.

De Europese definitie van het begrip mensenhandel vinden we terug in richtlijn 2011/36/EU van het Europees Parlement en de Raad van 5 april 2011 inzake de voorkoming en bestrijding van mensenhandel en de bescherming van slachtoffers daarvan. Met deze richtlijn worden gemeenschappelijke basisregels opgesteld inzake het bepalen en bestraffen van strafbare feiten die onder mensenhandel vallen.

Waar in Europa echter geen overeenkomsten in bestaan is de strafmaat voor mensenhandel (met als doel seksuele uitbuiting). Daar waar in Spanje en het Verenigd Koninkrijk een mensenhandelaar minimaal 6 jaar krijgt, en het aantal jaar per slachtoffer verveelvoudigd wordt, gaat het in België vaak om straffen van vijf à zes jaar en in Duitsland om nog minder. Dit zorgt voor problemen: de mensensmokkelaars zijn zeer mobiel en verspreid over heel Europa en kunnen meisjes dan ook snel transfereren naar landen waar het risico voor de handelaars kleiner is.

Een goede indicatie van de problematiek biedt het dossier BITE (2012) over een crimineel Nigeriaans netwerk dat vanuit Spanje Nigeriaanse meisjes versaste naar België voor seksuele exploitatie. Gezien de Spaanse politie nog veel meer elementen kon verzamelen rond de verdachte, werd beslist om het dossier BITE integraal over te maken aan de Spaanse autoriteiten voor verder onderzoek.

Uiteindelijk werden er in Spanje vier hoofdverdachten gearresteerd. Het Spaanse openbaar ministerie vordert voor elke beklaagde een celstraf van 43 jaar, zijnde 172 jaar in totaal. Indien wij de verdachte met een Europees aanhoudingsbevel naar België hadden gehaald, zou het openbaar ministerie in het beste geval tussen zes à acht jaar opsluiting gevraagd kunnen hebben. Dat er een verschil in strafvordering/strafmaat bestaat tussen verschillende Europese landen kan aannemelijk zijn. Maar dat er zulke enorme verschillen bestaan in Europa is toch verwonderlijk.

1. Welke strafmaat wordt in België gemiddeld uitgesproken voor mensenhandel met als doel seksuele uitbuiting? Kan u een overzicht geven van uitgesproken straffen voor mensen die schuldig bevonden werden op grond van tenlasteleggingscode 37L, mensenhandel met als doel seksuele uitbuiting sinds 2014?

2. Hoe vaak worden verzwarende omstandigheden aangewend in de uitspraak? Kan u een overzicht geven van het aantal uitgesproken straffen met verzwarende omstandigheden?

La définition de la notion de traite d'êtres humains est donnée dans la directive 2011/36/EU du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2011 concernant la prévention de la traite d'êtres humains et la lutte contre ce phénomène ainsi que la protection des victimes. Cette directive énonce les règles de base communes en matière de définition et de sanction des faits punissables ressortissant à la traite d'êtres humains.

Toutefois aucun accord n'a été conclu au niveau européen concernant le taux de la peine pour la traite d'êtres humains (à des fins d'exploitation sexuelle). Alors qu'en Espagne et au Royaume-Uni, un trafiquant d'êtres humains encourt une peine minimale de 6 ans, et que le nombre d'années est multiplié par le nombre de victimes, les peines risquées en Belgique ne dépassent généralement pas cinq à six ans et elles sont moindres encore en Allemagne. Cette situation pose problème: les trafiquants d'êtres humains sont en effet très mobiles, déploient leurs activités sur l'ensemble de l'Europe et peuvent dès lors transférer rapidement des jeunes filles vers des pays où les trafiquants sont exposés à des risques moindres.

Le dossier BITE (2012), qui concerne un réseau criminel nigérian qui envoyait des jeunes filles nigérianes d'Espagne en Belgique à des fins d'exploitation sexuelle, donne une bonne indication de la problématique. Les autorités policières espagnoles étant en mesure de recueillir beaucoup plus d'informations concernant le suspect, il a été décidé de leur transmettre le dossier pour la suite de l'enquête.

Finalement, quatre suspects principaux ont été arrêtés en Espagne. Le ministère public espagnol réclame pour chacun des détenus une peine d'emprisonnement de 43 ans, soit 172 ans au total. Si nous avions fait venir le suspect en Belgique en lançant contre lui un mandat d'arrêt international, le ministère public aurait pu réclamer dans le meilleur des cas entre six et huit ans d'emprisonnement. L'on peut admettre qu'il existe entre les pays européens des différences s'agissant du taux de la peine mais des écarts d'une importance telle ne manquent pas d'étonner.

1. Quel taux de la peine est prononcé en moyenne en Belgique pour traite d'êtres humains à des fins d'exploitation sexuelle? Pouvez-vous fournir un aperçu des peines prononcées à l'encontre de personnes jugées coupables sur la base du code d'incrimination 37L - traite d'êtres humains à des fins d'exploitation sexuelle.

2. À quelle fréquence des circonstances aggravantes sont-elles invoquées dans le jugement? Pouvez-vous fournir un aperçu du nombre de peines prononcées avec des circonstances aggravantes?

3. Hoe verhouden deze cijfers zich ten opzichte van de uitgesproken straffen in andere EU-landen? Beschikt u over cijfers van de uitgesproken straffen met betrekking tot mensenhandel met als doel seksuele uitbuiting in de EU-landen Spanje, Verenigd Koninkrijk, Nederland en Duitsland sinds 2014?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2572 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Els Van Hoof van 16 maart 2018 (N.):

1. Gelet op het feit dat het niet mogelijk is om de eventuele straffen met uitstel te onderscheiden en de hoofdstraffen niet kunnen worden gelinkt aan hun eventuele bijkomende straffen, en het aantal straffen voor mensenhandel voor de betrokken periode (2014-2016) te groot is om de gegevens manueel te verwerken, is het niet mogelijk de gevraagde cijfers te verstrekken.

Er kan wel verwezen worden naar de cijfers die gepubliceerd werden in de rapporten van Myria, om een algemeen idee te hebben van de uitgesproken straffen. Er moet evenwel worden opgemerkt dat die cijfers geen rekening houden met de straffen met uitstel of het niveau ervan.

2. Momenteel is gedetailleerde informatie over de verzwarende omstandigheden niet beschikbaar. Op dit ogenblik en rekening houdend met de hervorming van de databank is het voorbarig cijfers te geven.

3. Het Eurostat-verslag inzake mensenhandel is een van de enige Europese verslagen waarin de statistieken van de lidstaten met elkaar worden vergeleken. Het verslag van 2015 (thans het laatst gepubliceerde) bevat wel het aantal veroordelingen, maar geen details over de strafmaten.

Het blijft voor het overige trouwens een delicate vergelijkingsoefening. Een tabel met de strafmaten zegt niets over de tenuitvoerlegging van de straffen en om een algemeen beeld te krijgen, is dat een element waarmee rekening moet worden gehouden. Aangezien er in elk rechtssysteem diverse strafuitvoeringsmodaliteiten zijn, is het riskant om enkel op basis van de strafmaten conclusies te trekken.

3. Quelle comparaison peut-on effectuer entre ces chiffres et ceux concernant les peines prononcées dans d'autres pays? Disposez-vous de chiffres concernant les peines prononcées depuis 2014 pour traite d'êtres humains à des fins sexuelles dans les pays UE que sont l'Espagne, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et l'Allemagne?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2572 de madame la députée Els Van Hoof du 16 mars 2018 (N.):

1. Étant donné qu'il est impossible de distinguer les sursis éventuels et de mettre en relation les peines principales avec leurs éventuelles peines accessoires, et vu le trop grand nombre de peines pour trafic d'êtres humains sur la période considérée (2014-2016) pour réaliser des traitements manuels, il n'est pas possible de fournir les chiffres demandés.

Il peut cependant être renvoyé aux chiffres publiés dans le rapports de Myria pour une idée générale des peines prononcées. Il faut cependant noter que ces chiffres ne sont pas mis en parallèle avec les sursis ou le niveau des sursis prononcés.

2. Pour le moment le détail des circonstances aggravantes n'est pas disponible. À ce stade et compte tenu également de la réforme de la banque de données, il serait prématuré de fournir ces chiffres.

3. Le rapport Eurostat sur la traite des êtres humains est l'un des seuls rapports européen reprenant des tableaux comparatifs des statistiques entre états membres. Si le rapport de 2015 (dernier publié à ce jour) reprend le nombre de condamnations, il ne donne pas détails sur le taux des peines.

Il reste qu'au demeurant il s'agit d'un exercice de comparaison délicat. Un tableau présentant des taux de peine ne dit rien sur leur exécution et pour avoir une vision globale c'est un élément à prendre en compte. Chaque système judiciaire intègre des modalités diverses d'exécution des peines si bien qu'il est hasardeux de tirer des conclusions sur le seul taux des peines.

DO 2017201822159

Vraag nr. 2596 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Patricia Ceysens van 28 maart 2018 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Onrechtmatige bedingen. - Marktpraktijken.

In boek XIV van het Wetboek Economisch Recht, "Marktpraktijken en consumentenbescherming betreffende beoefenaars van een vrij beroep", zijn drie hoofdstukken niet van toepassing op overeenkomsten opgesteld door een notaris in hun hoedanigheid van openbaar ambtenaar.

Het gaat meer bepaald over hoofdstuk 1 van titel 2, "Algemene verplichtingen tot informatie aan de consument", hoofdstuk 2 van titel 3, "Overeenkomsten op afstand" en hoofdstuk 3 van titel 3, "Buiten de gebruikelijke plaats van beroepsuitoefening gesloten overeenkomsten".

Alle andere bepalingen van boek XIV, waaronder hoofdstuk 5 van titel 3, "Onrechtmatige bedingen", zijn van toepassing op notarissen, al of niet in hun hoedanigheid van openbaar ambtenaar. Artikel XIV.51 WER bepaalt dat alle onrechtmatige bedingen gesloten tussen een vrije beroeper en een consument verboden en nietig zijn.

Het hiernavolgende beding in overeenkomsten met consumenten, zoals vastgelegd in artikel XIV.50 WER, is in ieder geval onrechtmatig en nietig:

"17° het bedrag vast te leggen van de vergoeding verschuldigd door de consument die zijn verplichtingen niet nakomt, zonder in een gelijkwaardige vergoeding te voorzien ten laste van de beoefenaar van een vrij beroep die in gebreke blijft;"

De eenvormige algemene verkoopsvoorwaarden voor openbare verkopen zijn van toepassing op alle vrijwillige en gerechtelijke openbare verkopen van onroerende goederen waartoe wordt overgegaan in België. Artikel 47 van deze eenvormige algemene verkoopsvoorwaarden bepaalt de sanctie voor de in gebreke gebleven koper in het geval van een nieuwe verkoop. Zo is de in gebreke gebleven koper verplicht het verschil te betalen tussen zijn aankoopsprijs en de prijs behaald bij de nieuwe verkoop, zonder het eventueel verschil in meer te kunnen opeisen.

DO 2017201822159

Question n° 2596 de madame la députée Patricia Ceysens du 28 mars 2018 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les clauses abusives. - Pratiques du marché.

Le livre XIV du Code de droit économique "Pratiques du marché et protection du consommateur relatives aux professions libérales" comprend trois chapitres qui exclut du champ d'application de la loi les conventions rédigées par un notaire en sa qualité d'officier public.

Il s'agit plus particulièrement du chapitre 1 du titre 2 "Obligations générales d'information au consommateur", du chapitre 2 du titre 3 "Contrats à distance" et du chapitre 3 du titre 3 "Des contrats hors du lieu habituel d'exercice de la profession".

Toutes les autres dispositions du livre XIV, parmi lesquelles le chapitre 5 du titre 3, "Des clauses abusives", s'appliquent au notaire qu'il agisse ou non en sa qualité d'officier public. L'article XIV.51 du CDE stipule que toute clause abusive conclue entre une personne exerçant une profession libérale et un consommateur est interdite et nulle.

Dans les contrats conclus entre une personne exerçant une profession libérale et un consommateur, la clause suivante, telle que stipulée à l'article I XIV.50, 17° CDE est en tout cas abusive et nulle:

"une clause ayant pour objet de déterminer le montant de l'indemnité due par le consommateur qui n'exécute pas ses obligations, sans prévoir une indemnité du même ordre à charge de la personne exerçant une profession libérale qui n'exécute pas les siennes;"

Le cahier des charges général uniforme pour les ventes publiques s'applique à toute vente publique immobilière, volontaire ou judiciaire, organisée en Belgique. L'article 47 dudit cahier des charges précise la sanction encourue par l'acquéreur défaillant en cas de nouvelle vente. L'acquéreur défaillant sera tenu de s'acquitter de la différence entre son prix et celui de la nouvelle vente, sans pouvoir réclamer l'excédent éventuel.

De in gebreke gebleven koper is eveneens gehouden tot betaling van de intresten op zijn prijs en de kosten, aan de bedongen rentevoet en dit voor de periode beginnend bij de dag waarop de toewijzing aan hem zelf definitief is geworden, en eindigend op de dag dat de toewijzing op nieuwe verkoop definitief wordt, alsook tot betaling van de kosten die door zijn tekortkoming werden veroorzaakt en niet ten laste van de nieuwe koper worden gelegd, met daarenboven een som gelijk aan tien % van zijn koopprijs die de verkoper toekomt als een forfaitaire schadeloosstelling.

De eenvormige algemene verkoopsvoorwaarden voorzien enkel in een sanctie voor de koper die zijn verplichtingen niet nakomt, maar niet in een sanctie voor de verkoper die zijn verplichtingen niet nakomt. Dat lijkt op het eerste zicht strijdig met artikel XIV.50, 17°.

1. Zijn de wettelijke bepalingen in verband met onrechtmatige bedingen ook van toepassing op de eenvormige algemene verkoopsvoorwaarden voor openbare verkopen, opgesteld door een notaris ter gelegenheid van de openbare verkoop van een onroerend goed?

2. Is het mogelijk dat een onrechtmatig beding voorkomt in dergelijke algemene verkoopsvoorwaarden of zijn notarissen die optreden in hun functie als openbaar ambtenaar hiervan uitgesloten? Indien ja, waarom blijkt dit dan niet uit de wet waar de notaris die optreedt als openbaar ambtenaar niet uitgesloten wordt in boek XIV, titel 3, hoofdstuk 5 van het Wetboek Economisch Recht?

3. Artikel 3.3., i van de richtlijn 2011/83 van 25 oktober 2017 sluit het toepassingsgebied van de richtlijn uit op overeenkomsten die worden opgesteld door een openbaar ambtenaar. Impliceert dit dat in dit soort overeenkomsten alsnog onrechtmatige bedingen kunnen voorkomen?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2596 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Patricia Ceysens van 28 maart 2018 (N.):

Vooreerst dient opgemerkt dat Boek XIV WER opgeheven werd door artikel 256, 2° van de wet van 15 april 2018 houdende hervorming van het ondernemingsrecht.

1 en 2. De wettelijke bepalingen in verband met onrechtmatige bedingen zijn ook van toepassing op de beoefenaars van een vrij beroep.

L'acquéreur défaillant sera, en outre, redevable au vendeur des intérêts sur son prix et des frais impayés, au taux stipulé, depuis le jour où l'adjudication à son profit est devenue définitive jusqu'au jour où la nouvelle vente devient définitive. De même, il sera redevable des frais occasionnés par sa défaillance qui ne seraient pas pris en charge par l'acquéreur définitif, ainsi que d'une somme égale à dix pour cent de son prix d'adjudication, revenant au vendeur à titre de dommages et intérêts forfaitaires.

Le cahier des charges général uniforme pour les ventes publiques ne prévoit de sanction que pour l'acquéreur défaillant, mais aucune pour le vendeur défaillant. Cela semble a priori contraire aux dispositions de l'article XIV.50, 17°.

1. Les dispositions légales relatives aux clauses abusives s'appliquent-elles également au cahier des charges général uniforme pour les ventes publiques rédigé par un notaire à l'occasion de la vente publique d'un bien immobilier?

2. Une clause abusive pourrait-elle apparaître dans un tel cahier des charges ou les notaires instrumentant en leur qualité d'officier public sont-ils exclus du champ d'application de cette disposition? Dans l'affirmative, pourquoi cela ne ressort-il pas de la loi qui dans le livre XIV, titre 3, chapitre 5 du Code de droit économique, n'exclut pas le notaire instrumentant en sa qualité d'officier public?

3. L'article 3.3., i de la directive 2011/83 du 25 octobre 2017 exclut de son champ d'application les contrats établis par un officier public. Cela implique-t-il que des clauses abusives pourraient encore apparaître dans ce type de contrat?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2596 de madame la députée Patricia Ceysens du 28 mars 2018 (N.):

Il convient avant tout de souligner que le livre XIV du CDE a été abrogé par l'article 256, 2° de la loi du 15 avril 2018 portant réforme du droit des entreprises.

1 et 2. Les dispositions légales relatives aux clauses abusives s'appliquent également aux titulaires d'une profession libérale.

Artikel 47 van de eenvormige algemene verkoopsvorwaarden voor openbare verkopen voorziet sancties ten laste van de koper ten opzichte van de verkoper en heeft bijgevolg betrekking op de verhouding tussen de koper en de verkoper. De notaris treedt hierbij evenwel niet op in de hoedanigheid van verkoper; hij is louter diegene die de verkoop leidt (artikel 6 eenvormige algemene verkoopsvorwaarden voor openbare verkopen). De wettelijke bepalingen in verband met onrechtmatige bedingen hebben in deze context bijgevolg geen betrekking op de notaris.

3. Artikel 3.3, i van de richtlijn 2011/83/EU stelt dat deze richtlijn niet van toepassing is op overeenkomsten die overeenkomstig de wetten van de lidstaten worden opgesteld door een openbaar ambtenaar die volgens de wet onafhankelijk en onpartijdig moet zijn en die door het verstrekken van uitgebreide juridische informatie dient te verzekeren dat de consument de overeenkomst alleen na zorgvuldig juridisch beraad en met kennis van de juridische reikwijdte ervan sluit.

Wat oneerlijke bedingen betreft, is het enige doel van deze richtlijn evenwel de invoeging van een nieuw artikel 8bis in Richtlijn 93/13/EEG van 5 april 1993 betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten.

Deze wijziging heeft dus niet tot gevolg dat het toepassingsgebied van Richtlijn 93/13/EEG wordt gewijzigd; dat blijft vastgelegd door de bepalingen van die richtlijn en omvat geen uitsluiting met betrekking tot notarissen.

Zo zal bijvoorbeeld een hypothecaire kredietovereenkomst tussen een bank en een consument die in een notariële akte is vastgelegd, effectief onderworpen zijn aan de wettelijke bepalingen inzake oneerlijke bedingen, zoals met name blijkt uit het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 17 juli 2014 in zaak C-169/14.

DO 2017201822355

Vraag nr. 2958 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Asbestverwijdering in federale gebouwen.

Ter aanvulling van mijn informatie over de asbestverwijdering in federale gebouwen, waarvoor de Regie der Gebouwen bevoegd is, kreeg ik graag een antwoord op de volgende vragen voor de jaren 2014, 2015, 2016 en 2017.

1. In hoeveel federale gebouwen, in totaal en per gewest, werd er asbest aangetroffen?

L'article 47 du cahier des charges général uniforme pour les ventes publiques prévoit des sanctions à charge de l'acquéreur à l'égard du vendeur et a trait par conséquent au rapport entre l'acquéreur et le vendeur. Le notaire n'intervient toutefois pas dans ce cadre en qualité de vendeur; il dirige uniquement la vente (article 6 du cahier des charges général uniforme pour les ventes publiques). Dans ce contexte, les dispositions légales relatives aux clauses abusives ne concernent dès lors pas le notaire.

3. L'article 3.3, i), de la directive 2011/83/UE précise qu'elle n'est pas applicable aux contrats qui sont établis, conformément aux droits des États membres, par un officier public tenu par la loi à l'indépendance et à l'impartialité et devant veiller, en fournissant une information juridique complète, à ce que le consommateur ne conclue le contrat qu'après mûre réflexion juridique et en toute connaissance de sa portée juridique.

Toutefois, en ce qui concerne les clauses abusives, cette directive a pour seul objet d'insérer un nouvel article 8bis dans la directive 93/13/CEE du 5 avril 1993 concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs.

Cette modification n'a donc pas pour effet de modifier le champ d'application de la directive 93/13, lequel reste déterminé par les dispositions de ladite directive et ne comporte pas d'exclusion relative aux notaires.

C'est ainsi, à titre d'exemple, qu'un contrat de prêt hypothécaire entre une banque et un consommateur qui serait constaté dans un acte notarié sera effectivement soumis aux dispositions légales relatives aux clauses abusives, comme l'illustre notamment l'arrêt du 17 juillet 2014 de la Cour de Justice de l'union européenne dans l'affaire C-169/14.

DO 2017201822355

Question n° 2958 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Le désamiantage des bâtiments fédéraux.

Afin de compléter mon information sur le désamiantage des bâtiments fédéraux, relevant de la Régie des Bâtiments, je souhaiterais obtenir des réponses aux questions suivantes pour les années 2014, 2015, 2016 et 2017.

1. Quel est le nombre total d'immeubles fédéraux dans lesquels de l'amiante a été identifiée par région du pays?

2. Hoeveel asbestverwijderingswerken werden er per gewest door of in opdracht van de diensten uitgevoerd?

3. Hoeveel heeft de asbestverwijdering per gewest in totaal gekost?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2958 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

De gevraagde gegevens kunnen in de bijgevoegde tabel teruggevonden worden.

Sommige kleine asbestsaneringen worden uitgevoerd in het kader van globale renovaties en zijn niet in deze tabel opgenomen.

Naast de eigenlijke asbestsanering kunnen er in de opgegeven bedragen ook vervangingsmaterialen voorzien zijn (bijvoorbeeld asbestvrije isolatie ter vervanging van asbesthoudende).

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 2017201822357

Vraag nr. 2959 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Koninklijk Conservatorium Brussel.

Wat is de stand van zaken van het dossier inzake de werken in het Koninklijk Conservatorium Brussel? Welke maatregelen worden er dit jaar, in directe samenwerking met de gemeenschapsoverheden, concreet genomen voor de renovatie van de site?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2959 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

Ter herinnering, de renovatiewerkzaamheden van het Koninklijk Conservatorium van Brussel zullen worden uitgevoerd door het Koninklijk Conservatorium van Brussel nv, waarvan de aandeelhouders zijn: nv School Invest, de Franse Gemeenschap en de Regie der Gebouwen.

2. Quel est le total d'opérations de désamiantage opéré par ou au nom des services par région du pays?

3. Quel est le total financier afférent aux opérations de désamiantage par région du pays?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2958 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

Les informations demandées peuvent être retrouvées dans le tableau annexé.

Certains petits désamiantages sont effectués dans le cadre de rénovations globales et ne sont pas repris dans ce tableau.

Outre le désamiantage proprement dit, les montants indiqués peuvent également comprendre des matériaux de remplacement (par exemple une isolation sans amiante en remplacement d'une isolation contenant de l'amiante).

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 2017201822357

Question n° 2959 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Le Conservatoire royal de Bruxelles.

Afin de compléter mon information sur le chantier du Conservatoire royal de Bruxelles, pourriez-vous communiquer l'état des lieux de ce dossier? Concrètement, quelles mesures sont prévues cette année pour la rénovation des lieux, en synergie directe avec les pouvoirs communautaires?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2959 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

Pour rappel, les travaux de rénovation du Conservatoire Royal de Bruxelles, seront entrepris par la SA Conservatoire Royal de Bruxelles dont les actionnaires sont: nv School Invest, la Communauté française et la Régie des Bâtiments.

In het kader van de totaalrenovatie van het Koninklijk Conservatorium is op 20 juli 2018 het studiecontract aan AM Origin Architecture Engineering - A2RC Architects - FVWW toegewezen door Beliris. Dit vast gedeelte van de studie omvat proefnemingen, onderzoeken, opmaak van een behoefteprogramma en een gedetailleerd Masterplan. Deze studie zal ongeveer 12 maanden in beslag nemen. Volgens de planning van Beliris zouden de renovatiewerken begin 2023 van start kunnen gaan.

In 2018 heeft de Regie der Gebouwen volgende werken reeds uitgevoerd: beveiliging in de concertzaal en op de scène, beveiligingswerken aan de nooduitgang en dakwerken vooraan.

DO 2017201822425

Vraag nr. 2620 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 17 april 2018 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

De overbrenging van vreemde gedetineerden naar hun landen van herkomst.

Krachtens verschillende verdragen en/of bilaterale overeenkomsten kunnen gevangenen met vreemde nationaliteit worden overgebracht naar hun land van herkomst om daar de rest van hun straf uit te zitten. Men maakt daarbij het onderscheid tussen overbrenging met toestemming van de gedetineerde en overbrenging zonder toestemming van de gedetineerde.

1. Kan u voor elk van de landen waarmee in 2015 een overbrengingsakkoord met toestemming bestond, melden hoeveel personen met de nationaliteit van die landen in dat jaar in onze gevangnissen zaten? Graag eveneens voor wat de landen betreft met een overbrengingsakkoord zonder toestemming.

2. Hoeveel dossiers werden in 2015 opgestart om:

- a) gedetineerden over te brengen naar hun land van herkomst met hun toestemming;
- b) gedetineerden over te brengen naar hun land van herkomst zonder hun toestemming?

Graag een opsplitsing per land.

3. Hoeveel overbrengingen werden in 2015 effectief gerealiseerd inzake:

- a) overbrenging van gedetineerden met hun toestemming;

Dans le cadre de rénovation totale du Conservatoire Royal, le contrat d'étude a été attribué par Beliris à AM Origin Architecture Engineering - A2RC Architects - FVWW le 20 juillet 2018. Cette tranche fixe de l'étude comprend les essais, les études, l'établissement d'un programme des besoins et d'un Masterplan détaillé. Cette étude durera environ 12 mois. Suivant le planning de Beliris, les travaux de rénovation devraient débuter début 2023.

En 2018, la Régie des Bâtiments a déjà effectué les travaux suivants: sécurisation dans la salle de concert et sur la scène, travaux de sécurisation à la sortie de secours et travaux de toiture à l'avant.

DO 2017201822425

Question n° 2620 de madame la députée Barbara Pas du 17 avril 2018 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Le transfèrement de détenus étrangers vers leur pays d'origine.

En vertu de différents traités et/ou conventions bilatéraux, les prisonniers de nationalité étrangère peuvent être transférés vers leur pays d'origine pour y purger le reste de leur peine. Il faut distinguer dans ce cadre le transfèrement avec le consentement et sans le consentement du détenu.

1. Pourriez-vous, pour chacun des pays avec lesquels il existait en 2015 un accord de transfèrement avec le consentement du détenu, indiquer combien de personnes de la nationalité de ces pays étaient incarcérées en Belgique en 2015? Je souhaite aussi recevoir ce chiffre en ce qui concerne les pays avec lesquels il existait un accord de transfèrement sans le consentement du détenu.

2. Combien de dossiers ont-ils été ouverts en 2015 en vue de:

- a) transférer des détenus vers leur pays d'origine avec leur consentement;
- b) transférer des détenus vers leur pays d'origine sans leur consentement?

Pourriez-vous ventiler ce chiffre par pays?

3. Combien de transfèrments ont-ils été réalisés de manière effective en 2015:

- a) avec le consentement des détenus;

b) overbrenging van gedetineerden zonder hun toestemming?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2620 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 17 april 2018 (N.):

1. In bijlage wordt een tabel gepubliceerd met de gemiddelde dagelijkse bevolking van de respectievelijke landen in 2015. Voor verschillende landen (bijv. Marokko) beschikken de betrokkenen echter ook over de Belgische nationaliteit en zijn dus sowieso geen "kandidaat" om te worden overgebracht.

2 en 3. In bijlage worden twee tabellen gepubliceerd met enerzijds de overbrengingsdossiers met en zonder toestemming naar het land van herkomst of een ander land die geopend zijn in 2015, en de gerealiseerde overbrengingen voor het jaar 2015. Wel dient opgemerkt te worden dat de dossiers inzake overbrenging opgestart in een bepaald jaar niet steeds leiden tot een effectieve overbrenging in dat zelfde jaar.

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 2017201822458

Vraag nr. 2628 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Chastel van 18 april 2018 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Staatloosheid.

1. Hoeveel aanvragen voor de status van staatloze werden er in 2014, 2015, 2016 en 2017 ingediend?

2. Hoeveel aanvragen voor de status van staatloze werden er in 2014, 2015, 2016 en 2017 ingewilligd?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2628 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Chastel van 18 april 2018 (Fr.):

Overeenkomstig de artikelen 569 en 632bis van het Gerechtelijk Wetboek behoren de procedures tot erkenning van de status van staatloze tot de bevoegdheid van de familierechtbank die zitting houdt ter zetel van het Hof van Beroep of, wanneer de procedure in het Duits wordt gevoerd, de familierechtbank van Eupen.

b) sans le consentement des détenus?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2620 de madame la députée Barbara Pas du 17 avril 2018 (N.):

1. En annexe il est publié un tableau indiquant la population quotidienne moyenne des pays respectifs en 2015. Différents détenus (marocains par exemple) possèdent toutefois également la nationalité belge et ne sont dès lors pas des candidats au transfèrement.

2 et 3. Il est publié en annexe deux tableaux. Le premier concerne les dossiers de transfèrement avec et sans consentement vers le pays d'origine ou un autre pays qui ont été ouverts en 2015 et le second concerne les transfèrements qui ont été réalisés en 2015. Il convient toutefois de souligner que les dossiers de transfèrement ouverts au cours d'une année déterminée n'aboutissent pas toujours à un transfèrement effectif au cours de cette même année.

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 2017201822458

Question n° 2628 de monsieur le député Olivier Chastel du 18 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Apatrié.

1. Combien de dossiers d'apatridie ont été déposés en 2014, 2015, 2016 et 2017?

2. Combien de statuts d'apatridie ont été octroyés en 2014, 2015, 2016 et 2017?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2628 de monsieur le député Olivier Chastel du 18 avril 2018 (Fr.):

Conformément aux articles 569 et 632bis du Code judiciaire, les procédures de reconnaissance du statut d'apatride relèvent de la compétence du Tribunal de la Famille qui est établi au siège de la Cour d'appel ou du tribunal de la famille d'Eupen lorsque la procédure est en langue allemande.

De FOD Justitie is als administratieve overheid niet betrokken bij de toekenning van dit statuut en beschikt zelf evenmin over statistische gegevens.

De vraag kan gericht worden aan de minister van Binnenlandse Zaken, die bevoegd is voor het beheer van het Rijksregister. Binnen het systeem van het Rijksregister bestaat immers een specifieke code die de registratie toelaat als staatloze.

DO 2017201822472

Vraag nr. 2630 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Chastel van 18 april 2018 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Aantal bedienaars van de erediensten/aalmoezeniers.

1. Hoe is het aantal bedienaars van de erediensten in de penitentiaire instellingen in 2016 en 2017 geëvolueerd?

2. Zijn er voor 2018 nieuwe aanwervingen, met name van imams, gepland?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2630 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Chastel van 18 april 2018 (Fr.):

Een tabel met de evolutie van het aantal gevangenis-aalmoezeniers en consultants sinds 2016.

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 2017201822762

Vraag nr. 2658 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Maingain van 25 april 2018 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Lage personeelsbezetting bij het Luxemburgse parket (MV 24525).

Ik heb u onlangs een vraag gesteld over het tekort aan griffiers, assistenten en magistraten bij de rechtbank van eerste aanleg te Luxemburg.

Le SPF Justice, en tant qu'autorité administrative, n'est pas impliqué dans l'octroi de ce statut et ne dispose pas non plus de données statistiques à cet égard.

La demande peut être adressée au ministre de l'Intérieur qui est compétent pour la gestion du Registre national. Le système du Registre national contient en effet un code spécifique permettant l'enregistrement des personnes apatrides.

DO 2017201822472

Question n° 2630 de monsieur le député Olivier Chastel du 18 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Nombre de ministres du culte/aumôniers.

1. Pouvez-vous indiquer l'évolution du nombre de ministres du culte actifs dans les établissements pénitentiaires en 2016 et 2017?

2. Des recrutements, notamment d'imams, sont-ils envisagés pour 2018?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2630 de monsieur le député Olivier Chastel du 18 avril 2018 (Fr.):

Un tableau indiquant l'évolution du nombre des aumôniers et conseillers de prison gardiens de prison/consultants depuis 2016.

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 2017201822762

Question n° 2658 de monsieur le député Olivier Maingain du 25 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Parquet du Luxembourg. - Faible taux d'occupation (QO 24525).

Récemment, je vous ai interrogé sur l'insuffisance de greffiers, d'assistants et de magistrats au tribunal de première instance du Luxembourg.

Het Luxemburgse parket is er niet beter aan toe. De personeelsbezetting bedraagt er niet meer dan 55 % (11 magistraten op een wettelijke formatie van 20) en is daarmee de laagste van het land.

Om de onderliggende redenen te achterhalen is de Verenigde advies- en onderzoekscommissie (VAOC) van de Hoge Raad voor de Justitie (HRJ) medio 2017 met een audit gestart.

In het onderzoeksverslag, dat op 15 maart 2018 werd bekendgemaakt, maakt de procureur des Konings van Luxemburg geen al te beste beurt. Er zouden heel wat vragen zijn bij zijn interne beheer (toekennen van vakantie zonder voor een voldoende bezetting te zorgen, misprijzende houding tegenover sommigen en een voorkeursbehandeling voor anderen, onvoldoende anticiperen op problemen, ontbreken van een globaal strafbeleid, enz.). Bovendien zouden kandidaten voor de functie van substituit bij het parket worden ontmoedigd, waardoor volgens het verslag een beroep moest worden gedaan op psychosociale dienstverlening door een gespecialiseerde instantie.

Ook met betrekking tot uw functioneren rijzen er vragen, aangezien het de minister van Justitie en diens administratie zijn die het personeelsverloop bij de hoven en rechtbanken moeten opvolgen en die op tijd de nodige selectieproeven moeten organiseren zodat kandidaten voor bepaalde functies over de wettelijk vereiste attesten beschikken.

Het is overigens om die reden dat het College van het openbaar ministerie tijdens zijn vergadering van 26 oktober 2017 eenparig een voorstel voor een nieuwe vakantieplanning voor de magistraten heeft goedgekeurd. Voor het Luxemburgse parket voorzag dat plan in de aanwerving van een jurist en een criminoloog.

1. In het rapport wordt onderstreept dat de procureur des Konings niet bij machte is om de situatie bij het Luxemburgse parket recht te zetten. Welke maatregelen zult u nemen, wetend dat zijn mandaat normaal gezien tot het voorjaar van 2019 loopt?

Volgens het rapport van de HRJ kunnen de Hoge Raad en de procureur-generaal van Luxemburg de zaak voorleggen aan het evaluatiecollege. Op grond van de artikelen 400 en 405 van het Gerechtelijk Wetboek kunnen de procureurs-generaal bij de hoven van beroep tuchtstraffen opleggen, gaande van de terechtwijzing tot de ontzetting uit het ambt. Welke bijkomende maatregel zult u binnen uw bevoegdheidsdomein nemen?

Le parquet du Luxembourg n'est pas non plus en reste. Avec un taux d'occupation de 55 % seulement (soit 11 magistrats sur un cadre légal de 20), le parquet du Luxembourg connaît l'effectif le plus faible du pays.

Pour tenter d'en comprendre les raisons, la Commission d'enquête et d'avis réunie (CEAR) du Conseil supérieur de la Justice (CSJ) a lancé un audit à la mi-2017.

Son rapport, rendu public le 15 mars 2018, est accablant pour le procureur du Roi du Luxembourg. Ce dernier serait responsable d'une gestion interne très contestée (octroi de congés sans s'assurer d'une permanence suffisante, mépris envers certains et favoritisme envers d'autres, manque d'anticipation des problèmes, absence de politique criminelle globale, *etc.*) mais aussi de la dissuasion de candidats à la fonction de substitut au sein du parquet, rendant ainsi indispensable - selon les mots du rapport - "une intervention psychosociale par un organisme spécialisé en la matière".

Une autre question se pose dans votre chef, puisqu'il revient au ministre de la Justice et à son administration de suivre la rotation de personnel au sein des cours et tribunaux et d'organiser à temps les sélections nécessaires pour obtenir les attestations légalement requises pour se porter candidat à certaines fonctions.

C'est d'ailleurs pour cette raison que le Collège du ministère public a approuvé, à l'unanimité, une proposition d'un nouveau plan de vacances des magistrats lors de sa réunion du 26 octobre 2017. Ce plan prévoyait, pour le parquet du Luxembourg, le recrutement d'un juriste et d'un criminologue.

1. Compte tenu du fait que le rapport souligne "l'incapacité" du procureur du Roi à rétablir la situation au parquet du Luxembourg et que son mandat court normalement jusqu'au printemps 2019, quelles mesures entendez-vous prendre?

Le rapport du CSJ prévoit en effet la possibilité, pour le CSJ et le procureur général du Luxembourg, de saisir le Collège d'évaluation. Les articles 400 et 405 du Code judiciaire prévoient quant à eux la possibilité, pour les procureurs généraux près des cours d'appel, de prendre des sanctions disciplinaires allant du rappel à l'ordre à la destitution. Quelle mesure complémentaire - et pour laquelle vous avez compétence - jugez-vous utile de prendre?

2. Zult u, met toepassing van artikel 14 van de wet van 18 februari 2014 betreffende de invoering van een verzelfstandigd beheer voor de rechterlijke organisatie het College van het openbaar ministerie vragen bijeen te komen? Zult u het College vragen een aanbeveling te formuleren of een richtlijn uit te vaardigen?

3. Wanneer komt er een echte werklastmeting bij de verschillende parketten, waarbij ook andere gegevens dan louter de input en de output worden bestudeerd?

4. Welk gevolg zult u geven aan het voorstel voor een nieuwe vakantieplanning voor de magistraten dat het College van het openbaar ministerie u eind vorig jaar heeft bezorgd?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2658 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Maingain van 25 april 2018 (Fr.):

De minister van Justitie heeft het verslag van de Hoge Raad voor de Justitie van 14 maart 2018 met betrekking tot het bijzondere onderzoek over de werking van het parket te Luxemburg goed ontvangen. De Hoge Raad voor de Justitie heeft in dat verslag een aantal vaststellingen opgenomen over de werking van het parket te Luxemburg en over de wijze van leiding geven door de procureur des Konings van dat parket. Op grond daarvan doet de Raad verschillende aanbevelingen.

De toenmalige procureur des Konings van Luxemburg heeft intussen beslist zijn mandaat stop te zetten. De functie is vacant verklaard. Er zijn twee kandidaten en de procedure is nog lopende.

De kwaliteiten die van een procureur des Konings worden verwacht, worden uitgewerkt in het profiel opgesteld door de Hoge Raad voor de Justitie op grond van artikel 259*bis*-13 van het Gerechtelijk Wetboek en bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 6 november 2015.

Naast een follow-upgesprek over de uitvoering van zijn beheersplan in de loop van het tweede jaar van uitoefening van zijn mandaat, wordt een procureur des Konings enkel geëvalueerd bij het verstrijken van zijn eerste mandaat, meer bepaald tijdens het vijfde jaar van zijn mandaat volgens de nadere regels bepaald in artikel 259*novies* van het Gerechtelijk Wetboek.

Zoals vermeld in het verslag van de Hoge Raad voor de Justitie bestaat er thans geen wettelijke grondslag om over te gaan tot een tussentijdse evaluatie van een procureur des Konings, in de loop van zijn mandaat.

2. Allez-vous, comme le prévoit l'article 14 de la loi du 18 février 2014 relative l'introduction d'une gestion autonome pour l'organisation judiciaire, inviter le Collège du ministère public à se réunir en urgence? Allez-vous lui demander d'édicter une recommandation ou une directive?

3. Quand la charge de travail dans les différents parquets du pays sera-t-elle effectivement évaluée, en prenant soin d'évaluer d'autres éléments que les seuls *inputs* et *outputs*?

4. Quelle suite allez-vous donner à la proposition de plan de vacances des magistrats que vous a remis fin de l'année passée le Collège du ministère public?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2658 de monsieur le député Olivier Maingain du 25 avril 2018 (Fr.):

Le ministre de la Justice a bien reçu le rapport du Conseil supérieur de la Justice du 14 mars 2018 relatif à l'enquête spéciale sur le fonctionnement du parquet du Luxembourg. Le Conseil supérieur de la Justice y intègre une série de constats sur le fonctionnement du parquet du Luxembourg et sur la méthode de direction par le procureur du Roi de ce parquet. Sur cette base, le Conseil émet plusieurs recommandations.

Entre-temps le procureur du Roi du Luxembourg de l'époque a décidé de mettre fin à son mandat. La fonction a été déclarée vacante. Il y a deux candidats. La procédure est toujours en cours.

Les qualités attendues d'un procureur du Roi sont développées dans le profil établi par le Conseil supérieur de la Justice sur la base de l'article 259*bis*-13 du Code judiciaire et publié au *Moniteur belge* du 6 novembre 2015.

Outre un entretien de suivi concernant la mise en place de son plan de gestion au cours de la deuxième année d'exercice de son mandat, un procureur du Roi est seulement évalué au terme de son premier mandat, plus précisément au cours de la cinquième année de son mandat selon les modalités déterminées par l'article 259*novies* du Code judiciaire.

Comme le rapport du Conseil supérieur de la Justice l'énonce, il n'existe pas aujourd'hui de base légale permettant de procéder à une évaluation intermédiaire d'un procureur du Roi, dans le courant de son mandat.

Artikel 184 van het Gerechtelijk Wetboek, ingevoegd bij de wet van 18 februari 2014, waarnaar wordt verwezen, biedt de Colleges de mogelijkheid aanbevelingen en dwingende richtlijnen te formuleren met het oog op de organisatie van een coherente werking en een adequate coördinatie van het beheer in het openbaar ministerie of in de hoven en rechtbanken.

De minister is er volledig van overtuigd dat een modern beheer van de rechterlijke orde onderstelt dat de middelen op billijke wijze worden verdeeld op grond van een actuele en objectieve analyse van werklast en doelstellingen. De ontwikkeling van de methode voor de meting van de werklast van de hoven en rechtbanken en het openbaar ministerie is toevertrouwd respectievelijk aan het College van de hoven en rechtbanken en aan het College van het openbaar ministerie. Er zijn nog geen gestabiliseerde resultaten om die werklast te kennen en strategische conclusies eruit te kunnen trekken.

Er zijn intussen wel zes vacatures lopende voor substituit bij het parket van Luxemburg. Om het parket bij te staan werden daarnaast extra parketjuristen aangeworven, waardoor het parket momenteel kan rekenen op negen parketjuristen.

DO 2017201822763

Vraag nr. 2659 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 25 april 2018 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Parket van Luxemburg. - Onderzoek van de HRJ (MV 24593).

De Hoge Raad voor de Justitie (HRJ) heeft bij het parket van Luxemburg een onderzoek uitgevoerd om vast te stellen waarom de personeelsbezetting van magistraten er abnormaal laag is.

Volgens de resultaten van het door de HRJ uitgevoerde onderzoek is het tekort aan magistraten en het gebrek aan kandidaten bij het parket van Luxemburg in hoofdzaak te wijten aan interne beheersproblemen, de slechte sfeer als gevolg van de desorganisatie van de diensten en de privileges die sommige personen genieten, het gebrek aan respect voor de mensen die er werken en het gebrek aan opleiding van de gerechtelijke stagiairs.

De auteurs van het rapport merken op dat vier gerechtelijke stagiairs die kandidaat waren voor de functie van substituit bij het parket van Luxemburg, niet zijn gebleven wegens de houding van de procureur des Konings. Een magistratuur heeft om diezelfde reden zijn ontslag ingediend.

L'article 184 du Code judiciaire, inséré par la loi du 18 février 2014, auquel est fait référence, donne la possibilité aux Collèges d'émettre des recommandations et des directives contraignantes afin d'organiser un fonctionnement cohérent et une coordination adéquate de la gestion, soit au sein du ministère public, soit au sein des cours et tribunaux.

Le ministre est pleinement convaincu qu'une gestion moderne de l'ordre judiciaire suppose que les moyens soient répartis équitablement, se basant sur une analyse actuelle et objective de la charge de travail et des objectifs. Le développement de la méthode de mesure de la charge de travail des cours et tribunaux et du ministère public a été confié respectivement au Collège des cours et tribunaux et au Collège du ministère public. Il n'existe pas encore de résultats stabilisés permettant de connaître cette charge de travail et de pouvoir en tirer des conclusions stratégiques.

Entre-temps, six places vacantes ont été ouvertes pour le parquet de Luxembourg. Pour donner un soutien au parquet, des juristes de parquets supplémentaires ont été engagés, de sorte qu'aujourd'hui le parquet peut compter sur neuf juristes de parquet.

DO 2017201822763

Question n° 2659 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 25 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Parquet du Luxembourg. - Enquête du CSJ (QO 24593).

Une enquête a été réalisée au sein du parquet du Luxembourg par le Conseil supérieur de la Justice (CSJ) dans le but de comprendre pourquoi le taux d'occupation du cadre de magistrats est anormalement bas.

Selon les résultats de l'enquête menée par le CSJ, "(...) la désaffection du parquet du Luxembourg résulte essentiellement des problèmes de gestion interne, du climat général délétère ambiant lié à la désorganisation des services et du statut privilégié accordé à certaines personnes, du manque de considération à l'égard des personnes qui y travaillent et du manque de formation des stagiaires judiciaires, (...)".

Les rédacteurs du rapport notent que "l'attitude du procureur du Roi a fait fuir quatre candidats, stagiaires judiciaires, à la fonction de substitut au parquet du Luxembourg (...). Cette attitude a conduit un magistrat à présenter sa démission."

Voorts staat er in het rapport dat een psychosociale interventie door een gespecialiseerde instelling noodzakelijk lijkt, omdat tal van medewerkers van het parket onder de situatie lijden.

De HRJ besluit het rapport met de weinig bemoedigende conclusie dat er gevreesd wordt dat de procureur des Konings niet in staat is om zich anders op te stellen in zijn relaties met anderen ondanks de initiatieven die hij genomen heeft en dat er voorts geen enkele aanwijzing is waaruit de HRJ kan opmaken dat de procureur des Konings werkelijk in staat is tot zelfreflectie.

De HRJ onderstreept voorts, in zijn audit *Personeelsbeheer in de rechtbanken van eerste aanleg* van december 2017 dat er een gemeenschappelijk, betrouwbaar en gedragen instrument voor de meting van de werklust zou moeten worden gehanteerd voor de verdeling van de personeelsmiddelen.

1. Hoe zult u gevolg geven aan het onderzoek van de HRJ? Zal er een psychosociale interventie worden uitgevoerd door een gespecialiseerde instelling? Over welke vaardigheden en kwaliteiten moet een procureur des Konings beschikken?

2. Hoe worden de korpschefs geëvalueerd? Welke gevolgen kunnen die evaluaties hebben?

3. Hoe zullen de interne beheersproblemen en de achterstand bij de behandeling van de dossiers worden aangepakt? Welke maatregelen moeten er worden genomen?

4. Hoe wordt de werklust bij het parket van Luxemburg gemeten en welke indicatoren worden er daarbij gehanteerd?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2659 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 25 april 2018 (Fr.):

Er kan verwezen worden naar het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 2658 van 25 april 2018 over het parket van Luxemburg (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2018-2019, nr. 187).

De minister van Justitie heeft het verslag van de Hoge Raad voor de Justitie van 14 maart 2018 met betrekking tot het bijzondere onderzoek over de werking van het parket te Luxemburg goed ontvangen. De Hoge Raad voor de Justitie heeft in dat verslag een aantal vaststellingen opgenomen over de werking van het parket te Luxemburg en over de wijze van leiding geven door de procureur des Konings van dat parket. Op grond daarvan doet de Raad verschillende aanbevelingen.

Le rapport ajoute que: "en raison de la souffrance vécue par de très nombreux collaborateurs du parquet, une intervention psychosociale par un organisme spécialisé en la matière semble indispensable".

Le CSJ termine sur une note peu encourageante: "Le CSJ craint l'incapacité du procureur du Roi à pouvoir modifier son rapport aux autres malgré les initiatives qu'il a prises (...) Aucun élément ne lui permet par ailleurs d'augurer dans le chef du procureur du Roi une réelle capacité à se remettre en cause."

En outre, le CSJ souligne également, dans son audit sur la gestion des ressources humaines au sein des tribunaux de première instance de décembre 2017, qu'un instrument commun, fiable et accepté de tous visant à mesurer la charge de travail devrait conditionner la répartition des ressources humaines à l'avenir.

1. Quelles suites entendez-vous donner à l'enquête du CSJ? Une intervention psychosociale par un organisme spécialisé sera-t-elle réalisée? Quelles sont les compétences et qualités attendues chez un procureur du Roi?

2. Quels sont les mécanismes d'évaluation des chefs de corps? Quelles conséquences peuvent avoir ces évaluations?

3. Comment les problèmes de gestion interne et les retards accumulés dans la gestion des dossiers seront-ils pris en main? Quelles mesures doivent être mises en place?

4. Pouvez-vous indiquer comment la charge de travail au parquet du Luxembourg est évaluée et plus précisément, sur quels indicateurs est-elle évaluée?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2659 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 25 avril 2018 (Fr.):

Il peut être renvoyé à la réponse à la question écrite n° 2658 du 25 avril 2018 concernant le parquet du Luxembourg (*Questions et Réponses*, Chambre, 2018-2019, n° 187).

Le ministre de la Justice a bien reçu le rapport du Conseil supérieur de la Justice du 14 mars 2018 relatif à l'enquête spéciale sur le fonctionnement du parquet du Luxembourg. Le Conseil supérieur de la Justice y intègre une série de constats sur le fonctionnement du parquet du Luxembourg et sur la méthode de direction par le procureur du Roi de ce parquet. Sur cette base, le Conseil émet plusieurs recommandations.

De toenmalige procureur des Konings van Luxemburg heeft beslist zijn mandaat stop te zetten. De functie is vacant verklaard. Er zijn twee kandidaten en de procedure is nog lopende.

De kwaliteiten die van een procureur des Konings worden verwacht, worden uitgewerkt in het profiel opgesteld door de Hoge Raad voor de Justitie op grond van artikel 259*bis*-13 van het Gerechtelijk Wetboek en bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 6 november 2015.

Naast een follow-up-gesprek over de uitvoering van zijn beheersplan in de loop van het tweede jaar van uitoefening van zijn mandaat wordt een procureur des Konings enkel geëvalueerd bij het verstrijken van zijn eerste mandaat, meer bepaald tijdens het vijfde jaar van zijn mandaat volgens de nadere regels bepaald in artikel 259*novies* van het Gerechtelijk Wetboek.

Zoals vermeld in het verslag van de Hoge Raad voor de Justitie bestaat er thans geen wettelijke grondslag om over te gaan tot een tussentijdse evaluatie van een procureur des Konings, in de loop van zijn mandaat.

Artikel 184 van het Gerechtelijk Wetboek, ingevoegd bij de wet van 18 februari 2014, waarnaar wordt verwezen, biedt de Colleges de mogelijkheid aanbevelingen en dwingende richtlijnen te formuleren met het oog op de organisatie van een coherente werking en een adequate coördinatie van het beheer in het openbaar ministerie of in de hoven en rechtbanken.

De minister is er volledig van overtuigd dat een modern beheer van de rechterlijke orde veronderstelt dat de middelen op billijke wijze worden verdeeld op grond van een actuele en objectieve analyse van werklust en doelstellingen. De ontwikkeling van de methode voor de meting van de werklust van de hoven en rechtbanken en van het openbaar ministerie is toevertrouwd respectievelijk aan het College van de hoven en rechtbanken en aan het College van het openbaar ministerie. Er zijn nog geen gestabiliseerde resultaten om die werklust te kennen en strategische conclusies eruit te kunnen trekken.

Er zijn intussen wel zes vacatures lopende voor substituit bij het parket van Luxemburg. Om het parket bij te staan werden tevens extra parketjuristen aangeworven, waardoor het parket momenteel kan rekenen op negen parketjuristen.

Entre-temps, le procureur du Roi du Luxembourg de l'époque a décidé de mettre fin à son mandat. La fonction a été déclarée vacante. Il y a deux candidats. La procédure est toujours en cours.

Les qualités attendues d'un procureur du Roi sont développées dans le profil établi par le Conseil supérieur de la Justice sur la base de l'article 259*bis*-13 du Code judiciaire et publié au *Moniteur belge* du 6 novembre 2015.

Outre un entretien de suivi concernant la mise en place de son plan de gestion au cours de la deuxième année d'exercice de son mandat, un procureur du Roi est seulement évalué au terme de son premier mandat, plus précisément au cours de la cinquième année de son mandat selon les modalités déterminées par l'article 259*novies* du Code judiciaire.

Comme le rapport du Conseil supérieur de la Justice l'énonce, il n'existe pas aujourd'hui de base légale permettant de procéder à une évaluation intermédiaire d'un procureur du Roi, dans le courant de son mandat.

L'article 184 du Code judiciaire, inséré par la loi du 18 février 2014, auquel est fait référence, donne la possibilité aux Collèges d'émettre des recommandations et des directives contraignantes afin d'organiser un fonctionnement cohérent et une coordination adéquate de la gestion, soit au sein du ministère public, soit au sein des cours et tribunaux.

Le ministre est pleinement convaincu qu'une gestion moderne de l'ordre judiciaire suppose que les moyens soient répartis équitablement, se basant sur une analyse actuelle et objective de la charge de travail et des objectifs. Le développement de la méthode de mesure de la charge de travail des cours et tribunaux et du ministère public a été confié respectivement au Collège des cours et tribunaux et au Collège du ministère public. Il n'existe pas encore de résultats stabilisés permettant de connaître cette charge de travail et de pouvoir en tirer des conclusions stratégiques.

Entre-temps, six places vacantes ont été ouvertes pour le parquet de Luxembourg. Pour donner un soutien au parquet, des juristes de parquets supplémentaires ont été engagés, de sorte qu'aujourd'hui le parquet peut compter sur neuf juristes de parquet.

DO 2017201823845

Vraag nr. 2770 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Carina Van Cauter van 21 juni 2018 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Het nemen van kopieën, foto's en scans van het strafdossier door de advocaat (MV 26091).

Op 16 mei 2018 ondervroeg ik u in de commissie Justitie samen met een aantal collega's over de moeilijkheden die advocaten ondervinden om met andere middelen dan met pen en papier een kopie te kunnen nemen van strafdossiers. Die moeilijkheden deden zich voor naar aanleiding van een richtlijn van het College van hoven en rechtbanken.

U antwoordde in die commissie naar tevredenheid van mij en mijn collega's dat u dergelijke interpretatie niet deelt. Mijn hoop was dan ook gewekt dat men zich op het terrein zou richten naar uw inzichten, zonder dat een wetgevend ingrijpen nodig is, maar die hoop blijkt tevergeefs. Voor alle duidelijkheid, de advocaten nemen het griffiepersoneel weinig kwalijk, zij passen ook maar de richtlijn toe zoals die is.

Dat neemt niet weg dat de ergernis bij de confraters groeit. Ook begin juni zien zij zich nog steeds met hetzelfde probleem geconfronteerd. Ik krijg dat signaal vanuit diverse balies. Daarnaast krijg ik ook te horen dat de Orde van Vlaamse Balies (OVb) op 18 mei een schrijven gericht heeft tot de voorzitter van het College van hoven en rechtbanken om een oplossing te zoeken voor de problematiek, maar daar geen respons zou krijgen.

Er wordt gezegd dat het College zich beroept op een advies van de Privacycommissie om de door hen uitgevaardigde richtlijn aan te houden.

1. Is het blijven voortduren van het probleem u bekend?
2. Waar ligt het aan dat de OVb geen antwoord krijgt op het schrijven dat aan het College gericht was hieromtrent? Of is dat in tussentijd wel al gebeurd?

3. Klopt het dat het College zich baseert op een advies van de Privacycommissie, en zo ja, wat is de inhoud van dat advies?

4. Plant u een initiatief om de richtlijn van het College te laten bijsturen?

5. Zal u een wetgevend initiatief om dit probleem de wereld uit te helpen, ondersteunen?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2770 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Carina Van Cauter van 21 juni 2018 (N.):

DO 2017201823845

Question n° 2770 de madame la députée Carina Van Cauter du 21 juin 2018 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

La réalisation de copies et de scans et la prise de photos d'un dossier pénal par les avocats (QO 26091).

Le 16 mai 2018, des collègues et moi-même vous avons interrogé en commission de la Justice à propos des difficultés rencontrées par les avocats lorsqu'ils veulent pouvoir faire une copie d'un dossier pénal par d'autres moyens que le stylo et le papier. Ces difficultés sont apparues à la suite d'une directive du Collège des cours et tribunaux.

Mes collègues et moi-même nous sommes réjouis que vous ne partagiez pas cette interprétation. J'avais alors nourri l'espoir que les acteurs de terrain se rangeraient à votre vision et qu'il ne serait pas nécessaire de légiférer mais cet espoir s'est avéré vain. Je veux cependant être clair: les avocats n'en veulent pas au personnel du greffe qui ne fait qu'appliquer la directive.

Il n'en demeure pas moins que l'irritation gagne du terrain parmi les confrères. Les signaux qui me parviennent de différents barreaux montrent que début juin, le problème n'était toujours pas résolu. Il me revient également que le 18 mai, l'ordre des barreaux néerlandophones a adressé au Collège des cours et tribunaux un courrier demandant qu'il soit remédié à ce problème, sans toutefois obtenir de réponse.

Il paraît que le Collège invoque un avis de la Commission "vie privée" pour maintenir sa directive.

1. Êtes-vous au courant de la persistance de ce problème?
2. Comment se fait-il que l'ordre des barreaux néerlandophones n'ait pas reçu de réponse au courrier qu'il a adressé à ce sujet au Collège? À moins bien sûr qu'il y ait été répondu entre-temps?
3. Est-il exact que le Collège se base sur un avis de la Commission "vie privée" et dans l'affirmative, quelle est la teneur de cet avis?
4. Prévoyez-vous une initiative pour amener le Collège à revoir sa directive?
5. Soutiendrez-vous une initiative législative visant à remédier à ce problème?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2770 de madame la députée Carina Van Cauter du 21 juin 2018 (N.):

Het aangehaalde probleem is de minister van Justitie uiteraard bekend.

De Orde van Vlaamse Balieverenigingen (OVb) ontving reeds een antwoord vanwege het College.

Het College baseert zich niet op een advies van de Privacycommissie maar op haar lezing van de wettelijke regels inzake het geheim van het onderzoek en het recht op inzage en kopie.

Het komt de minister van Justitie niet toe om de richtlijnen van het College te doen bijsturen.

Inmiddels is het wetgevend initiatief dat deze problematiek dient te verhelpen, goedgekeurd door de Kamer. Het wetsvoorstel houdende diverse bepalingen inzake informatisering van Justitie met kamernummer 54/3549 werd geamendeerd door mevrouw Van Cauter c.s., teneinde de interpretatie gegeven in het antwoord van 16 mei 2018, ondubbelzinnig in te voeren in de wetgeving (artikelen 146-157 van de aangenomen tekst). Het geamendeerde wetsvoorstel werd goedgekeurd in plenaire vergadering op 25 april 2019.

DO 2017201824002

Vraag nr. 2786 van de heer volksvertegenwoordiger Benoît Lutgen van 27 juni 2018 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Verbindingsmagistraten.

In de nasleep van de dramatische aanslagen van 22 maart 2016 in Brussel werd de aandacht op de rol van de verbindingsofficieren van de federale politie en van de verbindingsmagistraten, en met name die van de Belgische vertegenwoordiger in Turkije, gevestigd.

1. Over hoeveel verbindingsmagistraten beschikt België en in welke landen zijn ze gestationeerd sinds 2013? Welk budget wordt er voor die vorm van gerechtelijke samenwerking uitgetrokken? Wat is de jaarlijkse kostprijs per post en per land?

2. Hoe worden ze aangesteld? Over welk profiel moeten ze beschikken en hoe lang duurt hun opdracht?

3. Zal u het netwerk van verbindingsmagistraten in het licht van de veiligheidsdreiging opnieuw evalueren en zo ja, volgens welke criteria?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2786 van de heer volksvertegenwoordiger Benoît Lutgen van 27 juni 2018 (Fr.):

Le ministre de la Justice est bien entendu au courant du problème évoqué.

L'Ordre van Vlaamse Balieverenigingen (OVb) a déjà reçu une réponse de la part du Collège.

Le Collège ne se base pas sur un avis de la Commission vie privée, mais sur son interprétation des dispositions légales relatives au secret de l'instruction et au droit de consultation et de prise de copie.

Il n'appartient pas au ministre de la Justice de faire adapter les directives du Collège.

Entre-temps, la Chambre a approuvé l'initiative législative visant à remédier à cette problématique. La proposition de loi portant des dispositions diverses en matière d'informatisation de la Justice (54/3549) a été amendée par madame Van Cauter et consorts, afin d'introduire clairement dans la législation l'interprétation donnée dans la réponse du 16 mai 2018 (articles 146-157 du texte adopté). La proposition de loi amendée a été approuvée en séance plénière le 25 avril 2019.

DO 2017201824002

Question n° 2786 de monsieur le député Benoît Lutgen du 27 juin 2018 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les magistrats de liaison.

Lors des attentats dramatiques qui ont touché Bruxelles le 22 mars 2016, le rôle des officiers de liaison de la police fédérale et des magistrats de liaison a été mis en exergue et notamment celui de notre représentant en Turquie.

1. Combien et dans quels pays avons-nous des magistrats de liaison, depuis 2013? Quel est le budget consacré à cette forme de coopération judiciaire? Quel en est le coût annuel par poste/pays?

2. Quelle est la procédure de désignation, le profil requis et quelle est la durée de la mission?

3. Envisagez-vous de réévaluer le réseau des magistrats de liaison à la lumière de la menace sécuritaire et suivant quels critères?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2786 de monsieur le député Benoît Lutgen du 27 juin 2018 (Fr.):

1. Sinds de start van de Belgische verbindingsmagistraten in het buitenland is er slechts in één land een verbindingsmagistraat geplaatst, namelijk in Marokko.

Aan de verbindingsmagistraat worden werkingskosten en een postvergoeding toegekend.

Onder werkingskosten wordt verstaan: huisvestingskosten, huur bureel, onderhoud bureel, klein bureelmateriaal, boeken en tijdschriften, benzine voor de dienstwagen, telefonie, verplaatsingskosten.

De postvergoeding wordt uitbetaald samen met de wedde, in toepassing van de ministeriële omzendbrief van 16 november 2006 houdende de regeling van de postvergoedingen van de ambtenaren van de FOD Justitie die toegevoegd worden aan een diplomatieke post of die een missie van lange duur in het buitenland vervullen (dewelke dus afhankelijk is van de persoonlijke situatie van de betrokken magistraat).

Er wordt ook een dienstwagen ter beschikking gesteld van de verbindingsmagistraat.

2. Er wordt verwezen naar de als bijlage gevoegde memo 811/2018 van het expertisenetwerk internationale samenwerking waarin de wettelijke basis wordt weergegeven, met onder meer aandacht voor de aanwijzingsprocedure en de geldende termijn. Het profiel wordt bekendgemaakt tijdens de oproep in het *Belgisch Staatsblad*.

3. De enige verbindingsmagistraat waar ons land over beschikt wordt geëvalueerd door het College van procureurs-generaal. Een apart statuut voor deze verbindingsmagistraat is in opmaak waarbij de mogelijkheid wordt opengehouden om eventueel meerdere verbindingsmagistraten aan te stellen. Voorlopig zijn er daar echter geen plannen toe.

DO 2017201824372

Vraag nr. 2961 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Goedele Uyttersprot van 04 januari 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Jeugdrechtbank Dendermonde.

De jeugdrechtbank in Dendermonde is reeds meer dan 15 jaar gehuisvest in de Zwarte Zustersstraat, in de vroegere Sint-Christiana-kliniek.

1. Depuis le début de l'envoi de magistrats de liaison belges à l'étranger, un seul pays s'est vu attribuer un magistrat de liaison, à savoir le Maroc.

Le magistrat de liaison bénéficie de frais de fonctionnement et d'une indemnité de poste.

Par "frais de fonctionnement", on entend: les frais d'hébergement, la location de bureau, l'entretien de bureau, les fournitures de bureau, les livres et périodiques, le carburant pour le véhicule de service, la téléphonie, les frais de déplacement, *etc.*

L'indemnité de poste est payée avec le traitement, en application de l'arrêté ministériel du 16 novembre 2016 portant réglementation des indemnités de poste des agents du SPF Justice adjoints à un poste diplomatique ou exerçant une mission de longue durée à l'étranger (qui dépend donc de la situation personnelle du magistrat concerné).

Un véhicule de service est également mis à la disposition du magistrat de liaison.

2. Il est renvoyé au mémo 811/2018 du réseau d'expertise coopération internationale, joint en annexe, qui indique la base légale, avec une attention particulière pour la procédure de désignation et le délai en vigueur. Le profil sera publié lors de l'appel aux candidats au *Moniteur belge*.

3. L'unique magistrat de liaison dont dispose notre pays est évalué par le Collège des procureurs généraux. Un statut distinct pour ce magistrat est en cours d'élaboration, tout en conservant la possibilité de désigner éventuellement plusieurs magistrats de liaison. Toutefois, il n'existe aucun plan à cet effet.

DO 2017201824372

Question n° 2961 de madame la députée Goedele Uyttersprot du 04 janvier 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Tribunal de la jeunesse de Termonde.

Depuis plus de 15 ans déjà, l'ancienne clinique Sint-Christiana, située dans la Zwarte Zustersstraat, abrite le tribunal de la jeunesse de Termonde.

Het gebouw is oud en in een erbarmelijke staat en dus werd reeds vijf jaar naar een nieuw onderkomen gezocht. Dat werd ondertussen gevonden: het gelijkvloers van het nieuwe gebouw Mechelse Poort (hoek Oude Vest en Leopold II-sstraat) staat nog leeg.

Sinds één jaar huurt de Regie der Gebouwen één derde van deze ruimte.

1. Om welke reden huurt de Regie der Gebouwen reeds één jaar? Voordien waren er blijkbaar ook problemen om het contract te ondertekenen. Wat was hierbij het probleem?

2. Wanneer wordt de effectieve ingebruikname voorzien?

3. Hoe situeert zich dit binnen het pilootproject?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2961 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Goedeke Uyttersprot van 04 januari 2019 (N.):

Na de ondertekening van het huurcontract in december 2016, waarin voorzien was de huur te betalen vanaf 1 april 2017, had de eigenaar de afwerking naar casco moeten aanvatten in januari 2017. In maart 2017 is vastgesteld dat er nog steeds geen activiteit was op de werf. De eigenaar heeft dan op aandringen van de Regie der Gebouwen zijn aannemer opdracht gegeven om de werken aan te vatten in april 2017. Omwille van deze vertraging is via een bijakte aan het huurcontract de aanvang van de huur met twee maanden uitgesteld van 1 april 2017 naar 1 juni 2017.

De Regie moest vervolgens de inrichtingswerken laten uitvoeren om de ruimte van casco om te vormen naar gebruiksklare lokalen. De dossiers voor bouw en *heating, ventilation, air conditioning* werden gepubliceerd op 28 juni 2017 en de offertes werden geopend op 31 augustus 2017. Het dossier voor de elektrische installatie verliep via een bestelling op een raamcontract.

De werken werden goedgekeurd eind 2017 en vastgelegd begin 2018, en werden uitgevoerd in 2018.

De verhuis van de jeugdrechtbank is doorgegaan eind 2018.

Ce vieux bâtiment se trouve dans un état déplorable, raison pour laquelle des recherches sont menées depuis déjà cinq ans afin de trouver de nouveaux locaux pour le tribunal. Ces recherches ont entre-temps abouti: le choix s'est porté sur le rez-de-chaussée du nouveau bâtiment Mechelse Poort (situé au croisement de la Oude Vest et de la Leopold II laan), qui est toujours inoccupé.

La Régie des Bâtiments loue un tiers de ce rez-de-chaussée depuis un an.

1. Pourquoi la Régie des Bâtiments loue-t-elle cet espace depuis déjà un an? Auparavant, il y aurait aussi eu des problèmes concernant la signature du contrat de bail. Quels étaient-ils?

2. Quand la mise en service effective est-elle prévue?

3. Quelle place occupe ce déménagement dans le projet-pilote?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2961 de madame la députée Goedeke Uyttersprot du 04 janvier 2019 (N.):

Après la signature du contrat de location en décembre 2016, lequel prévoyait le paiement du loyer à partir du 1er avril 2017, le propriétaire aurait dû commencer le parachèvement *casco* en janvier 2017. En mars 2017, il a été constaté qu'il n'y avait toujours aucune activité sur le chantier. Le propriétaire a alors, sur insistance de la Régie des Bâtiments donné l'ordre à son entrepreneur de débiter les travaux en avril 2017. En raison de ce retard, la prise de cours de la location a été reportée de deux mois, via un avenant au contrat de location, du 1er avril 2017 au 1er juin 2017.

La Régie a dû ensuite faire procéder aux travaux d'installation afin de transformer l'espace *casco* en des locaux prêts à l'emploi. Les dossiers pour les disciplines construction et *heating, ventilation, air conditioning* ont été publiés le 28 juin 2017 et l'ouverture des offres a eu lieu le 31 août 2017. Concernant le dossier pour l'installation électrique, il s'agissait d'une commande sur un contrat-cadre.

Les travaux ont été approuvés fin 2017 et engagés début 2018, et ont été réalisés en 2018.

Le déménagement du tribunal de la jeunesse s'est poursuivi à la fin de 2018.

DO 2017201824711

Vraag nr. 2962 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Katja Gabriëls van 04 januari 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

De werken aan het Brusselse justitiepaleis.

Het Brusselse justitiepaleis staat al jaren in de stellingen en dat zal wel nog een tijdje zo blijven. Volgens uw collega, minister van Justitie Koen Geens, zou het nog meer dan twintig jaar duren om het justitiepaleis om te vormen tot een moderne en comfortabele infrastructuur.

Het ziet er dus naar uit dat de oorspronkelijke timing niet meer zal kunnen worden aangehouden. Volgens de minister zouden de werken immers in 2018 van start gaan, zou de voorgevel tegen 2021 klaar moeten zijn en tegen 2028 alle werken aan de gevels. Die timing lijkt nu forse vertraging op te lopen. De werken zouden pas in 2020 beginnen. Daardoor zal de voorgevel pas in 2022 gerenoveerd zijn en zullen de laatste stellingen slechts in 2032 verdwijnen.

De kostprijs van de hele onderneming zou 100 miljoen euro bedragen. De stellingen aan de buitenkant alleen al zouden ongeveer 70 miljoen euro kosten.

1. Klopt het dat de werken opnieuw vertraging zullen oplopen?
2. Aan wat is de vertraging te wijten?
3. Kan u het kostenplaatje verduidelijken? Kloppen deze cijfers?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2962 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Katja Gabriëls van 04 januari 2019 (N.):

1. De geactualiseerde planning voor de studies en de restauratie ziet er als volgt uit:

- zone 1: de gevels aan de zijde van het Poelaertplein: 2018 - 2022;
- zone 2: de gevels aan de zijde van de Wynantstraat en de gevels van de sokkel van de koepel: 2022 - 2026;
- zone 3: de gevels aan de zijde van de Wolstraat: 2024 - 2028;
- zone 4: de gevels aan de zijde van de Miniemenstraat: 2026 - 2030.

2. Gezien de interactie en de complexiteit van de verschillende dossiers, kan elke vertraging, zelfs een kleine, een impact hebben op de geplande timing.

DO 2017201824711

Question n° 2962 de madame la députée Katja Gabriëls du 04 janvier 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

La rénovation du palais de justice de Bruxelles.

Des échafaudages cernent le palais de justice de Bruxelles depuis des années et ils y resteront encore un certain temps. Selon Koen Geens, votre collègue en charge de la Justice, la mue du palais de justice en une infrastructure moderne et confortable prendra encore plus de vingt ans.

Tout indique dès lors que le calendrier initial ne pourra plus être respecté. Le ministre avait en effet annoncé le début des travaux pour 2018, la fin de la rénovation de la façade avant en 2021 et la rénovation de l'ensemble des façades du bâtiment d'ici 2028. Ce calendrier semble désormais enregistrer un sérieux retard. Le début des travaux serait reporté à 2020. La rénovation de la façade avant ne se terminera donc pas avant 2022 et les ultimes échafaudages ne seront enlevés qu'en 2032.

La facture totale de l'opération devrait atteindre 100 millions d'euros. Rien que les échafaudages extérieurs coûteraient environ 70 millions d'euros.

1. Confirmez-vous le retard ultérieur enregistré dans l'exécution des travaux?
2. Quelles sont les causes de ce retard?
3. Pourriez-vous apporter des précisions à propos du coût des travaux? Les chiffres précités sont-ils exacts?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2962 de madame la députée Katja Gabriëls du 04 janvier 2019 (N.):

1. Le planning actualisé pour les études et la restauration est le suivant:

- zone 1: les façades, côté place Poelaert: 2018 - 2022;
- zone 2: les façades, côté rue Wynant et du socle de la coupole: 2022 - 2026;
- zone 3: les façades, côté rue aux Laines: 2024 - 2028;
- zone 4: les façades, côté rue des Minimes: 2026 - 2030.

2. Étant donné l'interaction et la complexité des différents dossiers, chaque retard, même petit, peut entraîner un impact sur le timing planifié.

3. Voor de uitvoering van de verschillende werken van de vaste schijf en de voorwaardelijke schijven heeft de Regie der Gebouwen een budgettaire doelstelling bepaald, van in totaal ongeveer 80 miljoen euro inclusief btw. Hierin zitten de eigenlijke restauratiewerken, de studiekosten en de stellingen vervat.

Uiteraard zal dit nog licht kunnen wijzigen doorheen de procedure.

DO 2017201824775

Vraag nr. 2963 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karine Lalieux van 04 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

BOZAR.

Al maandenlang is de muur van BOZAR aan het Koningsplein geen fraai zicht voor voorbijgangers. Meer nog, de muur dreigt gewoon in te storten.

Heeft de Regie der Gebouwen eindelijk een structurele oplossing voor die muur gevonden en zo ja, wanneer zal die worden gerealiseerd?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2963 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karine Lalieux van 04 januari 2019 (Fr.):

Om deze situatie definitief te verhelpen, werd een concreet actieplan uitgewerkt in overleg met BOZAR. Rekening houdend met de dringendheid van de werken en met de patrimoniale waarde van de site, voorziet dit plan de volgende acties.

In een eerste fase: rekening houdend met de dringendheid beperkt de eerste fase van het plan zich tot het beveiligen van het openbaar domein. De werken voor het beveiligen en stabiliseren van de omheiningsmuur aan de kant van de Koningstraat zijn gestart op 13 mei 2019. Behoudens onvoorzienbare omstandigheden zullen deze werken voltooid zijn op 11 juni 2019.

In een tweede fase: BOZAR heeft recent een studiebureau aangesteld waarvan één van de prioriteiten de restauratie betreft van de omheiningsmuur (die geklasseerd werd op 19 april 1977).

De werken zijn ten laste van de Regie der Gebouwen en zullen dus na het bekomen van stedenbouwkundige en patrimoniale toelatingen, worden gepland na de beveiligingswerken van fase 1.

3. La Régie des Bâtiments a défini un objectif budgétaire pour l'exécution des différents travaux de la tranche fixe et des tranches conditionnelles, d'un montant total d'environ 80 millions d'euros TVA comprise. Cela comprend les travaux de restauration proprements dits, les frais d'étude et l'échafaudage.

Bien entendu, cela pourra changer légèrement au cours de la procédure.

DO 2017201824775

Question n° 2963 de madame la députée Karine Lalieux du 04 janvier 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

BOZAR.

Depuis maintenant plusieurs mois, le mur du BOZAR donnant sur la place royale est un bien triste spectacle pour les passants puisqu'il menace tout simplement de s'effondrer.

Pourriez-vous dès lors indiquer si la Régie des Bâtiments a enfin prévu une action structurelle pour pallier à cette situation, et si oui, dans quels délais?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2963 de madame la députée Karine Lalieux du 04 janvier 2019 (Fr.):

Afin de remédier définitivement à cette situation, un plan d'action concret a été mis en place en concertation avec BOZAR. Tenant compte à la fois de l'urgence des travaux et de la valeur patrimoniale du site, ce plan prévoit les actions suivantes.

En première phase: tenant compte de l'urgence, la première phase du plan d'action se limite donc à sécuriser le domaine public. Les travaux de sécurisation et de stabilisation du mur d'enceinte du côté de la Rue royale ont débuté le 13 mai 2019. Sauf circonstances inattendues les travaux seront achevés le 11 juin 2019.

En seconde phase: le BOZAR a récemment désigné un bureau d'études dont l'une des priorités est la restauration du mur de clôture (classé le 19 avril 1977).

Les travaux sont à la charge de la Régie des Bâtiments, et seront donc planifiés après les travaux de sécurisation de la phase 1, et après avoir obtenu les autorisations de planification et patrimoniales.

DO 2017201824855

Vraag nr. 2853 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Quickenborne van 13 september 2018 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Inbreuken op de antidiscriminatiewetgeving.

Naar aanleiding van de Pano-reportage over Schild en Vrienden gaf u aan dat het parket kan optreden voor feiten van aanzetten tot racisme en xenofobie, ook zonder dat er een klacht is.

Ons land heeft een ruim uitgebouwde antidiscriminatie-wetgeving, waarbij discriminatie op verschillende gronden strafbaar wordt gemaakt. Ik vraag me echter af welk effect dit op het terrein heeft.

1. Hoeveel dossiers zijn de jongst vijf jaar bij de parketten opgestart, per gerechtelijk arrondissement, met betrekking tot feiten van (aanzetten tot):

- racisme;
- xenofobie;
- homofobie;
- discriminatie, met uitzondering van de gevallen van racistische, xenofobe of homofobe discriminatie, of van discriminatie op grond van het geslacht of van een handicap;
- discriminatie op grond van het geslacht;
- discriminatie op grond van een handicap?

2. Wat is de stand van die dossiers? Wat is het aantal veroordelingen, septs, dagvaardingen, bemiddelingen, enz., per gerechtelijk arrondissement in de voornoemde periode?

3. Welke zijn de gronden tot seponering, per gerechtelijk arrondissement in de voornoemde periode?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2853 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Quickenborne van 13 september 2018 (N.):

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 2017201824855

Question n° 2853 de monsieur le député Vincent Van Quickenborne du 13 septembre 2018 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les infractions aux lois anti-discrimination.

À la suite de la diffusion du reportage *Pano* consacré à Schild en Vrienden, vous avez indiqué que même en l'absence de plainte, le parquet peut intervenir pour des faits d'incitation au racisme et à la xénophobie.

La Belgique dispose d'un solide arsenal législatif anti-discrimination dans lequel la discrimination est punissable pour différents motifs. Je m'interroge néanmoins sur l'application concrète de ces dispositions légales.

1. Au cours des cinq dernières années, par arrondissement judiciaire, combien de dossiers ont-ils été ouverts auprès des parquets pour des faits (d'incitation):

- au racisme;
- à la xénophobie;
- à l'homophobie;
- à la discrimination, hormis les cas de racisme, de xénophobie ou d'homophobie ou de discrimination fondée sur le sexe ou le handicap;

- à la discrimination fondée sur le sexe;
- à la discrimination fondée sur le handicap?

2. Quel est l'état d'avancement de ces dossiers? Au cours de la période concernée, quel a été par arrondissement judiciaire, le nombre de condamnations, de classements sans suite, de citations, de médiations, etc.?

3. Toujours au cours de la période concernée, quels ont été, par arrondissement judiciaire, les motifs des classements sans suite?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2853 de monsieur le député Vincent Van Quickenborne du 13 septembre 2018 (N.):

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 2018201925426

Vraag nr. 2904 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 09 november 2018 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Belgische luchthavens. - Inbeslagneming van vliegtuigen door Justitie.

Ingevolge een rechterlijke beslissing worden er op de Belgische luchthavens soms vliegtuigen in beslag genomen en verzegeld in afwachting van de regeling van een geschil (invordering van handelsschulden, geschil over de eigendom, enz.).

Kunt u de lijst overleggen van de vliegtuigen die in 2017 en 2018 (tot op heden) in beslag genomen en verzegeld werden op de Belgische luchthavens, met vermelding van de totalen per luchthaven (Bierset, Gosselies, Oostende, enz.)?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2904 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 09 november 2018 (Fr.):

U stelde eerder een vraag onder nummer 2215 met hetzelfde onderwerp. Er wordt verwezen naar het antwoord op deze vraag (zie huidig Bulletin).

DO 2018201925429

Vraag nr. 2967 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Nieuwe Europese school op de gewezen NAVO-site.

Volgens de pers zal er op de vroegere NAVO-site in Evere een nieuwe Europese school opgetrokken worden.

1. Welk budget hebben uw diensten ter ondersteuning van dat project uitgetrokken?

2. Kan u dat project nader toelichten (oppervlakte, opvangcapaciteit, tijdpad voor de verwezenlijking ervan, enz.)?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2967 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

Het dossier voor de bouw van de vijfde Europese school moet nog ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Ministerraad. Zodra het dossier door de Ministerraad is goedgekeurd, kunnen de details van het project (planning, budget, oppervlakte, capaciteit, enz.) gegeven worden.

DO 2018201925426

Question n° 2904 de monsieur le député Gautier Calomne du 09 novembre 2018 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Aéroports belges. - Saisies d'avions par la Justice.

Suivant des décisions de Justice, il peut arriver que des avions soient saisis sur des aéroports belges et se voient posés des scellés, dans l'attente d'une résolution d'un conflit y afférent (recouvrement de dettes commerciales, conflit de propriété, etc.).

Pourriez-vous communiquer la liste des avions qui ont été saisis sur les aéroports belges et placés sous scellés en 2017 et en 2018 (période écoulée)? Je vous remercie de bien vouloir étayer votre réponse en précisant les totaux par aéroport concerné (Bierset, Gosselies, Ostende, etc.)?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2904 de monsieur le député Gautier Calomne du 09 novembre 2018 (Fr.):

Vous avez posé précédemment une question sous le numéro 2215 portant sur le même sujet. Il est renvoyé à la réponse donnée à cette question (voir Bulletin actuel).

DO 2018201925429

Question n° 2967 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

La nouvelle école européenne sur l'ancien site de l'OTAN.

Selon la presse, une nouvelle école européenne verra le jour sur l'ancien site de l'OTAN à Evere.

1. Quel est le budget mobilisé par vos services pour soutenir ce dossier?

2. Quels sont les contours généraux de ce projet (superficie, capacité d'accueil, agenda de réalisation, etc.)?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2967 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

Le dossier pour la réalisation de la cinquième école européenne doit encore être présenté pour accord au Conseil des ministres. Une fois le dossier approuvé par le Conseil des ministres, l'on peut communiquer les détails du projet (planning, budget, superficie, capacité, etc.).

DO 2018201925448

Vraag nr. 2968 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Katja Gabriëls van 04 januari 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

De hulpgevangenis van Leuven.

De hulpgevangenis van Leuven is gelegen midden in het stadscentrum ter hoogte van de Maria-Theresiastraat. De hulpgevangenis ligt bijgevolg pal in een woonbuurt. Verschillende flatbewoners op de Vanderelst-site kijken recht op het binnenplein. Daarnaast zijn de gebouwen ook hopeeloos verouderd.

De hulpgevangenis weghalen uit het centrum van Leuven om plaats te maken voor een project voor betaalbaar wonen is een idee dat al sinds de jaren 90 speelt. De conclusie was echter telkens dat het te moeilijk was om een andere locatie te vinden voor de hulpgevangenis, en dus werd het plan nooit concreet.

Het gaat om een gebied van 1,5 hectare, dat biedt nogtans heel wat mogelijkheden. In Leuven zijn bovendien niet veel terreinen meer waar grote ontwikkelingsprojecten rond duurzaam en betaalbaar wonen nog kunnen uitgevoerd worden. Alle andere verloederde buurten zoals de Vaartkom, Hertogensite, Vesaliussite en dergelijke, zijn intussen in ontwikkeling of ontwikkeld.

1. Deelt u de mening dat de hulpgevangenis misschien beter kan verhuizen naar een locatie buiten het stadscentrum?

2. Welk zijn de alternatieve locaties voor de hulpgevangenis van Leuven?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2968 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Katja Gabriëls van 04 januari 2019 (N.):

1. In de meeste centrumsteden werden gevangnissen ingeplant in de stad. Dit heeft zijn voordelen op vlak van bereikbaarheid van de gevangenis voor het personeel en de bezoekers, in sommige gevallen de nabijheid van een rechtbank, een kort transporttraject naar de rechtbank, enz.

Het is momenteel geen prioriteit voor de Regie der Gebouwen, noch voor de FOD Justitie om gevangnissen die zich in het stedelijk weefsel bevinden, elders te huisvesten.

DO 2018201925448

Question n° 2968 de madame la députée Katja Gabriëls du 04 janvier 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

La prison de Louvain secondaire.

La prison de Louvain secondaire se situe en plein centre-ville dans la Maria Theresiastraat, c'est-à-dire au milieu d'un quartier d'habitation. Plusieurs habitants des appartements d'un immeuble sur le site Vanderelst ont une vue imprenable sur la cour de la prison. De plus, les bâtiments pénitentiaires sont fort vétustes.

La délocalisation de la prison de Louvain secondaire, hors du centre de la ville, pour faire place à un projet de logement abordable est une idée qui mûrit depuis les années 90. Le projet ne s'est cependant jamais concrétisé, la conclusion étant systématiquement qu'il est trop difficile de trouver un autre site pour l'établissement pénitentiaire.

Il s'agit d'une superficie de 1,5 hectares, ce qui offre de nombreuses possibilités. Par ailleurs, les terrains propices aux grands projets de promotion immobilière pour le logement durable et abordable se font rares à Louvain. Tous les autres quartiers dégradés, tels que le Vaartkom, le Hertogensite, le site Vesalius, *etc.* ont déjà été réhabilités ou sont en voie de transformation.

1. Partagez-vous l'idée qu'il vaudrait peut-être mieux déplacer la prison de Louvain secondaire vers un site hors du centre-ville?

2. Quels seraient les sites qui pourraient accueillir la prison de Louvain secondaire?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2968 de madame la députée Katja Gabriëls du 04 janvier 2019 (N.):

1. Dans la plupart des centres urbains, les prisons ont été implantées dans la ville. Ceci présente des avantages sur le plan de l'accessibilité de la prison pour le personnel et les visiteurs, dans certains cas la proximité d'un tribunal, un trajet rapide vers le tribunal, *etc.*

Pour le moment, ce n'est une priorité ni pour la Régie des Bâtiments ni pour le SPF Justice d'héberger ailleurs les prisons qui sont situées dans le tissu urbain.

Wat de hulpgevangenis van Leuven in concreto betreft, werd in het kader van het "Masterplan III voor een detentie in humane omstandigheden" van november 2016 geop- teerd om de Leuvense hulpgevangenis te behouden. De Regie heeft de afgelopen jaren een belangrijk aantal inves- teringen gedaan in de Leuvense hulpgevangenis. Zo wordt momenteel in het kader van een betere beveiliging, de vol- ledige zwakstroominstallatie vernieuwd. In de volgende jaren zijn nog verschillende investeringen gepland.

Men mag bovendien niet uit het oog verliezen dat het in het dicht bevolkte Vlaanderen geen sinecure is om een nieuwe locatie te vinden voor het oprichten van een nieuwe gevangenis zonder tegenstand op te wekken. De hieruit voortvloeiende gerechtshandelingen zijn niet enkel tijdro- vend, maar bovendien is er ook een kostprijs voor de gemeenschap.

2. Om voormelde redenen is er tot op de dag van vandaag nog geen prospectie gedaan voor een potentiële alterna- tieve locatie voor de hulpgevangenis van Leuven.

DO 2018201925575

Vraag nr. 2935 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 21 november 2018 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Hulp van de Commissie Financiële Hulp.

Ter vervollediging van mijn informatie over de hulp die wordt toegekend door de Commissie voor Financiële Hulp aan Slachtoffers van Opzettelijke Gewelddaden en aan de Occasionele Redders zou ik graag een antwoord op de vol- gende vragen krijgen voor 2014, 2015, 2016, 2017 en het eerste semester van 2018.

1. Hoe vaak werd er per gerechtelijk arrondissement financiële hulp toegekend aan rechtstreekse slachtoffers?
2. Hoeveel bedroeg de financiële hulp aan de recht- streekse slachtoffers per gerechtelijk arrondissement?
3. Hoe vaak werd er per gerechtelijk arrondissement financiële hulp toegekend aan nabestaanden van een over- leden slachtoffer?
4. Hoeveel bedroeg de financiële hulp aan de nabestaan- den van een overleden slachtoffer per gerechtelijk arron- dissement?
5. Hoe vaak werd er per gerechtelijk arrondissement financiële hulp toegekend aan naaste familieleden van een niet-overleden of vermist slachtoffer?

S'agissant concrètement de la prison de Louvain secon- daire, il a été choisi, dans le cadre du "Masterplan III pour une détention dans des conditions humaines" de novembre 2016, de conserver la prison de Louvain secondaire. Ces dernières années, la Régie a réalisé de nombreux investis- sements dans la prison de Louvain secondaire. Ainsi, dans le cadre d'une meilleure sécurisation, l'installation en cou- rant faible fait actuellement l'objet d'une rénovation inté- grale. Divers investissements sont encore prévus pour les années à venir.

En outre, il ne faut pas perdre de vue que, dans une Flandre densément peuplée, il est très difficile de trouver un nouveau site propice à la construction d'une nouvelle prison sans soulever l'opposition. Les procédures judi- ciaires qui en découlent sont non seulement chronophages mais coûtent également cher à la communauté.

2. Pour la raison citée, à ce jour, il n'y a pas encore eu de prospection de sites alternatifs potentiels pour la prison de Louvain secondaire.

DO 2018201925575

Question n° 2935 de monsieur le député Gautier Calomne du 21 novembre 2018 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les soutiens fournis par la Commission pour l'aide finan- cière.

Afin de compléter mon information sur les soutiens four- nis par la Commission pour l'aide financière aux victimes d'actes intentionnels de violence et aux sauveteurs occa- sionnels, je souhaiterais obtenir des réponses aux questions suivantes pour les années 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018 (premier semestre).

1. Quel est le nombre de soutiens accordés aux victimes directes, par arrondissement judiciaire?
2. Quel est le volume financier afférent aux victimes directes, par arrondissement judiciaire?
3. Quel est le nombre de soutiens accordés aux proches d'une victime décédée, par arrondissement judiciaire?
4. Quel est le volume financier afférent aux proches d'une victime décédée, par arrondissement judiciaire?
5. Quel est le nombre de soutiens accordés aux proches d'une victime non décédée ou d'une victime disparue, par arrondissement judiciaire?

6. Hoeveel bedroeg de financiële hulp aan de naaste familieleden van een niet-overleden of vermist slachtoffer per gerechtelijk arrondissement?

7. Hoe vaak werd er per gerechtelijk arrondissement financiële hulp toegekend aan occasionele redders?

8. Hoeveel bedroeg de financiële hulp aan de occasionele redders per gerechtelijk arrondissement?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2935 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 21 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).

DO 2018201925967

Vraag nr. 2972 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Gilkinet van 21 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Ontruiming van het Naamse gerechtsgebouw ingevolge een rapport van de arbeidsinspectie (MV 27896).

Het gerechtsgebouw van Namen verkeert al jarenlang in erbarmelijke staat en wordt steeds bouwvalliger. De plannen voor de bouw van een nieuw gerechtsgebouw in de Waalse hoofdstad vormen helemaal geen rechtvaardiging voor het uitblijven van investeringen om ervoor te zorgen dat het gebouw tenminste in een aanvaardbare staat verkeert, veilig is en dat de justitiële dienstverlening er kan plaatsvinden. Ik heb de opeenvolgende ministers van Justitie meermaals verzocht om maatregelen te nemen om de werkomstandigheden van de gerechtelijke actoren te verbeteren en vooral ook de veiligheid van de werknemers, advocaten, magistraten en rechtzoekenden te verzekeren.

Op 29 november 2018 werd de situatie nog erger toen de procureur des Konings aankondigde dat de verdiepingen van het gerechtsgebouw vanaf 1 december niet langer toegankelijk waren. De magistraat voerde daarmee een voorschrift uit van het Toezicht op het Welzijn op het Werk, dat er in een inspectierapport op had gewezen dat het levensgevaarlijk was om te werken in het gerechtsgebouw.

6. Quel est le volume financier afférent aux proches d'une victime non décédée ou d'une victime disparue, par arrondissement judiciaire?

7. Quel est le nombre de soutiens accordés aux sauveteurs occasionnels, par arrondissement judiciaire?

8. Quel est le volume financier afférent aux sauveteurs occasionnels, par arrondissement judiciaire?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2935 de monsieur le député Gautier Calomne du 21 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 2018201925967

Question n° 2972 de monsieur le député Georges Gilkinet du 21 janvier 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

L'évacuation du palais de justice de Namur suite à une rapport de l'Inspection du travail (QO 27896).

Depuis des nombreuses années, l'état de salubrité du palais de justice de Namur se dégrade inexorablement. La perspective de la construction d'un nouveau palais de justice dans la capitale wallonne ne justifie absolument pas l'absence d'investissements consentis pour assurer à minima la salubrité, la sécurité et une fonctionnalité minimale de ces lieux dans laquelle la Justice est sensée être rendue. À de multiples reprises, j'ai interpellé les ministres de la Justice successifs afin que des mesures soient prises pour améliorer les conditions de travail du corps judiciaire et, en premier lieu, assurer la sécurité des travailleurs, avocats, magistrats et justiciables.

Le 29 novembre 2018, une nouvelle étape a été franchie puisque le procureur du Roi a annoncé que l'accès aux étages du palais serait interdit à dater du 1^{er} décembre. Le magistrat exécute ainsi une directive de l'Inspection du bien-être au travail dont un rapport a pointé "un risque grave et mortel pour les travailleurs du palais de justice".

Bijna 80 werknemers, die zich onder meer bezighouden met dossiers inzake financiële criminaliteit, zedenfeiten, en diefstal met geweld zullen hun kantoor moeten verlaten omdat ze er niet veilig zijn. De zittingen van de arbeids-, familie- en handelsrechtbanken zullen ook ergens anders plaatsvinden.

Men stelt zich de vraag of de dossiers van - soms zware - criminele feiten wel goed opgevolgd kunnen worden en of het gerecht van Namen de dossiers van alle rechtzoekenden wel naar behoren kan behandelen.

1. Over welke informatie beschikt u met betrekking tot het gerechtsgebouw van Namen dat in opdracht van het Toezicht op het Welzijn op het Werk ontruimd werd?

2. Heeft de arbeidsinspectie de overheid niet gewaarschuwd of ingebrekegesteld alvorens te kiezen voor deze drastische maatregel? Hoe verklaart u dat de nodige maatregelen niet genomen werden?

3. Welke maatregelen zullen er op korte termijn genomen worden opdat er justitiële dienstverlening kan plaatsvinden in Namen?

4. Hebben de Regie der Gebouwen en de FOD Justitie al openbare gebouwen geselecteerd die dicht bij het huidige gerechtsgebouw liggen en waarin alle personeelsleden en rechtbanken mogelijk kunnen worden ondergebracht? Bestaat de mogelijkheid dat er een gebouw uit de privésector gehuurd zal worden? Welke financiële middelen zullen er uitgetrokken worden om deze crisissituatie het hoofd te bieden?

5. Welke andere dringende maatregelen hebt u gepland om deze onaanvaardbare situatie te verhelpen?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2972 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Gilkinet van 21 januari 2019 (Fr.):

Het geacht lid wordt verwezen naar het antwoord op zijn vraag door de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen, in de vergadering van de commissie Justitie van 23 januari 2019 over dit onderwerp (*Integraal Verslag*, Kamer, 2018-2019, CRIV 54 COM 1019).

Près de 80 personnes traitant notamment de la criminalité financière, de faits de mœurs, de vols avec violence vont devoir quitter leurs bureaux où ils ne sont plus en sécurité. Les audiences des tribunaux du travail, de la famille et du commerce devront aussi avoir lieu sur un autre site.

Des questions se posent sur la capacité de suivi de ces dossiers criminels, parfois graves, mais aussi sur la capacité de la justice namuroise de traiter correctement les justiciables, quels qu'ils soient.

1. De quelles informations disposez-vous quant à l'évacuation du palais de justice de Namur décrétée par l'Inspection du bien-être au travail?

2. L'Inspection n'avait-elle pas émis d'avertissement ou de mises en demeure avant d'opter pour cette mesure radicale? Comment expliquez-vous que les mesures nécessaires n'aient pas été prises?

3. Quelles mesures seront prises à court terme pour que la justice puisse être rendue à Namur?

4. La Régie des Bâtiments et le SPF Justice ont-ils identifié des bâtiments publics proches de l'actuel palais et susceptibles d'accueillir l'ensemble du personnel et les tribunaux? Est-il envisageable de louer des bâtiments appartenant au secteur privé? Quels moyens financiers vont être débloqués pour répondre à cette situation de crise?

5. Quelles autres mesures d'urgence avez-vous prévu par rapport à cette situation inacceptable?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2972 de monsieur le député Georges Gilkinet du 21 janvier 2019 (Fr.):

L'honorable membre est renvoyé à la réponse donnée à sa question par le ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments, lors de la réunion de la commission Justice tenue le 23 janvier 2019 relative à ce sujet (*Compte Rendu Intégral*, Chambre, 2018-2019, CRIV 54 COM 1019).

DO 2018201926070

Vraag nr. 2984 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nele Lijnen van 22 januari 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Audiovisueel verhoor:

Ik verwijs naar uw antwoord van 7 september 2018 op mijn schriftelijke vraag nr. 2176 van 17 oktober 2017 over videoverhoren bij minderjarigen. Het audiovisueel verhoor zou verbeterd worden aan de hand van een omzendbrief (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2018-2019, nr. 168, blz. 145).

Hierop antwoordde u: "De omzendbrief werd geëvalueerd door de Dienst voor het Strafrechtelijk Beleid en wordt thans aangepast. Het College van Procureurs-generaal zal binnenkort de nieuwe omzendbrief bespreken en kunnen goedkeuren."

1. Hoeveel minderjarigen werden in 2018 audiovisueel verhoord, en kunt u dit opdelen volgens de gangbare categorieën (slachtoffer, getuige, enz.)?

2. Is het mogelijk om een verdere opdeling te maken volgens de misdrijven waarbij een audiovisueel verhoor verplicht is bij minderjarigen (grooming, voyeurisme, enz.), en kunt u die opdeling maken voor 2016, 2017 en 2018?

3. Waarom is de invoer van het type minderjarige verhoorde (slachtoffer, getuige, enz.) niet verplicht voor de politiediensten? Heeft u een idee hoeveel diensten wel versus niet deze invoer doen? Zijn er stappen gezet om te komen tot een verhoogde invoer hiervan?

4. Hoeveel meerderjarigen werden de laatste vijf jaar audiovisueel verhoord? Indien u geen cijfers heeft, hoe komt dit? Acht u het nuttig dat dit wordt bijgehouden? Wat vindt u van een uitbreiding in die zin?

5. Wat is de stand van zaken omtrent de omzendbrief? Wat is de impact daarvan op het terrein, en is die al voelbaar? Kunt u dit toelichten?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2984 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nele Lijnen van 22 januari 2019 (N.):

De gevraagde cijfergegevens werden door de Dienst Gedragswetenschappen van de federale politie verschaft en bevinden zich in bijlage.

DO 2018201926070

Question n° 2984 de madame la députée Nele Lijnen du 22 janvier 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les enregistrements audiovisuels d'auditions.

Je renvoie à votre réponse du 7 septembre 2018 à ma question écrite n° 2176 du 17 octobre 2017 au sujet des enregistrements audiovisuels d'auditions de mineurs. Une circulaire devrait améliorer ceux-ci (*Questions et Réponses*, Chambre, 2018-2019, n° 168, p. 145).

Vous avez répondu: "La circulaire a été évaluée par le Service de la Politique criminelle et a été adaptée. Le Collège des procureurs généraux discutera prochainement de la nouvelle circulaire et pourra l'approuver."

1. Combien de mineurs ont-ils été enregistrés lors de leur audition en 2018? Pourriez-vous ventiler ce chiffre en fonction des catégories usuelles (victime, témoin, etc.)?

2. Est-il possible de ventiler ensuite les chiffres de chaque catégorie selon le délit qui rend obligatoire l'enregistrement de l'audition pour les mineurs d'âge (séduction, voyeurisme, etc.), et de le faire pour 2016, 2017 et 2018?

3. Pourquoi n'est-il pas obligatoire pour les services de police d'indiquer la catégorie de mineur auditionné (victime, témoin, etc.)? Pouvez-vous donner une estimation du nombre de services qui l'indiquent et qui ne l'indiquent pas? Accomplit-on des démarches pour augmenter cette proportion?

4. Combien de personnes majeures ont-elles été enregistrées lors de leur audition au cours des cinq dernières années? Si vous ne disposez pas de chiffres, quelle en est la raison? Estimez-vous utile de tenir ces statistiques? Que pensez-vous de l'idée de généraliser leur tenue?

5. Où en est-on par rapport à la circulaire? Quel est son impact sur le terrain? Peut-on déjà en ressentir l'effet? Pourriez-vous apporter des précisions?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2984 de madame la députée Nele Lijnen du 22 janvier 2019 (N.):

Les données chiffrées demandées, à trouver en annexe, ont été fournies par le service des Sciences du comportement de la police fédérale.

Uit de tabel blijkt dat in 2018 4.778 minderjarigen audiovisueel verhoord werden. In deze tabel kan ook het onderscheid gemaakt worden tussen de minderjarige en meerderjarige audiovisueel verhoorde slachtoffers.

Il ressort du tableau que 4.778 mineurs ont fait l'objet d'une audition vidéo-filmée en 2018. Le tableau permet également d'opérer une distinction entre les victimes mineures et majeures ayant fait l'objet d'une audition vidéo-filmée.

		< 18 jaar / <i>ans</i>		>= 18 jaar / <i>ans</i>		Onbekend / <i>Inconnu</i>		Tota(a)l
Statuut Statut	Statut	#	%*	#	%*	#	%*	
Onbekend - niet ingevuld Inconnu - non précisé	Inconnu - non précisé	82	2%	1	0%	2	0%	85
Verdachte Suspect	Suspect	96	2%	11	0%	1	0%	108
Slachtoffer Victime	Victime	3899	79%	114	2%	30	1%	4043
Slachtoffer en getuige Victime et témoin	Victime et témoin	321	6%	4	0%	0	0%	325
Getuige Témoin	Témoin	380	8%	5	0%	4	0%	389
Totaal Total	Total	4778		135		37		4950

*% van/du tota(a)l 4950

Bron: Dienst Gedragwetenschappen van de Federale Politie
Source : service des Sciences du comportement de la police fédérale

Statuut
Statut/*Statut*
Onbekend - niet ingevuld
Inconnu - non précisé/
Inconnu - non précisé
Verdachte
Suspect/*Suspect*
Slachtoffer
Victime/*Victime*
Slachtoffer en getuige
Victime et témoin/
Victime et témoin
Getuige
Témoin/*Témoin*
Totaal
Total/*Total*

De tabel geeft ook een overzicht weer dat een opdeling geeft aan de hand van het soort feiten. Hier worden 5.269 feiten geteld voor 2018, want minderjarigen kunnen verhoord zijn in het kader van meerdere inbreuken.

Le tableau fournit également un aperçu ventilant les chiffres sur la base du type de faits. En l'espèce, 5.269 faits sont comptabilisés pour 2018, car des mineurs peuvent avoir été auditionnés dans le cadre de plusieurs infractions.

Feiten/ <i>Faits</i>	Aantal / <i>nombre</i>						2016-2018
	2018		2017		2016		
	#	%*	#	%*	#	%*	
01. Voyeurisme, aanranding van de eerbaarheid en verkrachting 01. <i>Voyeurisme, attentat à la pudeur et viol</i>	2950	56%	3268	57%	2816	57%	9034
02. Gijzeling 02. <i>Prise d'otages</i>	5	0%	10	0%	6	0%	21
03. Onthouden van voedsel of verzorging aan minderjarigen of onbekwamen 03. <i>Privation d'aliments ou de soins infligée à des mineurs ou à des incapables</i>	41	1%	47	1%	32	1%	120
04. Ontucht en souteneurschap 04. <i>Débauche et proxénétisme</i>	106	2%	69	1%	65	1%	240
05. Ontvoering van minderjarigen 05. <i>Enlèvement de mineurs</i>	77	1%	78	1%	49	1%	204
06. Opzettelijk toebrengen van lichamelijke letsels 06. <i>Lésions corporelles volontaires</i>	1350	26%	1473	26%	1336	27%	4159
07. Schending vanopenbare zeden en kinderpornografie 07. <i>Atteinte à la morale publique et pédopornographie</i>	134	3%	116	2%	97	2%	347
08. Verlaten of in behoeftige toestand achterlaten van kinderen en onbekwamen 08. <i>Délaissement ou abandon d'enfants ou d'incapables dans le besoin</i>	15	0%	29	1%	15	0%	59
09. Verminking van vrouwelijke genitaliën 09. <i>Mutilations des organes génitaux féminins</i>	3	0%	0	0%	0	0%	3
10. Verzuim hulp te verlenen 10. <i>Abstention coupable de porter secours</i>	1	0%	6	0%	3	0%	10
11. Grooming 11. <i>Grooming</i>	489	9%	568	10%	519	10%	1576
12. Andere ernstige en uitzonderlijke omstandigheden 12. <i>Autres circonstances graves et exceptionnelles</i>	98	2%	31	1%	20	0%	149
Aantal feiten/ <i>Nombre de faits</i>	5269		5695		4958		15922
Verhoor met meer dan 1 feit gekozen <i>Audition choisie portant sur plus d'un fait</i>	244		244		180		668
	*% van jaartotaal / du total annuel						

Bron: Dienst Gedragswetenschappen, Federale politie

Source : service des Sciences du comportement, Police fédérale

Een ontwerp van gemeenschappelijke omzendbrief van de minister van Justitie, de minister van Binnenlandse Zaken en het College van procureurs-generaal werd binnen een werkgroep van de FOD Justitie voorbereid op basis van de eerder goedgekeurde evaluatie van de huidige ministeriële richtlijn. Dit ontwerp van omzendbrief dient echter nog goedgekeurd te worden door het College van procureurs-generaal.

Un projet de circulaire commune du ministre de la Justice, du ministre de l'Intérieur et du Collège des procureurs généraux a été préparé au sein d'un groupe de travail du SPF Justice sur la base de l'évaluation précédemment approuvée de l'actuelle directive ministérielle. Ce projet de circulaire doit toutefois encore être approuvé par le Collège des procureurs généraux.

DO 2018201926170

Vraag nr. 2992 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 23 januari 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Erkenning moskeeën.

1. a) Hoeveel aanvragen voor nieuwe erkenningen van moskeeën werden door de Veiligheid van de Staat onderzocht in 2018?

b) In hoeveel gevallen werd daarop een positief advies gegeven?

c) In hoeveel gevallen werd daarop een negatief advies gegeven en wat waren de bezwaren?

d) Hoeveel gevallen zijn nog hangende?

Graag telkens een opsplitsing per gewest.

2. Wat gebeurde er met de moskeeën die een negatief advies kregen? Werden deze gesloten? Werden deze permanent in het oog gehouden?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2992 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 23 januari 2019 (N.):

1 a) De Veiligheid van de Staat (VSSE) heeft in 2018 twee aanvragen tot erkenning van islamitische gemeenschappen onderzocht (beide in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) overeenkomstig artikel 3 van het samenwerkingsakkoord van 27 mei 2004 tussen de federale overheid, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de erkenning van de erediensten, de wedden en pensioenen van de bedienaars der erediensten, de kerkfabrieken en de instellingen belast met het beheer van de temporalien van de erkende erediensten, gewijzigd op 2 juli 2008.

b) De VSSE heeft in één geval een positief advies verleend. Op basis van de ministeriële omzendbrief van 20 juli 2017 is de Staatsveiligheid verplicht om de bevestigingen te expliciteren.

c) De VSSE heeft in één geval opmerkingen geformuleerd. Verdere details kunnen daarrond niet gegeven worden conform artikel van 20 van het koninklijk besluit van 24 maart 2000.

d) De dienst Erediensten/Vrijzinnigheid van de FOD Justitie wacht nog op twee adviezen van de VSSE, één voor een moskee in het Brussels hoofdstedelijk gewest en één voor een moskee in het Waals gewest.

DO 2018201926170

Question n° 2992 de madame la députée Barbara Pas du 23 janvier 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

L'agrément des mosquées.

1. a) En 2018, combien de nouvelles demandes d'agrément de mosquées ont-elles été examinées par la Sûreté de l'État?

b) Combien d'avis positifs ont-ils été émis?

c) Combien d'avis négatifs ont-ils été émis et quelles ont été les objections formulées?

d) Combien de dossiers restent-ils en souffrance?

Pourriez-vous, à chaque fois, ventiler les chiffres par Région?

2. Qu'est-il advenu des mosquées dont la demande a fait l'objet d'un avis négatif? Ont-elles été fermées? Ont-elles fait l'objet d'une surveillance permanente?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2992 de madame la députée Barbara Pas du 23 janvier 2019 (N.):

1 a) En 2018, la Sûreté de l'État (VSSE) a examiné deux demandes de reconnaissance de communautés islamiques (toutes deux dans la Région Bruxelles-Capitale), conformément à l'article 3 de l'accord de coopération du 27 mai 2004 entre l'autorité fédérale, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale en ce qui concerne la reconnaissance des cultes, les traitements et pensions des ministres des cultes, les fabriques d'église et les établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus, modifié le 2 juillet 2008.

b) La VSSE a émis un avis positif dans un seul cas. Sur la base de la circulaire ministérielle du jeudi 20 juillet 2017, la Sûreté de l'État est tenue d'expliciter les constatations.

c) La VSSE a formulé des observations dans un seul cas. Conformément à l'article 20 de l'arrêté royal du 24 mars 2000, il n'est pas possible de fournir de plus amples détails à ce sujet.

d) Le service Cultes/Laïcité du SPF Justice attend encore de recevoir deux avis de la VSSE, un relatif à une mosquée au sein de la Région de Bruxelles-Capitale et l'autre pour une mosquée au sein de la Région wallonne.

2. De opvolging van moskeeën gebeurt via de dagelijkse werking van de VSSE. Indien bepaalde moskeeën, of individuen die er nauw bij betrokken zijn, de aandacht van de dienst trekken (bijvoorbeeld omwille van extremistische uitlatingen), zal de dienst een onderzoek voeren naar deze personen en in voorkomend geval ook naar de moskee waar die personen aan gelinkt zijn. Indien uit het onderzoek blijkt dat een (dringend) optreden nodig is, brengt de VSSE de partners - zoals federale gerechtelijke politie, (federaal) parket en het orgaan voor de dreigingsanalyse - op de hoogte en treden zij op conform hun bevoegdheden en in nauw overleg met de VSSE.

Een specifieke vorm van samenwerking die vermeld dient te worden, is het Plan Radicalisme (met de daarbij horende National Task Force en Local Task Forces). Dit platform, waar ook de VSSE in is vertegenwoordigd, is gericht op de bestuurlijke opvolging van het probleem van radicalisme en biedt de mogelijkheid aan de verschillende partners (zowel federaal als regionaal) om samen te werken rond de problematiek van haatpredikers en moskeeën/gebedsplaatsen.

DO 2018201926172

Vraag nr. 2994 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 23 januari 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Inbeslagname van verboden voorwerpen in de gevangenis-

sen.
Het gebruik van gsm's in de penitentiaire instellingen door gevangenen is om begrijpelijke redenen verboden. Toch worden er jaarlijks vele gsm's op allerlei manieren binnengesmokkeld. Ook ander verboden materiaal komt bij de gevangenen terecht.

1. Kan u voor 2018, per gewest, voor de Belgische penitentiaire instellingen, meedelen hoeveel *sweepings* naar gsm's er werden doorgevoerd?

2. Hoeveel gsm's werden daarbij onderschept?

3. Hoeveel controles naar verboden voorwerpen werden er doorgevoerd bij de gevangenen of in de gevangenis-
celen?

4. Hoeveel andere verboden voorwerpen dan gsm's, per categorie, werden daarbij aangetroffen bij de gevangenen?

2. Le suivi des mosquées est assuré via le fonctionnement quotidien de la VSSE. Si certaines mosquées ou certains individus qui y sont étroitement liés attirent l'attention du service (en raison de déclarations extrémistes par exemple), le service procédera à une enquête sur ces personnes et, le cas échéant, sur la mosquée à laquelle ces personnes sont liées. S'il ressort de l'enquête qu'une intervention (urgente) s'impose, les partenaires, comme la police judiciaire fédérale, le parquet (fédéral) et l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace, seront avertis par la VSSE et ces instances interviennent conformément à leurs compétences et en étroite concertation avec la VSSE.

Le plan Radicalisme (avec la *taskforce* nationale et les *taskforces* locales y afférentes) est une forme spécifique de collaboration qu'il convient de mentionner. Cette plateforme, au sein de laquelle la VSSE est également représentée, est axée sur le suivi administratif de la problématique du radicalisme et permet aux différents partenaires (tant fédéraux que régionaux) de collaborer sur la question des prédicateurs de haine et des mosquées/lieux de culte.

DO 2018201926172

Question n° 2994 de madame la députée Barbara Pas du 23 janvier 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

La confiscation d'objets interdits dans les prisons.

Pour des raisons compréhensibles, il est interdit aux détenus d'utiliser un GSM au sein des établissements pénitentiaires. Il n'en demeure pas moins que chaque année, de nombreux GSM ainsi que d'autres objets interdits sont introduits frauduleusement dans les prisons en utilisant toutes les voies possibles.

1. Pouvez-vous indiquer, pour 2018 et par Région, le nombre de *sweepings* de GSM réalisés dans les établissements pénitentiaires belges?

2. Combien de GSM ont-ils été interceptés à ces occasions?

3. Combien de contrôles d'objets interdits ont-ils été réalisés sur les détenus ou dans les cellules des prisons?

4. Combien d'objets interdits autres que les GSM, ventilés par catégorie, ont-ils été découverts dans les prisons à l'occasion de ces contrôles?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 2994 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 23 januari 2019 (N.):

1. In 2018 werden de volgende sweepings uitgevoerd. Een detail is terug te vinden in bijlage 1.

Vlaams Gewest: 264;

Waals Gewest: 187;

Brussels Gewest: 35 (Berkendaal, Vorst en Sint-Gillis).

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 2994 de madame la députée Barbara Pas du 23 janvier 2019 (N.):

1. En 2018 les *sweepings* suivants ont été effectués et sont détaillés en annexe 1.

Région flamande 264;

Région wallonne 187;

Région bruxelloise 35 (Berkendael, Forest et Saint-Gilles).

NOORD - aantal uitgevoerde Sweepings - 2018			Aantal uitgevoerde sweepings		
EP	2018		EP	2018	
	Centrale Directie	Lokaal		Direction centrale	Local
Antwerpen	1	9	<i>Andenne</i>	9	15
Beveren	2	12	<i>Arlon</i>	1	6
Brugge	11	18	<i>Berkendael</i>	1	1
Dendermonde	1	8	<i>Dinant</i>	0	2
Gen	11	34	<i>Forest</i>	1	5
Hasselt	12	37	<i>Huy</i>	1	0
Hoogstraten	1	9	<i>Ittre</i>	14	50
Ieper	1	5	<i>Jamioulx</i>	1	13
Leuven Centraal	2	10	<i>Lantin</i>	13	21
Leuven Hulp	2	9	<i>Leuze en Hainaut</i>	1	7
Mechelen	2	11	<i>Marche</i>	1	4
Merksplas	1	11	<i>Marneffe</i>	1	0
Oudenaarde	1	6	<i>Mons</i>	3	1
Ruiselede	1	6	<i>Namur</i>	1	5
Sint-Gillis	10	17	<i>Nivelles</i>	1	7
Turnhout	1	11	<i>Paifve</i>	0	3
Wortel	1	17	<i>Saint-Hubert</i>	1	1
			<i>Tournai</i>	1	3
Totaal	61	230	<i>Total</i>	51	144

2. Bijlage 2 geeft het aantal gevonden gsm-toestellen weer.

2. L'annexe 2 donne l'aperçu des GSM retrouvés.

In beslag genomen GSM'S 2018 NOORD			SUD - Nombre de GSM Saisis - 2018		
EP	2018		EP	2018	
	Centrale Directie	Lokaal		Direction centrale	Local
			<i>Andenne</i>	26	8
Antwerpen	2	8	<i>Arlon</i>	3	1
Beveren	2	9	<i>Berkendael</i>	0	0
Brugge	15	4	<i>Dinant</i>	0	0
Dendermonde	0	0	<i>Forest</i>	4	1
Gent	2	1	<i>Huy</i>	2	0
Hasselt	0	17	<i>Ittre</i>	11	21
Hoogstraten	1	1	<i>Jamioulx</i>	6	33
Ieper	0	2	<i>Lantin</i>	58	19
Leuven Centraal	4	5	<i>Leuze en Hainaut</i>	0	2
Leuven Hulp	3	1	<i>Marche</i>	3	4
Mechelen	0	0	<i>Marneffe</i>	3	0
Merksplas	3	4	<i>Mons</i>	33	1
Oudenaarde	2	8	<i>Namur</i>	0	1
Ruiselede	0	0	<i>Nivelles</i>	7	14
Sint-Gillis	7	19	<i>Paifve</i>	0	0
Turnhout	4	12	<i>Saint-Hubert</i>	1	0
Wortel	0	11	<i>Tournai</i>	2	2
Totaal	80	192	<i>Total</i>	270	205

3. In elke gevangenis worden dagelijks celfouilleringen georganiseerd. Dat zijn ofwel geplande fouilleringen volgens een fouilleringsplan, ofwel specifieke fouilleringen in het kader van ontvangen informatie, vermoedens, veiligheidsredenen. Er wordt echter geen lijst bijgehouden van het aantal uitgevoerde celfouilles.

4. Omdat de noemer verboden voorwerpen vrij ruim is en verschillend kan worden geïnterpreteerd, en deze gegevens niet worden bijgehouden, kan er geen overzicht gegeven worden.

DO 2018201926180

Vraag nr. 3002 van de heer volksvertegenwoordiger Filip Dewinter van 23 januari 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

De leeftijdsonderzoeken bij niet-begeleide minderjarige vreemdelingen.

1. Wat is de verhouding tussen asielzoekers en niet-asielzoekers van de niet-begeleide minderjarige vreemdelingen in het jaar 2018?

2. Hoeveel leeftijdsonderzoeken werden er voor niet-begeleide minderjarige vreemdelingen in 2018 uitgevoerd wegens twijfel aan de werkelijke leeftijd?

3. Des fouilles de cellule sont organisées chaque jour dans chaque prison. Soit des fouilles planifiées selon un plan de fouille, soit fouilles spécifiques selon information reçue, suspicion, raison de sécurité. Un relevé du nombre de fouilles de cellule n'est pas disponible.

4. Cependant l'appellation objet prohibé est assez vaste et comporte différentes interprétations possibles. Vu que ces chiffres ne sont pas recueillis, un aperçu n'est pas disponible.

DO 2018201926180

Question n° 3002 de monsieur le député Filip Dewinter du 23 janvier 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les enquêtes sur l'âge auprès des mineurs étrangers non accompagnés.

1. Quelle était, en 2018, la proportion de demandeurs d'asile et de non-demandeurs d'asile parmi les mineurs étrangers non accompagnés (MENA)?

2. Combien d'enquêtes sur l'âge ont-elles été réalisées en 2018 parce qu'il subsistait un doute sur l'âge réel du MENA?

3. a) In hoeveel gevallen was de uitkomst van het leeftijdsonderzoek dat de niet-begeleide buitenlandse minderjarige in werkelijkheid meerderjarig was?

b) Wat waren de belangrijkste nationaliteiten van de "valse minderjarigen"?

Graag een opsplitsing van deze gegevens in asielzoekers/niet-asielzoekers.

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3002 van de heer volksvertegenwoordiger Filip Dewinter van 23 januari 2019 (N.):

1. In 2018 werden 4.407 niet-begeleide minderjarige vreemdelingen voor het eerst gesignaleerd aan de dienst Voogdij.

Volgens de statistieken van de Dienst Vreemdelingenzaken dienden 1.239 niet-begeleide minderjarige vreemdelingen een verzoek om internationale bescherming in.

2. Er werden 1.093 leeftijdstesten uitgevoerd in 2018. De leeftijdsbeslissingen worden eveneens onderbouwd aan de hand van identificatiegesprekken, analyses van de overgelegde documenten en adviezen van de bevoegde overheden of actoren.

3. a) De dienst Voogdij verklaarde 775 jongeren meerderjarig op grond van de uitgevoerde identificatieprocedures.

b) De Eritrese, de Afghaanse, de Guineese, de Algerijnse en de Sudanese nationaliteit waren de belangrijkste nationaliteiten die voorkwamen onder de jongeren die zichzelf uitgaven voor niet-begeleide minderjarige vreemdelingen en die na een identificatieprocedure meerderjarig werden verklaard.

De dienst Voogdij kan deze gegevens niet opsplitsen op grond van een eventuele lopende procedure (de Dienst Vreemdelingenzaken is de primaire bron ter zake).

DO 2018201926265

Vraag nr. 3044 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Buysrogge van 18 februari 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

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.

3. a) Dans combien de cas s'est-il avéré, à l'issue de cette enquête, que le MENA était en réalité majeur?

b) Quelles étaient les principales nationalités de ces "faux mineurs"?

Pourriez-vous ventiler ces données entre demandeurs d'asile et non-demandeurs d'asile?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3002 de monsieur le député Filip Dewinter du 23 janvier 2019 (N.):

1. 4.407 mineurs étrangers non accompagnés ont été signalés pour la première fois au Service des Tutelles en 2018.

D'après les statistiques de l'Office des Étrangers 1.239 mineurs étrangers non accompagnés ont introduit une demande de protection internationale.

2. En 2018, 1.093 tests d'âge ont été réalisés. Les décisions d'âge rendues ont été, par ailleurs, étayées par des entretiens d'identification, l'analyse des documents présentés et la récolte d'avis des autorités ou acteurs compétents.

3. a) Sur base des procédures d'identification menées, le Service des Tutelles a déclaré 775 jeunes comme étant majeurs.

b) Les principales nationalités retrouvées parmi les jeunes s'étant déclaré mineurs étrangers non accompagnés et ayant été déclarés majeurs suite à une procédure d'identification sont: Erythréens, Afghans, Guinéens, Algériens et Soudanais.

Le Service des Tutelles n'est pas en mesure de ventiler ces données en fonction d'une éventuelle procédure en cours (l'Office des Étrangers en étant la source première).

DO 2018201926265

Question n° 3044 de monsieur le député Peter Buysrogge du 18 février 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

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.

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3044 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Buysrogge van 18 februari 2019 (N.):

Dergelijke informatie kan niet publiek gemaakt worden omwille van veiligheidsredenen.

DO 2018201926872

Vraag nr. 3084 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie De Wit van 27 februari 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

De autonome straffen.

Sinds 1 mei 2016 zijn de mogelijkheden voor de rechter om straffen uit te spreken, uitgebreid met de autonome probatie en het autonoom elektronisch toezicht.

1. Hoe vaak wordt, sinds de inwerkingtreding, jaarlijks en per arrondissement, de autonome probatie uitgesproken als autonome straf? Hoe vaak wordt probatie als strafuitvoeringsmodaliteit opgelegd?

2. Hoe vaak wordt, sinds de inwerkingtreding, jaarlijks en per arrondissement, elektronisch toezicht uitgesproken als autonome straf? Hoe vaak wordt elektronisch toezicht als strafuitvoeringsmodaliteit opgelegd?

3. Hoe vaak wordt de werkstraf, sinds 2015, jaarlijks en per arrondissement, uitgesproken?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3084 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie De Wit van 27 februari 2019 (N.):

1. Tabel 1a bevat de cijfers met betrekking tot de autonome probatiestrafen die werden uitgesproken.

Probatie kan een modaliteit van het vonnis vormen (probatieopschorting: er wordt geen straf uitgesproken indien de probatievoorwaarden worden nageleefd) of een strafmodaliteit (probatie-uitstel: het gedeelte van de straf waarop het uitstel betrekking heeft, wordt niet uitgevoerd indien de probatievoorwaarden worden nageleefd).

Probatie in strikte zin bestaat in België niet als strafuitvoeringsmodaliteit (er wordt beslist tijdens de fase van de strafuitvoering).

Tabel 1b bevat de cijfers met betrekking tot de probatieopschortingen.

Tabel 1c bevat de cijfers met betrekking tot de probatie-uitstellen.

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3044 de monsieur le député Peter Buysrogge du 18 février 2019 (N.):

Cette information ne peut pas être rendue public pour des raisons de sécurité.

DO 2018201926872

Question n° 3084 de madame la députée Sophie De Wit du 27 février 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les peines autonomes.

Depuis le 1er mai 2016, les peines de probation autonome et de surveillance électronique autonome ont été ajoutées à la palette des peines dont dispose le juge.

1. Combien de fois la probation autonome a-t-elle été prononcée comme peine autonome depuis son entrée en vigueur, par an et par arrondissement? Combien de fois la probation a-t-elle été accordée comme modalité d'exécution de la peine?

2. Combien de fois la surveillance électronique a-t-elle été prononcée comme peine autonome depuis son entrée en vigueur, par an et par arrondissement? Combien de fois la surveillance électronique a-t-elle été accordée comme modalité d'exécution de la peine?

3. Combien de fois la peine de travail a-t-elle été prononcée depuis 2015, par an et par arrondissement?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3084 de madame la députée Sophie De Wit du 27 février 2019 (N.):

1. Les chiffres relatifs aux peines de probation autonomes prononcées sont présentés au tableau 1a.

La probation peut constituer une modalité du jugement (suspension probatoire: aucune peine n'est prononcée si les conditions probatoires sont respectées) ou une modalité de peine (sursis probatoire: la partie de la peine couverte par le sursis n'est pas exécutée si les conditions probatoires sont respectées).

La probation, stricto sensu, n'existe pas en Belgique en tant que modalité d'exécution de peine (décidée lors de la phase d'exécution d'une peine).

Les chiffres relatifs aux suspensions probatoires sont présentés au tableau 1b.

Les chiffres relatifs aux sursis probatoires sont présentés au tableau 1c.

Teneinde de vergelijkbaarheid van de cijfers te verzekeren, bestrijken de drie tabellen de periode vanaf de inwerkingtreding van de probatie als autonome straf (vanaf 1 mei 2016).

2. Tabel 2 bevat de cijfers met betrekking tot elektronisch toezicht uitgesproken als autonome straf.

3. Tabel 3 bevat de cijfers met betrekking tot de autonome werkstraffen die werden uitgesproken door de rechtscolleges, met uitzondering van de politierechtbanken.

Gelet op de regels die het strafregister toepast om de vertraging in de registratie van de veroordelingen door de politierechtbanken tot 2015 weg te werken, kunnen geen geldige statistieken met betrekking tot de veroordelingen door die rechtbanken worden verstrekt.

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 2018201926880

Vraag nr. 3092 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 28 februari 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Gsm's in de gevangenissen.

Naar aanleiding van de beelden van Marc Dutroux die op het internet circuleerden, verklaarden verschillende leden van het gevangenispersoneel dat zij niet kunnen verhinderen dat er gsm's in de gevangenissen worden gebruikt.

Sommige cipiers zeggen dat die gsm's hun veiligheid in gevaar brengen, omdat gedetineerden daarmee contact kunnen hebben met de buitenwereld. Het gebruik van gsm's kan er ook toe bijdragen dat er drugs in de gevangenissen worden binnengebracht.

De cipiers zijn voorts van mening dat ze de gedetineerden niet grondig genoeg kunnen fouilleren en dat ze geen goede apparatuur hebben om de toestellen op te sporen.

1. Hoe slagen gedetineerden erin zich zo gemakkelijk een gsm te verschaffen?

2. Wat is de procedure wanneer er een gsm wordt gevonden?

3. Hoe staat het met het voorstel om een vaste telefoon in de cellen te plaatsen? Is dat nog steeds relevant?

Afin d'assurer la comparabilité des chiffres, ces trois tableaux couvrent la période à partir de l'entrée en vigueur de la probation comme peine autonome (à partir du 1er mai 2016).

2. Les chiffres relatifs aux peines de surveillance électronique autonomes prononcées sont présentés au tableau 2.

3. Les chiffres relatifs aux peines de travail autonomes prononcées par les juridictions, à l'exception des tribunaux de police, sont présentés au tableau 3.

En raison des règles appliquées par le casier judiciaire pour apurer les retards d'enregistrement des condamnations des tribunaux de police jusqu'en 2015, des statistiques valides.

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 2018201926880

Question n° 3092 de madame la députée Kattrin Jadin du 28 février 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les téléphones portables en prison.

Suite à la vidéo de Marc Dutroux qui a circulé sur Internet, plusieurs membres du personnel pénitentiaire ont déclaré n'avoir aucun moyen pour contrer la circulation de téléphones portables en prison.

Des agents estiment que ces GSM peuvent mettre leur sécurité en péril car les détenus ont la possibilité d'avoir des contacts avec le monde extérieur. Cela peut aussi contribuer à faire rentrer des substances illicites en prison.

Ils estiment également qu'ils ne peuvent fouiller les détenus de manière plus sérieuse et qu'ils manquent de détecteurs efficaces pour empêcher ce fléau.

1. Comment les détenus arrivent-ils à se procurer facilement un téléphone portable?

2. Quelle est la procédure lorsqu'un téléphone portable est trouvé?

3. Qu'en est-il de la proposition de placer un téléphone fixe dans les cellules? Est-ce toujours d'actualité?

4. Worden er andere oplossingen overwogen om dit probleem aan te pakken?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3092 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 28 februari 2019 (Fr.):

1. Het verbod op het bezit van een gsm in de gevangenis is duidelijk vastgelegd in de huishoudelijke reglementen en er worden verschillende maatregelen genomen om die problematiek zoveel mogelijk te voorkomen. In het kader van de veiligheidsprocessen worden er regelmatig *sweepings* georganiseerd, die leiden tot de inbeslagname van niet-toegelaten voorwerpen.

2. Bij ontdekking van een gsm wordt een tuchtprocedure ingesteld tegen de gedetineerde. Het gsm-toestel wordt in bewaring genomen en indien er aanwijzingen zijn van mogelijke strafrechtelijke feiten ter beschikking gesteld van de gerechtelijke diensten.

3. De gevangenen van Hasselt en Jamioulx werden begin april 2019 uitgerust met vaste telefoons op cel. Dit project wordt daadwerkelijk voortgezet en tegen eind 2019 zouden alle gevangenen telefoon op cel moeten hebben.

4. In het kader van de veiligheidsprocessen worden regelmatig *sweepings* georganiseerd in de gevangenis en uitgevoerd, hetzij door de gevangenis zelf, hetzij door de Dienst Onderhoud Gebouwen en Veiligheid (DOGV). Ook worden regelmatige celfouilles uitgevoerd.

Er wordt ook voortdurend gezocht naar performantere detectieapparatuur. In dat verband worden binnenkort nieuwe detectoren geïnstalleerd in enkele penitentiaire inrichtingen.

DO 2018201926897

Vraag nr. 3094 van de heer volksvertegenwoordiger Filip Dewinter van 28 februari 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

De overbrenging van gedetineerden naar Marokko.

België heeft akkoorden met Marokko omtrent de overbrenging van gedetineerden met Marokkaanse nationaliteit, met toestemming en zonder toestemming. Dit gebeurt echter zeer zelden.

1. Wat zijn de knelpunten opdat er werk kan worden gemaakt van overbrenging van Marokkaanse gedetineerden naar hun land van herkomst als die daartoe hun instemming hebben gegeven?

2. Welke contacten heeft u gelegd om daar verbetering in te brengen en wat zijn de resultaten daarvan?

4. D'autres solutions sont-elles envisagées face à cette problématique?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3092 de madame la députée Kattrin Jadin du 28 février 2019 (Fr.):

1. L'interdiction sur les GSM est clairement stipulée dans les règlements d'ordre intérieur et différentes mesures sont prises afin de prévenir au maximum cette problématique. Ainsi des *sweepings* sont régulièrement organisés dans le cadre des processus de sécurité qui donnent lieu à de saisie d'objets non autorisés.

2. Dans le cadre de la découverte d'un GSM une procédure disciplinaire est initiée envers le détenu. Le GSM est mis en dépôt et s'il existe des indices d'éventuelles infractions pénales, l'appareil est mis à disposition des services judiciaires.

3. Début avril 2019, les prisons de Hasselt et Jamoulx ont été équipées de téléphones fixes en cellule. Le projet se poursuit effectivement et pour fin 2019, toutes les prisons devront être équipées.

4. Des *sweepings* sont organisés régulièrement en prison comme expliqué précédemment dans le cadre des processus de sécurité, ils sont soit réalisés au niveau local soit via le Service Appui des Bâtiments et Sécurité (SABS). Des fouilles de cellules régulières sont également effectuées.

Le recherche des équipements de détection plus performants se poursuit constamment. Dans ce cadre des nouveaux détecteurs seront prochainement installés dans quelques établissements pénitentiaires.

DO 2018201926897

Question n° 3094 de monsieur le député Filip Dewinter du 28 février 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Le transfert de détenus vers le Maroc.

Des accords existent avec le Maroc pour le transfert de détenus, avec ou sans leur consentement. Cependant, il n'est que très rarement procédé à de tels transferts.

1. Quels obstacles s'opposent-ils à la réalisation du transfert de détenus marocains vers leur pays d'origine s'ils y ont consenti?

2. Quels contacts avez-vous établis afin d'améliorer cette situation et quels résultats cela a-t-il amenés?

3. Wat zijn de knelpunten opdat er werk kan worden gemaakt van overbrenging van Marokkaanse gedetineerden naar hun land van herkomst zonder dat die daartoe hun instemming hebben gegeven?

4. Welke contacten heeft u gelegd om daar verbetering in te brengen en wat zijn de resultaten daarvan?

5. Overweegt u bepaalde meer overtuigende drukkmiddelen te gebruiken om de Marokkaanse autoriteiten op dat vlak tot betere gedachten te brengen?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3094 van de heer volksvertegenwoordiger Filip Dewinter van 28 februari 2019 (N.):

1. Er worden slechts sporadisch verzoeken tot overbrenging met instemming naar Marokko ingediend en deze verzoeken worden door de Marokkaanse autoriteiten zelden positief beantwoord.

2 en 4. De Belgische verbindingsmagistraat in Rabat doet op regelmatige basis navraag naar de stand van zaken bij de bevoegde Marokkaanse autoriteiten. De kwestie is meermaals aangekaart op administratief en ministerieel niveau.

3. De procedure van overbrenging zonder instemming vergt heel wat verificaties en coördinatie, waardoor deze lang kan duren.

5. Er worden regelmatig overlegvergaderingen georganiseerd tussen het departement en hun homologen langs Marokkaanse kant waarbij de individuele dossiers eveneens worden besproken.

DO 2018201926983

Vraag nr. 3103 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 06 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Verwerpingen van een nalatenschap en aanvaardingen van een nalatenschap onder voorrecht van boedelbeschrijving.

1. Hoeveel verwerpingen van een nalatenschap werden er in 2018 per gewest in het centraal erfrechtregister geregistreerd?

2. Hoeveel aanvaardingen van een nalatenschap onder voorrecht van boedelbeschrijving werden er geregistreerd?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3103 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 06 maart 2019 (Fr.):

3. Quels obstacles s'opposent-ils à la réalisation du transfert de détenus marocains vers leur pays d'origine s'ils n'y ont pas consenti?

4. Quels contacts avez-vous établis afin d'améliorer cette situation et quels résultats cela a-t-il amenés?

5. Envisagez-vous de recourir à des moyens de pression plus convaincants afin d'amener les autorités marocaines à de meilleures intentions en la matière?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3094 de monsieur le député Filip Dewinter du 28 février 2019 (N.):

1. Seules des demandes sporadiques de transfèrement avec consentement vers le Maroc sont introduites et les autorités marocaines répondent rarement positivement à ces demandes.

2 et 4. Le magistrat de liaison belge à Rabat s'informe régulièrement de la situation auprès des autorités marocaines compétentes. La question a été identifiée à plusieurs reprises aux niveaux administratif et ministériel.

3. La procédure de transfèrement sans consentement nécessite de nombreuses vérifications et une coordination accrue, ce qui la rend assez longue.

5. Des réunions de concertation sont régulièrement organisées entre le département et ses homologues marocains, au cours desquelles il est également discuté des dossiers individuels.

DO 2018201926983

Question n° 3103 de monsieur le député Gautier Calomne du 06 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les renonciations à succession et les successions sous bénéfice d'inventaire.

1. Combien de cas de renonciation à succession ont été enregistrés dans le registre central successoral pour l'année 2018, par région du pays?

2. Combien de cas d'acceptation de la succession sous bénéfice d'inventaire ont été enregistrés?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3103 de monsieur le député Gautier Calomne du 06 mars 2019 (Fr.):

1. Antwerpen: 5.751
 Brussel: 2.291
 Henegouwen: 6.851
 Limburg: 2.156
 Luik: 4.883
 Luxemburg: 1.181
 Namen: 2.419
 Oost-Vlaanderen: 4.303
 Vlaams-Brabant: 1.936
 Waals-Brabant: 1.185
 West-Vlaanderen: 3.131
 Totaal: 36.087.

2. Totaal aanvaardingen onder voorrecht van boedelbeschrijving in 2018: 3.257.

DO 2018201926985

Vraag nr. 3105 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 06 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Herstel van het recht tot sturen.

Een rechter kan in het vonnis waarin hij het verval van het recht tot sturen uitspreekt, bepalen dat het recht tot sturen kan worden hersteld op voorwaarde dat de betrokkene voor een of meerdere examens slaagt. Graag kreeg ik voor 2018 een antwoord op de volgende vragen.

1. Hoeveel personen werden er in hun recht tot sturen hersteld nadat ze het door de rechter opgelegde theoretische examen met vrucht hadden afgelegd?
2. Hoeveel personen werden er in hun recht tot sturen hersteld nadat ze het door de rechter opgelegde praktische examen met vrucht hadden afgelegd?
3. Hoeveel personen werden er in hun recht tot sturen hersteld nadat ze het door de rechter opgelegde medische onderzoek hadden ondergaan?
4. Hoeveel personen werden er in hun recht tot sturen hersteld nadat ze het door de rechter opgelegde psychologische onderzoek hadden ondergaan?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3105 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 06 maart 2019 (Fr.):

1. Anvers: 5.751
 Bruxelles: 2.291
 Hainaut: 6.851
 Limbourg: 2.156
 Liège: 4.883
 Luxembourg: 1.181
 Namur: 2.419
 Flandre orientale: 4.303
 Brabant flamand: 1.936
 Brabant wallon: 1.185
 Flandre occidentale: 3.131
 Total: 36.087.

2. Total des acceptations sous bénéfice d'inventaire en 2018: 3.257.

DO 2018201926985

Question n° 3105 de monsieur le député Gautier Calomne du 06 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

La réintégration dans le droit de conduire.

Dans le cadre d'une condamnation à la déchéance du droit de conduire, un juge peut subordonner la réintégration ultérieure dans le droit de conduire à la condition d'avoir satisfait à un ou plusieurs examens. Je souhaiterais obtenir des réponses aux questions suivantes pour l'année 2018.

1. Quel fut le total de réintégrations dans le droit de conduire conditionnées sur la base d'une décision de Justice par un examen théorique?
2. Quel fut le total de réintégrations dans le droit de conduire conditionnées sur la base d'une décision de Justice par un examen pratique?
3. Quel fut le total de réintégrations dans le droit de conduire conditionnées sur la base d'une décision de Justice par un examen médical?
4. Quel fut le total de réintégrations dans le droit de conduire conditionnées sur la base d'une décision de Justice par un examen psychologique?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3105 de monsieur le député Gautier Calomne du 06 mars 2019 (Fr.):

De steundienst van het College van de Hoven en Rechtenbanken kan op dit moment de gevraagde cijfers niet leveren. De applicatie waarmee de griffies de dossiers beheren beschikt wel over de nodige codes waarmee dit onderscheid (herstel na het succesvol afleggen van een medisch examen, enz.) kan worden geregistreerd. Op dit moment beschikken we echter nog niet over een nationaal gevalideerde berekeningswijze op basis van deze codes, en werd nog niet nagegaan in welke mate de codes nationaal uniform gebruikt worden.

DO 2018201926991

Vraag nr. 3107 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie De Wit van 07 maart 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Gsm's in de gevangenis.

In januari 2019 werd nog maar eens pijnlijk duidelijk dat er gsm's en/of smartphones circuleren in onze gevangenis. Er werd door de media immers een filmpje gepubliceerd, waarin Marc Dutroux gefilmd werd. Het filmpje zou opgenomen zijn door een medegevangene.

1. Klopt het dat het filmpje is opgenomen door een gedetineerde?

2. Welke sanctie is er aan deze gedetineerde opgelegd? Is de bewuste gsm gevonden en in beslag genomen?

3. Graag een overzicht per jaar, vanaf 2015 en per gevangenis, van het aantal gsm's en/of smartphones die werden aangetroffen bij gedetineerden.

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3107 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie De Wit van 07 maart 2019 (N.):

Er wordt verwezen naar de antwoorden op de parlementaire vragen nrs. 2994 en 3092 waarin de gewenste elementen van antwoord worden weergegeven (zie huidig Bulletin).

Le service d'appui du Collège des cours et tribunaux ne peut pas fournir les chiffres demandés pour l'instant. L'application au moyen de laquelle les greffiers gèrent les dossiers dispose néanmoins des codes nécessaires permettant d'enregistrer cette distinction (réintégration dans le droit de conduire après avoir subi un examen médical, etc.). Toutefois, nous ne disposons pas encore d'une méthode de calcul validée à l'échelle nationale basée sur ces codes et il n'a pas encore été examiné dans quelle mesure ces codes sont utilisés de manière uniforme au niveau national.

DO 2018201926991

Question n° 3107 de madame la députée Sophie De Wit du 07 mars 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Téléphones portables en prison.

En janvier 2019, il est apparu une fois de plus que des téléphones portables et des smartphones circulent dans nos prisons. Les médias ont publié une vidéo dans laquelle figure Marc Dutroux. Ces images auraient été filmées par un autre prisonnier.

1. L'information selon laquelle la vidéo a été réalisée par un prisonnier est-elle correcte?

2. Quelle sanction a été imposée à ce prisonnier? Le téléphone portable a-t-il été retrouvé et confisqué?

3. Pourriez-vous nous communiquer le nombre de téléphones portables et de smartphones trouvés dans les prisons? Veuillez étayer votre réponse par an, à partir de 2015 et par établissement pénitentiaire.

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3107 de madame la députée Sophie De Wit du 07 mars 2019 (N.):

Il est référé aux réponses aux questions parlementaires n°s 2994 et 3092 qui apportent les éléments de réponses souhaités (voir Bulletin actuel).

DO 2018201927014

Vraag nr. 3116 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 07 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Ontdekking van illegale cannabisplantages.

In het kader van de strijd tegen drugshandel ontdekt de politie regelmatig illegale cannabisplantages.

Hoeveel drugs werden er per gewest in totaal in beslag genomen in 2018?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3116 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 07 maart 2019 (Fr.):

Inbeslagnames maken op zich geen deel uit van de Algemene Nationale Gegevensbank (ANG). Wel kunnen uit deze databank cijfers gegenereerd worden op basis van het aantal door de politiediensten geregistreerde feiten inzake de fabricatie van drugs, waaraan in de ANG "cannabis" is gekoppeld.

Voor het eerste semester van 2018 bedroeg het aantal feiten 31 voor het Brussels Hoofdstedelijk gewest, 292 voor het Vlaams Gewest en 145 voor het Waals Gewest (databankafsluiting van 26 oktober 2018).

De criminaliteitsstatistieken voor het volledige jaar 2018 verschijnen naar jaarlijkse gewoonte in de loop van de maand juni.

DO 2018201927015

Vraag nr. 3117 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 07 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Drugslaboratoria.

In het kader van de strijd tegen drugshandel ontdekt de politie regelmatig drugslaboratoria, illegale labo's waar synthetische drugs gefabriceerd worden.

Hoeveel drugs werden er per gewest in totaal in beslag genomen in 2018?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3117 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 07 maart 2019 (Fr.):

DO 2018201927014

Question n° 3116 de monsieur le député Gautier Calomne du 07 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les découvertes de plantations illégales de cannabis.

Dans leur travail mené contre le trafic de drogue, les policiers découvrent régulièrement des plantations illégales de cannabis dans notre pays.

Pourriez-vous communiquer le total des saisies de drogues concernées, pour l'année 2018 par région du pays?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3116 de monsieur le député Gautier Calomne du 07 mars 2019 (Fr.):

Les saisies ne figurent pas en soi dans la Banque de données nationale générale (BNG). Cette banque de données permet en revanche de générer des chiffres sur la base du nombre de faits enregistrés par les services de police en matière de fabrication de drogues, auxquels un objet "cannabis" est lié dans la BNG.

Pour le premier semestre de 2018, le nombre de faits s'élevait à 31 pour la Région de Bruxelles-Capitale, à 292 pour la Région flamande et à 145 pour la Région wallonne (banque de données clôturée à la date du 26 octobre 2018).

Les statistiques criminelles pour l'ensemble de l'année 2018 paraîtront, comme chaque année, dans le courant du mois de juin.

DO 2018201927015

Question n° 3117 de monsieur le député Gautier Calomne du 07 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les ateliers clandestins de production de drogue de synthèse.

Dans leur travail mené contre le trafic de drogue, les policiers découvrent régulièrement des ateliers clandestins de production de drogue de synthèse dans notre pays.

Pourriez-vous communiquer le total des saisies de drogues concernées, pour l'année 2018, par région du pays?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3117 de monsieur le député Gautier Calomne du 07 mars 2019 (Fr.):

Inbeslagnames maken op zich geen deel uit van de Algemene Nationale Gegevensbank (ANG) en drugslaboratoria worden er niet als dusdanig geregistreerd.

Wel kunnen er op basis van onderstaande definiëring cijfers uit de ANG gegenereerd worden omtrent het aantal door de politiediensten geregistreerde feiten inzake de productie van synthetische drugs.

Dit fenomeen omvat:

- het zonder vergunning produceren van amfetamines, LSD, GHB of andere synthetische drugs;
- het zonder vergunning produceren van de benodigde chemicaliën/precursoren;
- het in- en uitvoeren van de benodigde chemicaliën/precursoren, zelfs onder de vorm van geneesmiddelen;
- het bewust ter beschikking stellen van de benodigde chemicaliën of uitrusting of het bewust verhandelen van de benodigde chemicaliën of uitrusting;
- het storten van het geproduceerde afval.

Voor het eerste semester van 2018 bedroeg het aantal feiten 0 voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 42 voor het Vlaamse Gewest en 1 voor het Waalse Gewest (databankafsluiting van 26 oktober 2018).

De criminaliteitsstatistieken voor het volledige jaar 2018 verschijnen naar jaarlijkse gewoonte in de loop van de maand juni.

DO 2018201927081

Vraag nr. 3122 van de heer volksvertegenwoordiger Emmanuel Burton van 14 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Aanwerving van personen met een handicap bij uw administratie.

De tewerkstelling van personen met een handicap is een belangrijk thema, zeker in België dat regelmatig door internationale instellingen, zoals de Raad van Europa en de Verenigde Naties, op de vingers wordt getikt omdat het op dat vlak slecht scoort.

In België heeft slechts 40 % van de personen met een handicap een baan, terwijl het Europese gemiddelde 47,3 % bedraagt. De arbeidsparticipatie van de personen zonder handicap bedraagt 66,9 %, aldus Eurostat, het bureau voor de statistiek van de Europese Unie.

Les saisies ne figurent pas en soi dans la Banque de données nationale générale (BNG) et les laboratoires de stupéfiants n'y sont pas enregistrés en tant que tels.

En revanche, des chiffres peuvent être générés à partir de la BNG sur la base de la définition ci-dessous concernant le nombre de faits enregistrés par les services de police en matière de production de drogues de synthèse.

Ce phénomène comprend:

- la production sans autorisation d'amphétamines, LSD, GHB ou d'autres drogues;
- la production sans autorisation des produits chimiques et précurseurs nécessaires;
- l'importation ou l'exportation illégale, même sous forme médicamenteuse, de produits chimiques ou précurseurs;
- le fait de sciemment mettre à disposition ou vendre les produits chimiques ou l'équipement nécessaires à la production;
- le déversement des déchets liés à la production de drogues.

Pour le premier semestre de 2018, le nombre de faits s'élevait à 0 pour la Région de Bruxelles-Capitale, à 42 pour la Région flamande et à 1 pour la Région wallonne (banque de données clôturée à la date du 26 octobre 2018).

Les statistiques criminelles pour l'ensemble de l'année 2018 paraîtront, comme chaque année, dans le courant du mois de juin.

DO 2018201927081

Question n° 3122 de monsieur le député Emmanuel Burton du 14 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Le recrutement des personnes portant un handicap dans votre administration.

La mise à l'emploi des personnes présentant un handicap représente en Belgique un enjeu important puisque nous sommes régulièrement pointés du doigt par les autorités internationales, comme le Conseil de l'Europe ou les Nations Unies, pour les faibles résultats que nous affichons.

En effet, en Belgique, seulement 40 % des personnes handicapées disposent d'un emploi alors que la moyenne européenne se situe à 47,3 %. Le taux d'emploi des personnes sans handicap est de 66,9 %, rapporte Eurostat, l'office de statistique de l'Union européenne.

Ook vandaag nog worden arbeid en handicap vaak als onverenigbaar ervaren. Toch speelt arbeid een sleutelrol bij de integratie van al wie nog al te vaak aan de rand van de samenleving geduwd wordt.

Een koninklijk besluit van 6 december 2012 heeft tot doel de aanwerving (stagiair met het oog op een vaste benoeming) en indienstneming (contractueel) van personen met een handicap te bevorderen.

Het is dan ook belangrijk dat de overheid nu het goede voorbeeld geeft bij haar eigen administratie.

1. Welk beleid voert u ter zake in uw administratie en uw kabinet?

2. Hoeveel aanvragen voor een indienstneming hebt u in 2018 ontvangen? Hoeveel daarvan waren er afkomstig van personen met een handicap?

3. Hoeveel personen met een handicap werken er thans bij uw administratie?

4. Werden er specifieke maatregelen genomen om de integratie van personen met een handicap bij uw administratie te bevorderen? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

5. Voor welk(e) soort(en) betrekking(en) zou u naar werknemers met een handicap kunnen zoeken?

6. Zijn de huidige voorzieningen in uw administratie volgens u geschikt om mensen ongeacht hun handicap op te vangen? Zo niet, hoe zou de infrastructuur verbeterd kunnen worden?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3122 van de heer volksvertegenwoordiger Emmanuel Burton van 14 maart 2019 (Fr.):

1. Overeenkomstig het koninklijk besluit van 5 maart 2007 tot organisatie van de werving van personen met een handicap in het federaal administratief openbaar ambt, streeft de FOD Justitie de doelstelling na om onder zijn personeel minstens 3 % personen met een handicap tewerk te stellen. Zolang die doelstelling niet is bereikt, moeten de diensten voorrang geven aan personen met een handicap bij nieuwe wervingen.

Deze doelstelling past in het streven om de ongelijke toegang tot tewerkstelling van personen met een handicap te beperken en verbiedt alle discriminerende handelingen, houdingen en/of uitspraken ten aanzien van personen met een handicap.

Encore aujourd'hui, travail et handicap sont souvent perçus comme incompatibles. Pourtant, le travail joue un rôle clef dans l'intégration de ceux et celles qui, trop souvent encore, sont mis à l'écart de la société.

Un arrêté royal du 6 décembre 2012 vise à favoriser le recrutement (stagiaire en vue de la nomination) et l'engagement (contractuels) de personnes présentant un handicap.

Il est donc aujourd'hui essentiel que les autorités publiques montrent l'exemple au sein de leur propre administration.

1. Quel est votre politique en la matière au sein de votre administration et de votre cabinet?

2. Combien de demandes de recrutement avez-vous reçues pour l'année 2018? Et parmi celles-ci, combien provenaient de personnes portant un handicap?

3. Quel est actuellement le nombre d'emplois occupés dans votre administration par des personnes portant un handicap?

4. Des mesures spécifiques ont-elles été prises afin de favoriser l'intégration des personnes présentant un handicap dans votre administration? Si oui, lesquelles? Si non, pourquoi?

5. Pour quel(s) type(s) de fonction(s) pourriez-vous rechercher des travailleurs présentant un handicap?

6. D'après vous, les infrastructures actuelles de votre administration permettent-elles de pouvoir accueillir des personnes portant n'importe quel type de handicap? Dans la négative, quelles seraient les améliorations à prévoir au sein des infrastructures?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3122 de monsieur le député Emmanuel Burton du 14 mars 2019 (Fr.):

1. Conformément à l'arrêté royal du 5 mars 2007 organisant le recrutement des personnes handicapées, le SPF Justice a pour objectif d'atteindre au minimum 3 % de personnes en situation de handicap parmi son personnel. Si ce n'est pas le cas, les services doivent donner la priorité à une personne en situation de handicap lors de nouveaux recrutements.

Cet objectif répond à la volonté de réduire l'inégalité d'accès à l'emploi des personnes avec un handicap, et condamne tout acte discriminatoire, attitude et/ou propos concernant les personnes handicapées.

2. Personen met een handicap hebben de mogelijkheid om zich als dusdanig kenbaar te maken, maar zij doen dat niet op systematische wijze.

3. Hierna volgt het huidige aantal personeelsleden die bekend gemaakt hebben dat zij een handicap hebben:

- magistraten: 2;
- gerechtspersoneel: 40;
- centrale administratie: 26;
- penitentiaire inrichtingen: 9.

4. De FOD Justitie heeft bijzondere aandacht voor alles wat te maken heeft met de werving, het in dienst houden en de overplaatsing van medewerkers met een handicap binnen de federale administratie.

Om het aantal personen met een handicap dat de FOD Justitie werft te verhogen, werden verschillende initiatieven genomen:

- er werd ter attentie van de medewerkers van de FOD Justitie een dienstnota opgesteld met betrekking tot de aanpassing van de werkposten voor personen met een handicap of chronische ziekte. Er zijn zowel materiële aanpassingen (bijvoorbeeld aanpassingen van het meubilair) als immateriële aanpassingen (bijvoorbeeld aanpassingen van de uurroosters) mogelijk;

- een eerste jaarverslag betreffende de aanpassingen van de werkposten werd opgesteld. Het doel is de ingediende verzoeken te analyseren en optimaal te ondersteunen;

- er werden twee opleidingen georganiseerd over de autismespectrumstoornis (ASS). Die opleidingen waren specifiek bedoeld voor de medewerkers in sleutelfuncties (onthaal, personeelsdiensten, vertrouwenspersonen, sociale dienst, enz.). De focus lag op de autismespectrumstoornis bij de medewerkers in het kader van het werk. Met die opleiding beoogde de FOD Justitie het personeel op te leiden en de medewerkers met ASS beter te begeleiden op het werk.

5. De FOD Justitie zou voornamelijk voor administratieve functies werknemers met een handicap kunnen zoeken.

6. Over het algemeen is de toegankelijkheid van de gebouwen van de FOD Justitie voor personen met beperkte mobiliteit de verantwoordelijkheid van de Regie der Gebouwen.

De nieuwe gevangenissen en de forensische psychiatrische centra (FPC's) werden ontworpen met inachtneming van de wetgeving, en dus ook met aandacht voor de toegankelijkheidsaspecten. Wat de nieuwe gevangenissen betreft, werden vergaderingen georganiseerd met de diensten die bevoegd zijn inzake toegankelijkheid. Die vergaderingen hebben geleid tot infrastructurele aanpassingen.

2. Les personnes présentant un handicap ont la possibilité de s'identifier comme telles mais elles ne le font pas systématiquement.

3. Ci-après le nombre actuel des agents qui ont fait connaître qu'ils ont un handicap:

- magistrats: 2;
- personnel judiciaire: 40;
- administration centrale: 26;
- établissements pénitentiaires: 9.

4. Le SPF Justice apporte une attention particulière aux matières relatives à l'engagement, le maintien et le transfert des collaborateurs avec un handicap au sein de l'administration fédérale.

Afin d'augmenter le nombre de personnes avec handicap engagées au sein du SPF Justice, différentes initiatives ont été prises:

- une note de service a été rédigée, pour les collaborateurs de la Justice, en ce qui concerne les aménagements des postes de travail pour les personnes présentant un handicap ou malades chroniques. Tant les aménagements matériels (aménagements du mobilier) que les aménagements immatériels (aménagements des horaires) sont possibles;

- un premier rapport annuel sur les aménagements des postes de travail a été établi. L'objectif est d'analyser les demandes et d'optimiser le soutien aux demandes faites;

- deux formations ont été organisées sur le trouble du spectre de l'autisme (TSA). Ces formations visaient spécifiquement des collaborateurs dans des fonctions-clés (accueil, services du personnel, personnes de confiance, service social, etc.). Le focus était mis sur le trouble du spectre autistique chez les collaborateurs dans le cadre du travail. Par cette formation, le SPF Justice visait à former le personnel et à mieux accompagner au travail les collaborateurs atteints de TSA.

5. Le SPF Justice pourrait rechercher des travailleurs présentant un handicap pour des fonctions principalement administratives.

6. De manière générale, l'accessibilité des bâtiments de la Justice aux personnes à mobilité réduite est de la responsabilité de la Régie des Bâtiments.

Les nouvelles prisons ainsi que les centres de psychiatrie légale (CPL) ont été conçus dans le respect de la législation, ce qui inclut les aspects de l'accessibilité des établissements. En ce qui concerne les nouvelles prisons, des réunions ont été organisées avec les bureaux compétents en matière d'accessibilité et ont donné lieu à des adaptations sur le plan de l'infrastructure.

Wat de toegankelijkheid van de gerechtsgebouwen betreft, wordt bij elk nieuw bouw- of renovatieproject uiteraard rekening gehouden met de toegankelijkheid voor personen met een handicap.

In de oude gebouwen is de toegankelijkheid soms een probleem, zeker als het om geklasseerde gebouwen gaat. Ook daar probeert de FOD Justitie telkens een oplossing te vinden door in een afzonderlijke ingang of menselijke assistentie te voorzien.

Wat de gebouwen van de centrale administratie betreft, hebben de diensten van de FOD Justitie redelijke aanpassingen gerealiseerd teneinde ze maximaal toegankelijk te maken.

DO 2018201927133

Vraag nr. 3126 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karin Jiroflée van 20 maart 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

EVRM. - Protocol nr. 16.

Het aanvullend protocol nr. 16 van 2 oktober 2013 bij het Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden (EVRM) biedt aan de hoogste gerechtshoven van elke staat die tot het EVRM is toegetreden de mogelijkheid om aan het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) prejudiciële vragen te stellen met betrekking tot de interpretatie en toepassing van de rechten en vrijheden die door het EVRM en haar aanvullende protocollen worden gewaarborgd.

Nadat Frankrijk als tiende land dit protocol op 12 april 2018 ratificeerde, is het protocol nr. 16 vorig jaar op 1 augustus 2018 in alle ratificerende staten in werking getreden.

België ondertekende het protocol nr. 16 weliswaar op 8 november 2018, maar intussen wordt getalmd met de Belgische ratificatie zodat dit protocol in ons land jammer genoeg nog steeds dode letter blijft.

Het behoeft echter geen betoog dat ook onze hoogste Belgische magistraten vanuit proceseconomisch oogpunt ten zeerste gebaat zouden zijn met de mogelijkheden die dit protocol nr. 16 hen biedt; via de techniek van prejudiciële vraagstelling kunnen in een Belgische geschilprocedure immers reeds in een vroeg stadium onduidelijkheden worden uitgeklaard die anders aanleiding zouden kunnen geven tot dure en tijdrovende geschilprocedures voor het EHRM, mogelijk daarna nog eens gevolgd door een verplicht volledig overdoen van de Belgische geschilprocedure.

En ce qui concerne l'accessibilité des bâtiments judiciaires, il est bien sûr tenu compte de l'accessibilité pour les personnes affectées d'un handicap dans chaque nouveau projet de construction ou de rénovation.

Dans les bâtiments anciens, cette accessibilité est parfois difficile, certainement si ce sont des immeubles classés. Le SPF Justice essaie là aussi de trouver chaque fois une solution en prévoyant une entrée séparée ou une assistance humaine.

En ce qui concerne les bâtiments de l'administration centrale, les services du SPF Justice ont procédé à des aménagements raisonnables afin de les rendre accessibles au maximum.

DO 2018201927133

Question n° 3126 de madame la députée Karin Jiroflée du 20 mars 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

CEDH. - Protocole n° 16.

Le protocole additionnel n° 16 du 2 octobre 2013 à la Convention européenne de sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales (CEDH) offre aux plus hautes juridictions de chaque État partie à la CEDH la possibilité de poser à la Cour européenne des droits de l'homme des questions préjudicielles relatives à l'interprétation et à l'application des droits et libertés garantis par la CEDH et ses protocoles additionnels.

Après la ratification de ce protocole par le dixième pays, en l'occurrence la France, le 12 avril 2018, le protocole n° 16 est entré en vigueur le 1er août 2018 dans tous les États qui l'ont ratifié.

Même s'il l'a signé le 8 novembre 2018, notre pays tarde à ratifier le protocole n° 16, de sorte que celui-ci reste hélas lettre morte en Belgique.

Cependant, il va sans dire qu'en matière d'économie de procédure, ce protocole n° 16 serait très bénéfique aux plus hauts magistrats de notre pays de par les possibilités qu'il leur offrirait. En effet, dans le cas d'une procédure contentieuse lancée en Belgique, la technique des questions préjudicielles permet, à un stade précoce, de lever des ambiguïtés qui pourraient autrement donner lieu à des procédures onéreuses et chronophages devant la Cour européenne des droits de l'homme, éventuellement suivies par l'obligation de recommencer complètement la procédure contentieuse en Belgique.

1. Waarom is België tot op heden nog niet overgegaan tot ratificatie van het protocol nr. 16 bij het EVRM?

2. Welke richtdatum stelt u in het vooruitzicht voor de ratificatie en de daaruit voortvloeiende inwerkingtreding van dit protocol nr. 16 in België?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3126 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karin Jiroflée van 20 maart 2019 (N.):

Er wordt verwezen naar het antwoord op de mondelinge vraag nr. 28410 die mevrouw Matz op 23 januari 2019 ter zake heeft gesteld in de commissie voor de Justitie (*Integraal Verslag*, CRIV 54 COM 1019, p. 17-18).

Het technisch ratificatiedossier en het ontwerp van wet houdende instemming met protocol nr. 16 zullen evenwel bij het begin van de nieuwe legislatuur klaar zijn om te worden voorgelegd aan het nieuw verkozen parlement.

Er kan bevestigd worden dat het dossier wordt voortgezet.

DO 2018201927207

Vraag nr. 3131 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 26 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Gebouwen van de politie in Eupen.

Ik heb in Eupen meermaals met agenten van de lokale en federale politie gesproken over de gebouwen waarin ze werken. Zij hebben me gewezen op de problemen in verband met hun werkomgeving en -omstandigheden. Ik heb zelf ook ter plaatse kunnen vaststellen dat er problemen zijn op het vlak van de organisatie, de veiligheid en de (soms aftandse) voorzieningen.

De Regie der Gebouwen heeft de mogelijkheid onderzocht om het gebouw te renoveren, maar van die optie werd afgestapt.

Gelet op de situatie hebben de federale politie en de lokale politie een gezamenlijk project voorgesteld, dat een gemeenschappelijk gebruik beoogt van 40 % van de oppervlakte: cellen, dispatching, kantine, enz. Het delen van de ruimtes zou voordelen opleveren op het vlak van kostenbesparing en van de werking.

1. Pourquoi la Belgique n'a-t-elle pas encore ratifié le protocole n° 16 à la CEDH?

2. Quelle date avancez-vous à titre indicatif pour la ratification de ce protocole n° 16 et l'entrée en vigueur qui en découlera en Belgique?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3126 de madame la députée Karin Jiroflée du 20 mars 2019 (N.):

Il est renvoyé à la réponse à la question orale n° 28410 de madame Matz à ce sujet en commission de la Justice du 23 janvier 2019 (*Compte Rendu Intégral*, CRIV 54 COM 1019, p. 17-18).

Le dossier technique de ratification et le projet de loi d'assentiment au protocole n° 16 seront prêts dès le début de la nouvelle législature pour être soumis au Parlement nouvellement élu.

On peut confirmer que le dossier suit son cours.

DO 2018201927207

Question n° 3131 de madame la députée Kattrin Jadin du 26 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les bâtiments de la police d'Eupen.

Dans la commune d'Eupen, j'ai eu l'occasion de traiter à de nombreuses reprises avec les policiers locaux et fédéraux concernant les bâtiments dans lesquels ils travaillent. Ces derniers m'ont ainsi fait part de difficultés en ce qui concerne leur environnement et leurs conditions de travail. M'étant moi-même rendue sur place, j'ai pu constater que la situation des lieux s'avère insatisfaisante du point de vue organisationnel, sécuritaire et des divers équipements (parfois délabrés).

À cet égard, la Régie des Bâtiments avait étudié la possibilité de rénover le bâtiment, mais celle-ci a été écartée.

Au vu de la situation, la police fédérale et la police locale ont proposé la réalisation d'un projet commun, qui permettrait la mise en commun de 40 % des surfaces: cellules, dispatching, mess, etc. Cette cohabitation présenterait des avantages en coûts et en matière de fonctionnement.

Na een vergadering in maart 2018 werd er een marktonderzoek opgestart op basis van de sites die de lokale overheden hadden opgegeven. De verschillende stakeholders hebben een site aangeduid die het meest geschikt zou zijn. Volgens de Regie der Gebouwen is een financiering via een promotieopdracht de meest realistische formule. De betrokken partijen hebben opnieuw bevestigd dat ze de twee diensten op een zelfde site willen onderbrengen ter wille van schaalvoordelen en uit veiligheidsoverwegingen.

Gezien deze vaststellingen verzoek ik u om dit plan bij hoogdringendheid te steunen, zodat de agenten zo snel mogelijk in fatsoenlijke omstandigheden kunnen werken.

1. Hoe zullen de werken georganiseerd worden?

2. Zal de federale Staat, nu de politieagenten een stakingsaanzegging hebben ingediend uit protest tegen de slechte staat van de federale gebouwen en de brandweer ook een negatief advies over die gebouwen heeft uitgebracht, en omdat dit een unieke kans is om een gemeenschappelijk gebouw te realiseren, alles in het werk stellen om dit dossier te bespoedigen?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3131 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 26 maart 2019 (Fr.):

De Regie der Gebouwen heeft gesprekken opgestart met de eigenaar van een terrein dat geschikt zou zijn voor een gemeenschappelijk project tussen lokale en federale politie.

De Regie der Gebouwen moet deze optie evenwel nog vergelijken met de andere beschikbare opties.

De Regie der Gebouwen doet er alles aan om een oplossing te vinden voor de politieagenten te Eupen. Een volgende vergadering met alle belanghebbenden is gepland.

DO 2018201927219

Vraag nr. 3134 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Goede Uyttersprot van 27 maart 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Collectieve schuldenregelingen.

1. Hoeveel personen kregen in 2017 en 2018 een bemiddelaar toegewezen? Graag de cijfers per gerechtelijk arrondissement.

Suite à une réunion de mars 2018, une prospection a été lancée, sur base de terrains renseignés par les autorités locales. Les différentes parties ont indiqué qu'un site en particulier présenterait le plus d'intérêt. Selon la Régie des Bâtiments, le mode de financement le plus réaliste serait un marché de promotion. Les parties ont ensuite réaffirmé l'objectif de regrouper les deux services sur un même site pour des raisons d'économie d'échelle et de sécurité.

Face à ces constats, je vous demande de soutenir ce projet d'urgence afin que ces agents puissent travailler dans des conditions correctes dans les plus brefs délais possibles.

1. Quelle serait la possibilité d'agencement des travaux?

2. Étant donné qu'il y a eu un préavis de grève des policiers à cause du mauvais état des bâtiments fédéraux, qu'un avis négatif des pompiers a été donné à ce sujet et qu'il s'agit d'une opportunité unique de pouvoir créer un bâtiment commun, l'État fédéral va-t-il tout mettre en oeuvre pour faire avancer ce dossier rapidement?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3131 de madame la députée Kattrin Jadin du 26 mars 2019 (Fr.):

La Régie des Bâtiments a entamé les discussions avec le propriétaire d'un terrain que serait adapté à un projet commun entre la Police locale et la Police fédérale.

La Régie des Bâtiments doit comparer par ailleurs cette option avec les autres options disponibles.

La Régie des Bâtiments met tout en oeuvre afin d'apporter une solution aux policiers implantés à Eupen. Une prochaine réunion réunissant toutes les parties prenantes a été fixée.

DO 2018201927219

Question n° 3134 de madame la députée Goede Uyttersprot du 27 mars 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Règlements collectifs de dette.

1. Pouvez-vous communiquer le nombre de personnes qui se sont vu désigner un médiateur en 2017 et 2018? Je souhaiterais obtenir les chiffres par arrondissement judiciaire.

2. Is er een lijn in de leeftijd van de betrokkenen te bemerken? Wat is de gemiddelde leeftijd van de betrokkenen?

3. Neemt het aantal bemiddelingen toe?

4. Zijn er categorieën of profielen te bemerken inzake bemiddeling?

5. a) Hoeveel keer gemiddeld per jaar is er overleg tussen bemiddelaar en de betrokkene?

b) Heeft de betrokkene inzage in de voor hem uitgevoerde bemiddeling? Ik verneem dat de enige inzage van de betrokkene doorgaans enkel zou gebeuren bij de belastingaangifte, wat natuurlijk voor een niet-deskundige onvoldoende is.

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3134 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Goedele Uyttersprot van 27 maart 2019 (N.):

Het College van de hoven en rechtbanken publiceert dit jaar geen statistieken van het jaar 2018. Het College wenst prioriteit te geven aan de verdere ontwikkeling van kwalitatief hoogstaande statistieken voor alle instanties. Vanaf volgend jaar wordt de publicatie van jaarlijkse statistieken hervat op retroactieve wijze, en dus met inbegrip van de gegevens van 2018.

Voor 2017 zijn de volgende gegevens beschikbaar:

1. De publicaties van het jaar 2017 omvatten enkel gegevens over het aantal beschikkingen waarbij de rechter uitspraak doet over de toelaatbaarheid van een verzoek tot collectieve schuldenregeling. Een beschikking van toelaatbaarheid impliceert tevens de aanstelling van een schuldbemiddelaar.

De statistieken over het aantal beschikkingen inzake toelaatbaarheid van een verzoek tot collectieve schuldenregeling in 2017 werden opgenomen in de bijgevoegde tabel.

2. Existe-t-il un lien avec l'âge des personnes en règlement collectif de dette? Quel est l'âge moyen des personnes concernées?

3. Le nombre de médiations est-il en augmentation?

4. Des catégories ou des profils se dessinent-ils en matière de médiation?

5. a) Combien de fois par an le médiateur et la personne en règlement collectif de dette se concertent-ils en moyenne?

b) La personne en règlement collectif de dette peut-elle consulter les extraits de compte dans le cadre de la procédure de médiation menée pour son compte? J'apprends qu'elle ne pourrait le faire qu'au moment de la déclaration d'impôts, ce qui ne suffit évidemment pas pour un profane.

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3134 de madame la députée Goedele Uyttersprot du 27 mars 2019 (N.):

Cette année, le Collège des cours et tribunaux ne publie pas de statistiques concernant l'année 2018. Le Collège souhaite mettre la priorité sur la poursuite du développement de statistiques de haute qualité pour l'ensemble des instances. La publication des statistiques annuelles reprendra dès l'année prochaine, et ce, de manière rétroactive, incluant donc les données de 2018.

Pour l'année 2017, les données suivantes sont disponibles.

1. Les publications de l'année 2017 ne concernent que des statistiques sur le nombre de dispositions permettant au juge de se prononcer sur l'admissibilité d'une requête en règlements collectifs de dettes. En outre, une disposition d'admissibilité implique la désignation d'un médiateur de dettes.

Les statistiques sur le nombre de dispositions en matière d'admissibilité d'une requête en règlements collectifs de dettes pour 2017 ont été reprises dans le tableau suivant.

COLLECTIEVE SCHULDENREGELING - RÈGLEMENT COLLECTIF DE DETTES

BESLISSINGEN VAN DE RECHTER - DÉCISIONS DU JUGE

Toelaatbaar: Tussenbeschikkingen - Admissibilité: Ordonnances interlocutoires

Ressort		2017												Totaal
		Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Totaal
		Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
Antwerpen	Anvers	204	212	222	234	228	254	212	155	203	190	203	171	2 488
Brussel	Bruxelles	166	143	239	173	174	211	161	145	133	200	168	147	2 060
Gent	Gand	221	321	308	239	271	269	255	198	227	253	255	239	3 056
Luik	Liège	164	204	251	170	216	227	175	197	192	181	205	211	2 393
Bergen	Mons	137	173	194	191	154	147	148	107	147	176	168	152	1 894
Totaal	Total	892	1 053	1 214	1 007	1 043	1 108	951	802	902	1 000	999	920	11 891

Extractie-Extraction : 02/02/2018

2. De leeftijd van de betrokkenen wordt niet geregistreerd.

3. Het aantal beschikkingen van toelaatbaarheid in 2016 bedroeg 14.420 . In 2017 is het aantal bemiddelingen gedaald met 529 zaken ten opzichte van het voorgaande jaar. Aangezien er voor 2018 nog geen statistieken voorhanden zijn die zijn gevalideerd en gecontroleerd door de griffies, kan de vraag niet beantwoord worden voor het jaar 2018.

4. De geregistreerde gegevens hebben enkel betrekking op de gerechtelijke handelingen met rechtsgevolgen, en bieden niet de mogelijkheid om deze vraag te beantwoorden.

5 a) De geregistreerde gegevens bieden niet de mogelijkheid deze vraag te beantwoorden.

b) De bij de bemiddeling betrokken persoon kan diepgaandere informatie ontvangen:

- door zijn dossier te raadplegen op de griffie, al dan niet begeleid door een griffier. Hij kan daar de stukken raadplegen die zijn neergelegd door de partijen, alsook de gewezen beslissingen (het jaarverslag, de uittreksels uit de rekeningen van de bemiddeling, enz.). De griffie kan daarbij eventueel antwoorden geven op eenvoudige vragen.

- door een brief te schrijven aan de magistraat die met het dossier belast is;

- door een stand van zaken op te maken met de bemiddelaar en de magistraat in de raadkamer (op verzoek).

De bovenvermelde mogelijkheden worden vermeld in de brief die aan de schuldenaar wordt verzonden bij de kennisgeving van de toelaatbaarheid.

Artikel 1675/17, § 3, vierde lid van het Gerechtelijk Wetboek voorziet tevens dat de bemiddelaar minstens eenmaal per jaar een verslag over de stand en de evolutie van de procedure opstelt, waarvan de schuldenaar een afschrift krijgt.

2. L'âge des personnes concernées n'est pas enregistré.

3. Le nombre de dispositions d'admissibilité en 2016 s'est élevé à 14.420. En 2017, le nombre de médiations a diminué de 529 affaires, par rapport à l'année précédente. Ne disposant pas encore de statistiques validées et vérifiées par les greffes pour l'année 2018, il est impossible de répondre à la question concernant l'année 2018.

4. Les données enregistrées portent uniquement sur les actes judiciaires entraînant des effets juridiques et n'offrent pas la possibilité de répondre à cette question.

5 a) Les données enregistrées ne permettent pas de répondre à cette question.

b) La personne concernée par la médiation peut recevoir des informations approfondies:

- en venant consulter son dossier au greffe, accompagnée ou non par un greffier. Elle peut y consulter les pièces déposées par les parties ainsi que les décisions prononcées (le rapport annuel, les extraits de comptes de la médiation, etc.). À cet égard, le greffe peut éventuellement fournir des réponses à des questions simples;

- en écrivant un courrier au magistrat en charge du dossier;

- en faisant le point avec le médiateur et le magistrat en chambre du conseil (sur demande).

Les possibilités susmentionnées sont énoncées dans le pli envoyé au débiteur lors de la notification de l'admissibilité.

L'article 1675/17, § 3, alinéa 4 du Code judiciaire prévoit en outre que le médiateur rédige, au moins une fois par an, un rapport sur l'état et l'évolution de la procédure, dont le débiteur reçoit une copie.

DO 2018201927242

Vraag nr. 3138 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Goedele Uyttersprot van 28 maart 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Omgangsrecht half-/stiefbroer of -zus.

Minderjarigen kunnen wettelijk gezien geen contact afdwingen om hun half-/stiefbroer of -zus nog te mogen zien. Hierdoor voelen zij zich niet gehoord en in de steek gelaten. Naast de straf die zij ervaren door de echtscheiding of door het stopzetten van een relatie met één van hun ouders, verliezen zij ook nog contact met hun half-/stiefbroer of -zus, met wie ze wel jaren samen leefden en een band opbouwden.

De Europese rechtspraak benadrukt - onder meer op grond van artikel 7 VRK en artikel 8 EVRM - dat het niet ontkend kan worden dat het stopzetten van de affectieve banden, die gedurende jaren tussen de (half)(stief)broers/-zussen gecreëerd zijn, sporen nalaat.

Er zijn reeds bemiddelaars die, samen met deze jongeren, trachten om het contact met de half-/stiefbroer of -zus opnieuw te herstellen. Ook al kunnen ze dit niet via de rechtbank, dan kan dat wel via een bemiddelaar.

1. Naar aanleiding van een persartikel in *Het Laatste Nieuws* zei u dat het een goed idee is om een bemiddelaar aan te stellen om zo de contacten opnieuw te herstellen en dat deze oefening een onderzoek waard is.

Zal u effectief een onderzoek laten uitvoeren naar deze manier van werken? En wat precies zal u laten onderzoeken?

2. Is het een optie om in het Burgerlijk Wetboek een apart artikel te voorzien voor minderjarigen die contact en omgangsrecht met hun half-/stiefbroer of -zus willen behouden?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3138 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Goedele Uyttersprot van 28 maart 2019 (N.):

DO 2018201927242

Question n° 3138 de madame la députée Goedele Uyttersprot du 28 mars 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Les relations personnelles avec un demi-/beau-frère ou une demi-/belle soeur.

Aucune disposition légale ne permet aux mineurs de forcer le maintien des contacts avec leur demi-/beau-frère ou demi-/belle-soeur. Cette lacune leur donne le sentiment de ne pas être entendus et d'être abandonnés. Outre la punition qu'ils vivent à la suite du divorce de leurs parents ou de la fin des relations avec l'un d'entre eux, ils perdent aussi le contact avec leur demi-/beau-frère ou demi-/belle-soeur dont ils ont pourtant partagé l'existence durant de nombreuses années et avec qui ils ont construit une relation.

La jurisprudence européenne souligne - notamment sur la base des articles 7 de la Convention des Droits de l'Enfant et 8 de la CEDH - qu'il est indéniable que l'interruption des liens affectifs construits durant des années entre les (demi-)(beaux)-frères/(demi-)(belles)-soeurs laisse des traces.

En coopération avec ces jeunes, des médiateurs s'efforcent déjà de retisser les liens avec le demi-/beau-frère ou demi-/belle-soeur. Même si la démarche est impossible par la voie du tribunal, elle peut passer par un médiateur.

1. À la suite de la publication d'un article dans *Het Laatste Nieuws*, vous avez déclaré que la désignation d'un médiateur pour renouer le contact est une bonne idée et que l'exercice mérite une étude.

Avez-vous réellement l'intention de demander la réalisation d'une étude sur cette pratique? Quels seront précisément les éléments analysés?

2. Serait-il envisageable d'insérer un article distinct dans le Code civil pour les mineurs qui souhaitent maintenir le contact et des relations personnelles avec leur demi-/beau-frère ou demi-/belle-soeur?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3138 de madame la députée Goedele Uyttersprot du 28 mars 2019 (N.):

1. Het is inderdaad juist dat de minister van Justitie de idee genegen is dat minderjarigen de mogelijkheid moeten krijgen om zelf een familiaal bemiddelaar aan te duiden om een familiaal conflict te ontminnen. Eén van de belangrijkste redenen daartoe is dat minnelijke oplossingen van familiale conflicten, indien mogelijk, beter zijn voor het welzijn van alle partijen en het niet in het belang van het kind is dat familiale conflicten zouden worden gejuridiseerd.

Het zou wenselijk zijn dat dit wordt onderzocht bij een algemene reflectie over de procesbekwaamheid van de minderjarige. Concrete punten die aandacht verdienen zijn eerder van praktische aard: hoe moet de aanstelling gebeuren, bijv. met tussenkomst van een contactpunt? Wie betaalt de bemiddelaar? En welke rol kunnen de gemeenschappen hierin spelen?

2. De vraag rijst of de opname van dergelijk artikel werkelijk een meerwaarde zou betekenen onder andere gelet op het bestaan van artikel 375*bis* van het Burgerlijk Wetboek dat reeds voorziet in een omgangsrecht voor personen met een bijzonder affectieve band. Het opgeworpen probleem lijkt eerder verband te houden met de vraag of minderjarigen procesbekwaam moeten zijn. Daarnaast lijkt er een belangrijke rol weggelegd te zijn voor de gemeenschappen om in het kader van de jeugdhulpverlening gepaste aandacht te besteden aan dit contact en omgangsrecht.

DO 2018201927333

Vraag nr. 3145 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Fabienne Winckel van 05 april 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Zelfmoordcijfers in de gevangenissen.

De zelfmoordcijfers onder gedetineerden liggen acht keer hoger dan bij de totale Belgische bevolking. Dat blijkt uit een studie naar suïcide in de Belgische gevangenissen over de periode 2000-2016 die werd uitgevoerd door het IRCP (Institute for International Research on Criminal Policy) van de Universiteit Gent.

In 2017 vielen er in de Belgische strafinrichtingen 44 overlijdens te betreuren, waaronder 13 zelfdodingen. De koepelorganisatie Concertation des Associations Actives en Prison (CAAP) laakt de precare levensomstandigheden in de gevangenissen en het trauma dat gepaard gaat met de opsluiting.

1. Il est effectivement exact que le ministre de la Justice est favorable à l'idée que les mineurs doivent avoir la possibilité de désigner eux-mêmes un médiateur familial pour dénouer un conflit familial. Une des principales raisons est que la résolution amiable de conflits familiaux, lorsqu'elle est possible, est meilleure pour le bien-être de toutes les parties et qu'il n'est pas dans l'intérêt de l'enfant de judicia-riser les conflits familiaux.

Il serait souhaitable que cette étude soit effectuée dans le cadre d'une réflexion générale sur la capacité du mineur à ester en justice. Les points concrets qui méritent d'être examinés sont plutôt de nature pratique: comment la nomination doit-elle s'effectuer? Avec l'intervention d'un point de contact, par exemple? Qui rémunère le médiateur? Quel rôle les communautés peuvent-elles endosser en la matière?

2. La question se pose de savoir si un tel article apporterait réellement une plus-value compte tenu notamment de l'existence de l'article 375*bis* du Code civil qui prévoit déjà le droit d'entretenir des relations personnelles pour les personnes qui entretiennent un lien d'affection particulier. Le problème soulevé semble plutôt lié à la question de savoir si les mineurs doivent être capables d'ester en justice. Il semble en outre qu'un rôle important est réservé aux communautés en vue d'accorder, dans le cadre de l'aide à la jeunesse, une attention adéquate à ce droit de d'entretenir des relations personnelles.

DO 2018201927333

Question n° 3145 de madame la députée Fabienne Winckel du 05 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Le taux de suicide dans les prisons.

Le taux de suicide est huit fois plus élevé chez les détenus que dans la population globale belge, selon une étude menée entre 2000 et 2016 par un chercheur de l'Institut de recherche internationale en politique criminelle de l'université de Gand.

En 2017, l'administration pénitentiaire déplorait 13 cas de suicides sur 44 décès enregistrés dans les centres pénitentiaires belges. La Concertation des associations actives en prison dénonce à cet égard les conditions de vie précaires et le traumatisme vécu du fait de l'incarcération.

1. a) Welke middelen worden er aangewend om de problematiek van zelfdoding bij gedetineerden aan te pakken?

b) Beschikt u over recentere cijfers over suïcide in de gevangenissen?

c) Welke middelen hebben de strafinrichtingen voor suïcidepreventie bij gedetineerden?

d) Werden er initiatieven ontwikkeld in bepaalde gevangenissen? Zo ja, wat houden die concreet in?

2. Kent u het Franse systeem van de *codétenus de soutien*, een buddysysteem waarbij medegevangenen zich als vrijwilliger actief inzetten voor de preventie van zelfdoding in de strafinrichting? Zou een dergelijke buddywerking in België op poten gezet kunnen worden?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3145 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Fabienne Winckel van 05 april 2019 (Fr.):

1. (a, c en d) Zelfmoordpreventie in de gevangenissen is een complexe materie waarbij diverse initiatieven worden genomen en waarbij verschillende instanties betrokken zijn, waaronder de gemeenschappen in het kader van hulp- en dienstverlening aan personen. De verschillende initiatieven die het directoraat-generaal Penitentiaire Inrichtingen (DG EPI) zelf en samen met externe partners neemt op vlak van zelfmoordpreventie geven vorm aan het huidige beleid en maken deel uit van het dagelijks beleid.

Een verhoogde waakzaamheid door de medische en psychosociale diensten bij het onthaal van en bij elk contact met een gedetineerde maakt deel uit van de standaardprocedure. Wanneer zij signalen opmerken dat een gedetineerde mogelijk suïcidaal is, melden zij dit aan de gevangenisdirectie en aan het bewakend personeel, zodat de gedetineerde meer nauwlettend kan worden geobserveerd (zowel bij dag als bij nacht). Er bestaan uitgeschreven instructies rond visuele controle en procedures wanneer suïcidaal gedrag wordt vastgesteld.

1. a) Quels sont les moyens mis en oeuvre afin de prendre en charge la problématique du suicide chez les détenus?

b) Êtes-vous en possession de chiffres plus récents sur le taux de suicide en prison?

c) Quels sont les outils mis à disposition des centres pénitentiaires afin de prévenir le suicide des personnes incarcérées?

d) Des initiatives ont-elles été mises en place dans certaines prisons? Si oui, pouvez-vous expliquer en quoi elles consistent?

2. Avez-vous connaissance de la pratique "codétenus de soutien", mise en place en France, qui consiste à faire intervenir des détenus de façon volontaire et active dans la prévention du suicide dans leur établissement? Une telle initiative pourrait-elle voir le jour en Belgique?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3145 de madame la députée Fabienne Winckel du 05 avril 2019 (Fr.):

1. (a, c et d) La prévention du suicide dans les prisons est une matière complexe qui a donné lieu à diverses initiatives et qui concerne différentes instances, dont les communautés dans le cadre de l'aide et l'assistance aux personnes. Les différentes initiatives que prend la direction générale des Établissements pénitentiaires (DG EPI) elle-même et en collaboration avec des partenaires externes sur le plan de la prévention du suicide donnent forme à la politique actuelle et fait partie intégrante de la politique journalière.

Une vigilance accrue de la part des services médicaux et psychosociaux lors de l'accueil du détenu et de tout contact avec lui fait partie de la procédure standard. Lorsqu'ils remarquent des signes indiquant qu'un détenu pourrait être suicidaire, ils en font part à la direction de la prison et au personnel de surveillance, afin que le détenu puisse être observé plus attentivement (tant de jour que de nuit). Il existe des instructions écrites concernant le contrôle visuel et les procédures lorsqu'un comportement suicidaire est constaté.

Ook de penitentiair bewakingsassistenten vervullen een belangrijke preventieve rol. Wanneer zij suïcidaal gedrag vaststellen, verwijzen zij de gedetineerde onmiddellijk naar de bevoegde dienst (gevangenisdirectie, psychosociale dienst of zorgequipe) en kunnen preventieve veiligheidsmaatregelen genomen worden. Bij suïcidale gedetineerden zullen de psychosociale en medische diensten en ook de gevangenisdirecties meer actieve opvolging verzekeren en overleg plegen. Daarnaast wordt steeds doorverwezen naar de diensten van de gemeenschappen voor hulpverlening in dit verband.

Ook binnen de penitentiaire opleidingen wordt bijzondere aandacht besteed aan deze problematiek. Penitentiair bewakingsassistenten krijgen in de basisopleiding het vak "zelfmoordpreventie" gedurende zeven uur. De focus ligt onder andere op het detecteren van signalen van zelfmoordneiging, op het melden ervan en op het gepast reageren. Het DG EPI werkte bij het ontwikkelen van de cursussen onder andere samen met expertisecentra op vlak van zelfmoordpreventie. Daarnaast organiseren de opleidingscentra voor penitentiair personeel ook een tweedaagse flitstraining "zelfmoordpreventie", die toegankelijk is voor alle personeelsleden van het DG EPI. Deze opleiding kan ook op vraag van een lokale inrichting worden georganiseerd. Verder werd in 2016 een opleiding *train-the-trainer* gesprekstechnieken georganiseerd in het kader van zelfmoordpreventie.

Ook is er in de gevangenschappen aandacht voor hulpverlening specifiek gericht op zelfmoordpreventie, zowel structureel als ad hoc. Binnen vele gevangenschappen bestaat bovendien een multidisciplinaire werkgroep rond zelfmoord, waarin betrokken diensten van het DG EPI samen met partners van onder andere de Vlaamse Gemeenschap aan tafel zitten. De gevangenis van Gent bijvoorbeeld heeft enkele jaren geleden samen met de universiteit Gent een plan uitgewerkt waarin zowel preventie van zelfmoord als nazorg (na gelukte suïcide) aan bod komen. Een aantal andere gevangenschappen hebben zich hierop gebaseerd om lokaal ook een dergelijk plan uit te werken. Sinds kort is binnen het DG EPI bovendien ook een multidisciplinaire werkgroep opgestart die het lokale niveau overstijgt met als doel *best practices* binnen de gevangenschappen te delen. Dit project zit in de beginfase.

Langs Vlaamse kant is er bovendien een samenwerking met de centra voor geestelijke gezondheidszorg in verschillende gevangenschappen.

Langs Franstalige kant werkt het DG EPI samen met de *services d'aide aux justiciables*.

Les assistants de surveillance pénitentiaire jouent également un rôle préventif important. Lorsqu'ils constatent un comportement suicidaire, ils renvoient immédiatement le détenu vers le service compétent (direction de la prison, service psychosocial ou équipe de soins) et des mesures de sécurité préventives peuvent être prises. En ce qui concerne les détenus suicidaires, les services psychosociaux et médicaux ainsi que les directions des prisons assureront un suivi plus actif et se consulteront. Par ailleurs, une orientation vers les services d'aide en la matière des communautés sera toujours assurée.

Une attention particulière y est également accordée au cours des formations pénitentiaires. Dans le cadre de la formation de base, les assistants de surveillance pénitentiaire suivent le cours "prévention du suicide" pendant sept heures. L'accent est mis sur la détection de signes indiquant une tendance suicidaire, sur la notification de celle-ci et sur la façon appropriée de réagir. La DG EPI a collaboré au développement des cursus avec notamment des centres d'expertise en matière de prévention du suicide. Par ailleurs, les centres de formation du personnel pénitentiaire organisent également une formation accélérée "prévention du suicide" de deux jours accessible à tous les membres du personnel de la DG EPI. Cette formation peut également être organisée à la demande d'un établissement local. En outre, une formation sur les techniques d'entretien *train-the-trainer* a été organisée en 2016 dans le cadre de la prévention du suicide.

Les prisons attachent également de l'importance à l'aide, tant structurelle qu'ad hoc, spécifiquement axée sur la prévention du suicide. En outre, il existe dans de nombreuses prisons un groupe de travail pluridisciplinaire sur le suicide, au sein duquel les services concernés de la DG EPI se réunissent avec des partenaires, notamment de la Communauté flamande. Par exemple, la prison de Gand a élaboré il y a quelques années, conjointement avec l'université de Gand, un plan qui aborde tant la prévention du suicide que le suivi (après un suicide abouti). Quelques autres prisons s'en sont inspirées pour également établir localement un plan similaire. Par ailleurs, un groupe de travail pluridisciplinaire supralocal sur la prévention du suicide a depuis peu également vu le jour au sein de la DG EPI aux fins de partager les "bonnes pratiques" dans les prisons. Ce projet n'en est qu'à ses prémises.

Du côté flamand, différentes prisons collaborent en outre avec les centres de santé mentale.

Du côté francophone, la DG EPI collabore avec les services d'aide aux justiciables.

Gedetineerden hebben ook toegang tot de gratis zelfmoordlijn 1813 van het Centrum ter preventie van zelfdoding en tot de crisisslijn van het *Centre de prévention du suicide*. Langs Nederlandstalige kunnen hulp- en zorgverleners werkzaam in de gevangenis voor advies over suïcidepreventie ook terecht bij de ASPHA-lijn van het Centrum ter preventie van zelfdoding. ASPHA staat voor advies suïcide preventie voor huisartsen en andere hulpverleners. Zij kunnen via telefoon of e-mail contact opnemen met ASPHA voor advies over het begeleiden van suïcidale personen, hun omgeving en nabestaanden van zelfdoding.

Ook werken de Vlaamse Centra voor geestelijke gezondheidszorg aan een "draaiboek suïcidepreventie" voor de Vlaamse gevangenis. Sinds maart 2017 bestaat er ook een multidisciplinaire richtlijn voor hulpverleners in de gezondheidszorg over de detectie en de behandeling van suïcidaal gedrag, uitgewerkt door het Vlaams Expertisecentrum suïcidepreventie. Het gaat om richtlijnen en aanbevelingen die zorgverleners moeten helpen bij het detecteren en behandelen van suïcidale gedachten en gedrag.

1. b) Hierbij alle cijfers:

2010: 46 overlijdens waarvan 19 zelfdodingen;
2011: 49 overlijdens waarvan 12 zelfdodingen;
2012: 47 overlijdens waarvan 13 zelfdodingen;
2013: 56 overlijdens waarvan 14 zelfdodingen;
2014: 59 overlijdens waarvan 18 zelfdodingen;
2015: 44 overlijdens waarvan 16 zelfdodingen;
2016: 53 overlijdens waarvan 12 zelfdodingen;
2017: 44 overlijdens waarvan 13 zelfdodingen;
2018: 49 overlijdens waarvan 16 zelfdodingen.

2. Een grondige kennis van de praktijk "medegedetineerde ter ondersteuning" uit Frankrijk is aangewezen om te beoordelen of de invoering ervan in België een haalbare kaart is. Wanneer een gedetineerde met zelfmoordneigingen kampt, kan ook nog aan een medegedetineerde worden gevraagd om op vrijwillige basis zijn cel te delen.

Les détenus ont également accès à la ligne de prévention du suicide gratuite 1813 du *Centrum ter preventie van zelfdoding* et à la ligne de crise du Centre de prévention du suicide. Du côté néerlandophone, les services d'aide et les prestataires de soins qui travaillent dans les prisons peuvent également utiliser la ligne (ASPHA) du *Centrum ter preventie van zelfdoding* pour demander un avis en matière de prévention du suicide. ASPHA signifie *advies suïcide preventie voor huisartsen en andere hulpverleners* (avis prévention suicide pour médecins généralistes et autres auxiliaires). Ils peuvent prendre contact avec ASPHA par téléphone ou par mail pour demander un avis sur l'encadrement de personnes suicidaires, sur leur environnement et sur l'accompagnement de proches d'une personne qui s'est suicidée.

Les centres de santé mentale flamands élaborent aussi un "scénario de prévention du suicide" pour les prisons flamandes. Depuis mars 2017, une directive pluridisciplinaire relative à la détection et au traitement d'un comportement suicidaire, élaborée par le *Vlaams Expertisecentrum suïcidepreventie*, existe également pour les auxiliaires en soins de santé. Il s'agit de directives et de recommandations qui doivent aider les prestataires de soins à détecter et à traiter les comportements et pensées suicidaires.

1. b) Voici tous les chiffres:

2010: 46 décès dont 19 suicides;
2011: 49 décès dont 12 suicides;
2012: 47 décès dont 13 suicides;
2013: 56 décès dont 14 suicides;
2014: 59 décès dont 18 suicides;
2015: 44 décès dont 16 suicides;
2016: 53 décès dont 12 suicides;
2017: 44 décès dont 13 suicides;
2018: 49 décès dont 16 suicides.

2. Au niveau de la pratique "codétenu de soutien" en France, une connaissance approfondie est indiquée afin d'évaluer si une transposition en Belgique est réalisable. Ajoutons que lorsqu'un détenu présente des idées suicidaires, il peut être demandé à un codétenu, sur base volontaire, de partager sa cellule.

DO 2018201927334

Vraag nr. 3146 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Stéphanie Thoron van 05 april 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Mogelijke vervolging wegens het overlijden van Belgische staatsburgers in het buitenland door nalatigheid.

Op 10 maart 2019 stortte een Boeing 737 MAX 8 van luchtvaartmaatschappij Ethiopian Airlines neer kort na het opstijgen in Addis Abeba. Alle 157 inzittenden, onder wie twee Belgen, kwamen daarbij om.

Al snel wezen experts op het onbetrouwbare vlieggedrag van dit type van toestel bij het opstijgen. Vele luchtvaartmaatschappijen hebben meteen aangekondigd dat zij hun 737 MAX 8-toestellen aan de grond zouden houden.

Het federale parket heeft evenwel laten weten dat het geen onderzoek instelt, wat het wel gedaan heeft naar aanleiding van de crash van vlucht MH17 van Malaysia Airlines bijvoorbeeld - dat vliegtuig werd boven Oekraïne neergehaald.

Uiteraard moeten de Ethiopische autoriteiten en de International Air Transport Association (IATA) nog de nodige besluiten trekken uit dit tragische ongeval, en de concrete oorzaken van de crash achterhalen.

1. Wat rechtvaardigt de verschillende behandeling van vlucht MH17 enerzijds en van het neergestorte vliegtuig van Ethiopian Airlines anderzijds?

2. Zou het federale parket, afhankelijk van de bevindingen na het onderzoek, zijn standpunt kunnen herzien en alsnog vervolging kunnen instellen tegen eventuele verantwoordelijken?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3146 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Stéphanie Thoron van 05 april 2019 (Fr.):

Als antwoord op deze vraag wordt verwezen naar de bepalingen van hoofdstuk II van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering dat betrekking heeft op de uitoefening van de strafvordering wegens misdaden of wanbedrijven gepleegd buiten het grondgebied van het Koninkrijk.

DO 2018201927334

Question n° 3146 de madame la députée Stéphanie Thoron du 05 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Éventuelles poursuites en cas de décès de citoyens belges à l'étranger pour cause de négligence.

Le 10 mars 2019, un Boeing 737 MAX-8 de la compagnie Ethiopian Airlines s'écrasait peu après son décollage d'Addis Abeba, ne laissant aucun survivant parmi ses 157 passagers, dont deux Belges.

Assez rapidement, certains experts ont pointé le manque de fiabilité au décollage de ce modèle d'avion. Bon nombre de compagnies aériennes ont aussitôt annoncé qu'elles clouaient au sol tous les exemplaires du 737 MAX-8 dont elles disposent.

D'autre part, le parquet fédéral a annoncé ne pas diligenter d'enquête, comme il l'avait fait, par exemple, dans le cas du crash du vol 17 de la Malaysia Airlines, abattu au-dessus de l'Ukraine.

Évidemment, les autorités éthiopiennes et l'Association internationale du transport aérien doivent encore tirer toutes les conclusions de cet accident tragique et en déterminer toutes les causes.

1. Qu'est-ce qui justifie la différence de traitement entre le vol MH17 et le cas du vol d'Ethiopian Airlines, qui nous occupe?

2. En fonction de la conclusion de l'enquête, le parquet fédéral pourrait-il revoir sa position et lancer des poursuites contre d'éventuels responsables?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3146 de madame la députée Stéphanie Thoron du 05 avril 2019 (Fr.):

Pour répondre à la question posée, il y a lieu de se référer aux dispositions du titre préliminaire du code de procédure pénale qui, en son chapitre II, traite de l'exercice de l'action publique à raison des crimes ou délits commis hors du territoire du Royaume.

Uit die bepalingen blijkt inzonderheid dat vervolgingen voor een misdaad gepleegd jegens een Belgische onderdaan die zich niet in België bevindt, enkel kunnen plaatsvinden voor de misdrijven gijzelneming, doodslag, moord, oudermoord, kindermoord, vergiftiging, doodslag gepleegd om diefstal of afpersing te vergemakkelijken en ernstige schendingen van het internationaal humanitair recht (genocide, misdaden tegen de menselijkheid, oorlogsmisdaden).

Op basis van huidige informatie is er in dit geval niets wat erop wijst dat de omstandigheden waarin de Boeing 737 MAX-8 van de maatschappij Ethiopian Airlines is neergestort kort na het opstijgen in Addis Abeba, overeenstemmen met één van de bovenvermelde misdrijven.

Wat betreft de feiten en de omstandigheden van de neerstorting van vlucht MH17 van de maatschappij Malaysian Airlines, is het zo dat het onderzoek nog lopende is en dat er aanwijzingen zijn dat er wel degelijk sprake is van een of meerdere misdrijven zoals hierboven vermeld. Het onderzoek zal definitief moeten uitwijzen over welke misdrijven het gaat.

DO 2018201927373

Vraag nr. 3147 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie De Wit van 11 april 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Het gebruik van de leugendetector in strafzaken.

Er is geen wettelijk kader omtrent het gebruik van een leugendetector in strafzaken in België, maar er zijn wel twee omzendbrieven hieromtrent.

1. Graag een overzicht van het aantal zaken waarin de leugendetector gebruikt werd bij verhoren in strafzaken, per jaar sinds 2015, opgesplitst per gerechtelijk arrondissement.

2. Graag ook een overzicht per jaar sinds 2015, over hoe vaak de leugendetector werd gebruikt per type misdrijf.

3. Graag ook een overzicht per jaar sinds 2015, hoe vaak de leugendetector werd gebruikt bij verhoren als getuige en hoe vaak de leugendetector werd gebruikt bij verhoren als verdachte.

4. Wordt de leugendetector gebruikt om slachtoffers te verhoren? Zo ja, graag een overzicht van hoe vaak per jaar, sinds 2015.

Il résulte notamment de ces dispositions que des poursuites pour un crime commis contre un ressortissant belge par une personne qui n'est pas trouvée en Belgique, ne peuvent avoir lieu que pour les infractions de prise d'otage, meurtre, assassinat, parricide, infanticide, empoisonnement, meurtre pour faciliter le vol ou l'extorsion et violations graves du droit international humanitaire (crimes de génocide, crimes contre l'humanité, crimes de guerre).

En l'espèce et en l'état actuel des informations, aucun élément ne permet de considérer que les circonstances dans lesquelles le Boeing 737 MAX-8 de la compagnie Ethiopian Airlines s'est écrasé peu après son décollage d'Addis Abeba, correspondent à une des infractions énumérées ci-avant.

En ce qui concerne les faits et les circonstances du crash du vol MH17 de la compagnie Malaysian Airlines, il est vrai que l'enquête est toujours en cours et qu'il existe des indications tendant à indiquer une ou plusieurs infractions telle(s) que celle(s) susmentionnée(s). L'enquête devra définitivement démontrer de quelles infractions il s'agit.

DO 2018201927373

Question n° 3147 de madame la députée Sophie De Wit du 11 avril 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

L'usage du polygraphe dans les affaires criminelles.

Bien qu'il n'existe aucun cadre juridique concernant l'usage du polygraphe dans le cadre des affaires criminelles en Belgique, deux circulaires ont été diffusées à ce sujet.

1. Pouvez-vous fournir un aperçu du nombre d'affaires criminelles pour lesquelles le polygraphe a été utilisé dans le cadre d'auditions depuis 2015 et ventiler ce chiffre par année et par arrondissement judiciaire?

2. Pouvez-vous fournir un aperçu de la fréquence à laquelle le polygraphe a été utilisé depuis 2015 et ventiler ce chiffre par type de délit et par année?

3. Pouvez-vous fournir un aperçu de la fréquence à laquelle le polygraphe a été utilisé lors de l'audition d'un témoin et la fréquence à laquelle le polygraphe a été utilisé lors de l'audition d'un suspect depuis 2015 et ventiler ce chiffre par année?

4. Le polygraphe est-il utilisé pour l'audition des victimes? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un aperçu de la fréquence à laquelle le polygraphe est utilisé chaque année dans ce cadre depuis 2015?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3147 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie De Wit van 11 april 2019 (N.):

Het College van procureurs-generaal is momenteel niet in staat te antwoorden op deze specifieke statistische vragen. De cijfergegevens waarop de vraag betrekking heeft kunnen dus niet verstrekt worden.

DO 2018201927379

Vraag nr. 3149 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 11 april 2019 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Ouderverstoting.

Een grote maar te vaak vergeten groep van mensen vormen de zogenaamde verstoten ouders. Bij ouderverstoting wil een kind geen contact meer met een van de ouders. Vaak werd het kind tot vijandigheid gemanipuleerd en derhalve ingezet als wapen in een (v)echtscheiding. Een situatie die vanzelfsprekend bijzonder negatief is voor het kind zelf. En een situatie die voor de verstoten ouder echt schrijnend is, uiteraard emotioneel, maar ook juridisch. Rechters ontzeggen hem of haar weliswaar niet het contact met het kind, doch dit kan niet meer worden afgedwongen. Maar tegelijk blijft men wel aansprakelijk voor de daden van het kind en dient men tot na de meerderjarigheid nog alimentatie te betalen.

1. Heeft u cijfers over het aantal gevallen van ouderverstoting? Hoeveel gevallen waren er de voorbije vijf jaar, van 2014 tot 2018?

2. Wordt artikel 371 van het Burgerlijk Wetboek, dat kinderen op elke leeftijd verplicht tot respect tegenover de ouders, voldoende gehonoreerd in deze problematiek?

3. De positie van de verstoten ouder zou kunnen worden verbeterd indien diens alimentatieverplichting ophoudt bij meerderjarigheid van het kind. De kans is reëel dat de verstoten ouder in dat geval toch verder alimentatie zal betalen en studies bekostigen, doch dit zal dan beschouwd worden als een gunst.

De facto is de kans dan ook groot dat de andere ouder zich minder negatief zal uitlaten over de verstoten ouder. Op die manier zullen dus ook verdere rechtszaken kunnen worden vermeden. Graag uw standpunt aangaande de eventuele stopzetting van de alimentatieplicht wanneer het kind 18 jaar wordt.

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3147 de madame la députée Sophie De Wit du 11 avril 2019 (N.):

Le Collège des procureurs généraux n'est actuellement pas en mesure de répondre à ces questions spécifiques relatives à des statistiques. Il n'est donc pas possible de fournir les données chiffrées sollicitées dans la question.

DO 2018201927379

Question n° 3149 de madame la députée Barbara Pas du 11 avril 2019 (N.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

L'aliénation parentale.

Les parents rejetés par leurs enfants représentent un nombre important de personnes trop souvent oubliées. En cas d'aliénation parentale, un enfant ne veut plus entretenir de contacts avec l'un des parents. L'hostilité de l'enfant est souvent le fruit d'une manipulation, ce dernier étant instrumentalisé dans le cadre de divorces (conflituels). Cette situation est bien sûr particulièrement préjudiciable à l'enfant lui-même. Elle est aussi particulièrement navrante pour le parent aliéné, émotionnellement bien entendu, mais aussi du point de vue juridique. Les juges ne lui refusent certes pas le droit d'entrer en contact avec l'enfant, mais ce droit ne peut plus être imposé. Le parent demeure entre-temps responsable des actes de l'enfant et il lui incombe de continuer à payer la pension alimentaire jusqu'à sa majorité et au delà.

1. Disposez-vous de statistiques au sujet du nombre de cas d'aliénation parentale? Combien de cas a-t-on recensés au cours des cinq dernières années, de 2014 à 2018?

2. L'article 371 du Code civil, qui oblige les enfants de tout âge à respecter les parents, est-il suffisamment observé dans ce type de situation?

3. La situation du parent aliéné pourrait être améliorée si l'obligation de payer la pension alimentaire cessait à la majorité de l'enfant. Les chances sont grandes que le parent aliéné continuera dans ce cas de payer la pension alimentaire et de financer les études, mais sa contribution sera alors considérée comme une faveur.

Les chances sont dès lors réelles que l'autre parent s'exprimera de façon moins négative au sujet du parent aliéné. De cette façon, d'autres affaires judiciaires pourront également être évitées. Merci de communiquer votre point de vue au sujet de l'éventuel arrêt de l'obligation de verser une pension alimentaire lorsque l'enfant atteint 18 ans.

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3149 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 11 april 2019 (N.):

1. De cijfergegevens waarover de steundienst van het College van hoven en rechtbanken beschikt, worden uit de applicaties gehaald waarmee de griffies de gerechtelijke dossiers beheren. In de IT-applicatie van de familierechtbanken is er geen aparte code om ouderverstoting te registreren.

2. De discussie omtrent artikel 371 van het Burgerlijk Wetboek is mij gekend. Er kan geen beeld over de honorerings van het eerder vermelde artikel worden meegegeven.

3. Het vraagstuk omtrent de samenhang tussen de alimentatieverplichting en ouderverstoting verdient een breder debat en werd reeds aangekaart door betrokken ouders. Ouderverstoting is een complex gegeven. De toekomst van kinderen (door eventuele bekostiging van verdere studies) mag niet worden gehypothekeerd door een conflict tussen ouders.

Wel dient er verder te worden nagedacht over de extreme gevallen waarbij ouders sedert jaren geen contact meer hebben gehad met hun kind, hun kind op meerderjarige leeftijd dit ook niet meer wenst en de verstoten ouder toch nog wordt verplicht bij te dragen in het onderhoud van het kind. Het is aangewezen dat de Commissie ter objectivering van de onderhoudsbijdragen zich buigt over dit vraagstuk.

DO 2018201927415

Vraag nr. 3155 van de heer volksvertegenwoordiger Philippe Goffin van 30 april 2019 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen:

Gerechtspersoneel. - Vergelijkende selecties. - Federaal administratief openbaar ambt.

Sinds 1 mei 2017 strekt het koninklijk besluit van 26 april 2017 betreffende de intrafederale mobiliteit van de personeelsleden die de rechterlijke macht terzijde staan en tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 juni 2006 tot regeling van het verwerven door de militair van de hoedanigheid van Rijksambtenaar door overplaatsing er met name toe de overgang door mobiliteit van een personeelslid van de rechterlijke orde (griffier, parketjurist, referendaris, enz.) naar een FOD, een openbare sociaalezekerheidsinstelling of een federale instelling van openbaar nut te regelen.

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3149 de madame la députée Barbara Pas du 11 avril 2019 (N.):

1. Les chiffres dont le service d'appui du Collège des cours et tribunaux dispose sont extraits des applications avec lesquelles les greffes gèrent les dossiers judiciaires. L'application IT des tribunaux de la famille ne comporte pas de code distinct permettant d'enregistrer les cas d'aliénation parentale.

2. J'ai connaissance des discussions relatives à l'article 371 du Code civil. Il est impossible de communiquer des données relatives au respect de l'article susmentionné.

3. La question relative au lien existant entre l'obligation alimentaire et l'aliénation parentale mérite un débat plus large et a déjà été pointée du doigt par les parents concernés. L'aliénation parentale est une donnée complexe. L'avenir des enfants (par un financement éventuel d'autres enquêtes) ne peut pas être hypothéqué par un conflit survenant entre les parents.

Il convient toutefois de réfléchir aux cas extrêmes dans lesquels les parents n'ont plus aucun contact avec leur enfant depuis des années, où leur enfant majeur ne souhaite d'ailleurs plus en avoir et où le parent rejeté est malgré tout contraint de contribuer à l'entretien de l'enfant. Par souci d'objectivisation des contributions alimentaires, il est indiqué pour la Commission de se pencher sur la question.

DO 2018201927415

Question n° 3155 de monsieur le député Philippe Goffin du 30 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments:

Personnel judiciaire. - Sélections comparatives. - Fonction publique administrative fédérale.

Depuis le 1er mai 2017, l'arrêté royal du 26 avril 2017 relatif à la mobilité intrafédérale des membres du personnel qui assistent le pouvoir judiciaire et modifiant l'arrêté royal du 12 juin 2006 organisant l'acquisition par le militaire de la qualité d'agent de l'État par transfert a notamment pour objet de régler le passage par mobilité d'un membre du personnel de l'ordre judiciaire (greffier, juriste de parquet, référendaire, etc.) vers un SPF, une institution publique de sécurité sociale ou un organisme d'intérêt public fédéral.

Een definitief benoemd ambtenaar van de rechterlijke orde kan zich bij het federaal openbaar ambt kandidaat stellen voor elke functie van hetzelfde niveau of van dezelfde klasse. Hij kan zich ook kandidaat stellen voor elke functie van het hoger niveau of van de hogere klasse, indien hij eveneens laureaat is van een selectie die toegang geeft tot een hoger niveau of indien hij aan de anciënniteitsvoorwaarde voldoet.

Artikel 5, § 1, van voornoemd koninklijk besluit bepaalt het volgende: "Het personeelslid dient zijn aanvraag tot intrafederale mobiliteit in:

1° ofwel in antwoord op een aanbieding voor intrafederale mobiliteit die Selor op zijn website heeft bekendgemaakt;

2° ofwel door zijn kandidatuur te stellen, onafhankelijk van het bestaan van een aanbieding voor intrafederale mobiliteit bij Selor;

3° ofwel in antwoord op een oproep tot kandidaten in het kader van een vergelijkende selectie die voor iedereen is opengesteld. In dit geval, geeft de afgevaardigd bestuurder van Selor vrijstelling van één of meerdere modules."

Artikel 71 van het koninklijk besluit van 19 november 1998 betreffende de verloven en afwezigheden toegestaan aan de personeelsleden van de rijksbesturen bepaalt het volgende: "De ambtenaar bekomt een dienstvrijstelling voor de nodige tijd voor deelname aan een door Selor, Selectiebureau voor de federale overheid, georganiseerde test in het kader van:

1° de taalexamens;

2° de vergelijkende selecties voor statutaire aanwerving binnen het federaal administratief openbaar ambt;

3° de selecties voor de overgang naar een hoger niveau."

In het koninklijk besluit van 16 maart 2001 betreffende de verloven en de afwezigheden toegestaan aan sommige personeelsleden van de diensten die de rechterlijke macht terzijde ontbreekt die bepaling.

In het arbeidsreglement van het gerechtspersoneel worden de toegestane afwezigheden zonder compensatie beperkt tot de deelname aan vergelijkende bevorderings- en wervingsselecties die door Selor voor de rechterlijke orde, in opdracht van de minister van Justitie, georganiseerd worden.

L'agent statutaire de l'ordre judiciaire peut postuler, dans la fonction publique fédérale, à toute fonction d'un même niveau ou d'une même classe. Il peut également postuler à toute fonction du niveau supérieur ou de la classe supérieure, s'il remplit la condition d'être lauréat d'une accession au niveau supérieur ou la condition d'ancienneté.

L'article 5. § 1er de cet arrêté royal prévoit que: "Le membre du personnel introduit sa demande de mobilité intrafédérale:

1° soit en répondant à une offre de mobilité intrafédérale publiée par Selor sur son site internet;

2° soit en posant sa candidature, indépendamment de l'existence d'une offre de mobilité intrafédérale auprès de Selor;

3° soit en répondant à un appel aux candidats dans le cadre d'une sélection comparative ouverte à tous. Dans ce cas, l'administrateur délégué du Selor accorde dispense d'un ou de plusieurs modules."

L'article 71 de l'arrêté royal du 19 novembre 1998 relatif aux congés et aux absences accordés aux membres du personnel des administrations de l'État prévoit que "L'agent obtient une dispense de service pour le temps nécessaire à sa participation à un test organisé par Selor, bureau de sélection de l'administration fédérale, dans le cadre:

1° des examens linguistiques;

2° des sélections comparatives pour un engagement statutaire au sein de la fonction publique administrative fédérale;

3° des sélections d'accession à un niveau supérieur."

L'arrêté royal du 16 mars 2001 relatif aux congés et aux absences accordés à certains membres du personnel des services qui assistent le pouvoir judiciaire ne prévoit pas la même disposition.

Le règlement de travail applicable au personnel judiciaire limite les absences autorisées sans compensation aux participations aux sélections comparatives de promotion et de recrutement organisées par Selor pour l'ordre judiciaire, sur consigne du ministre de la Justice.

Moeten, gelet op het koninklijk besluit van 26 april 2017, dat de intrafederale mobiliteit mogelijk maakt van de personeelsleden die de rechterlijke orde terzijde staan, het koninklijk besluit van 16 maart 2001 en het arbeidsreglement van het gerechtspersoneel niet worden aangepast en moet er die personeelsleden, net zoals de personeelsleden van de rijksbesturen, geen dienstvrijstelling worden toegekend voor de tijd die nodig is om deel te nemen aan de vergelijkende selecties voor een vaste benoeming bij het federaal administratief openbaar ambt?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen van 17 mei 2019, op de vraag nr. 3155 van de heer volksvertegenwoordiger Philippe Goffin van 30 april 2019 (Fr.):

Met de koninklijke besluiten van 25 en 26 april 2017 werd het inderdaad mogelijk om via intrafederale mobiliteit van gerechtelijke diensten over te stappen naar de federale overheid, of omgekeerd van de federale overheid naar gerechtelijke diensten. Niettemin blijven deze diensten door de scheiding der machten onderworpen aan afzonderlijke rechtspositieregelingen. Hoewel de intrafederale mobiliteit het behoud van diverse individuele rechten verzekert, kent het vanuit dit uitgangspunt nog steeds beperkingen.

Derwijze verwijst artikel 71 van het koninklijk besluit van 19 november 1998 betreffende de verloven en afwezigheden toegestaan aan de personeelsleden van de rijksbesturen, uitsluitend naar selecties voor statutaire aanwerving binnen het federaal administratief openbaar ambt. Dit laatste beperkt zich dus tot de diensten opgenomen in de wet van 22 juli 1993 houdende bepaalde maatregelen inzake ambtenarenzaken, met uitsluiting van de gerechtelijke diensten.

Het koninklijk besluit van 16 maart 2001 betreffende de verloven en de afwezigheden toegestaan aan sommige personeelsleden van de diensten die de rechterlijke macht terzijde staan, houdt weliswaar geen expliciete regeling in inzake dienstvrijstelling voor selecties. Vanuit een gelijke benadering voorziet de arbeidstijdsregeling toepasselijk op de gerechtelijke diensten wel dienstvrijstelling voor bevorderings- of wervingsselecties die statutaire benoeming binnen de rechterlijke orde toelaten.

Beide regelingen houden dus op gelijke wijze dienstvrijstelling in voor selecties die toegang geven tot statutaire aanwerving binnen de eigen diensten. Er bestaat dan ook geen ongelijkheid tussen de twee statuten. Er dringt zich bijgevolg geen wijziging op aan het koninklijk besluit van 16 maart 2001.

Eu égard à l'arrêté royal du 26 avril 2017 qui permet la mobilité intrafédérale des membres du personnel qui assistent le pouvoir judiciaire, ne convient-il pas d'adapter l'arrêté royal du 16 mars 2001 ainsi que le règlement de travail applicable aux membres du personnel judiciaire et d'accorder à ceux-ci, à l'instar des membres du personnel des administrations de l'État, une dispense de service pour le temps nécessaire à leur participation à des sélections comparatives pour un engagement statutaire au sein de la fonction publique administrative fédérale?

Réponse du ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments du 17 mai 2019, à la question n° 3155 de monsieur le député Philippe Goffin du 30 avril 2019 (Fr.):

Les arrêtés royaux du 25 et du 26 avril 2017 ont effectivement rendu possible le passage des services judiciaires à l'autorité fédérale, et inversement, de l'autorité fédérale aux services judiciaires, par le biais de la mobilité intrafédérale. Néanmoins, en raison de la séparation des pouvoirs, ces services demeurent soumis à des dispositions statutaires distinctes. Même si la mobilité intrafédérale assure le maintien de divers droits individuels, elle connaît sur ce point encore des limitations.

Ainsi, l'article 71 de l'arrêté royal du 19 novembre 1998 relatif aux congés et aux absences accordés aux membres du personnel des administrations de l'État renvoie exclusivement aux sélections pour le recrutement d'agents statutaires au sein de la fonction publique fédérale administrative. Cette dernière se limite donc aux services repris dans la loi du 22 juillet 1993 portant certaines mesures en matière de fonction publique, à l'exception des services judiciaires.

L'arrêté royal du 16 mars 2001 relatif aux congés et aux absences accordés à certains membres du personnel des services qui assistent le pouvoir judiciaire ne contient effectivement pas de disposition explicite en matière de dispenses de service pour les sélections. Partant d'un traitement similaire, la réglementation du temps de travail applicable aux services judiciaires prévoit toutefois une dispense de service pour les procédures de promotion ou de recrutement qui permettent une statutarisation au sein de l'Ordre judiciaire.

De la même manière, les deux réglementations contiennent donc une dispense de service pour les sélections qui donnent accès à des recrutements statutaires au sein des services propres. Dès lors il n'existe aucune inégalité. Par conséquent, aucune modification de l'arrêté royal du 16 mars 2001 ne s'impose.

**Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid,
en van Asiel en Migratie**

DO 2017201821681

Vraag nr. 2234 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 09 maart 2018 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Stijging van de gezondheidsuitgaven voor chronische ziekten.

Ik heb u onlangs een vraag gesteld over chronische ziekten en uw visie op geïntegreerde zorg.

Uit een studie van de Onafhankelijke Ziekenfondsen bij hun 2,2 miljoen leden blijkt dat de gezondheidsuitgaven voor chronische ziekten in ons land met 10 % zijn toegenomen.

Deze studie bracht ook andere feiten aan het licht.

Ten eerste is het aantal chronisch zieke patiënten sinds 2010 fors toegenomen. Grofweg een kwart van de Belgische bevolking lijdt aan een chronische ziekte. De kans op een chronische ziekte neemt uiteraard toe met de leeftijd.

Ten tweede zijn de gemiddelde jaarlijkse gezondheidsuitgaven voor mensen met een chronische ziekte 7 keer hoger dan voor mensen zonder chronische aandoening. Dat verklaart de grote toename van de overheidsuitgaven voor die groep patiënten.

1. Hoe verklaart u die sterke toename van het aantal chronisch zieken? Is de vergrijzing van onze bevolking de enige verklaring hiervoor?

2. Hoeveel chronisch zieken zijn er vandaag? Kunt u het cijfer opsplitsen per leeftijdscategorie?

3. Zal uw visie op geïntegreerde zorg op korte of middellange termijn de gezondheidsuitgaven voor chronische ziekten kunnen beperken?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 20 mei 2019, op de vraag nr. 2234 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 09 maart 2018 (Fr.):

**Ministre des Affaires sociales et de la Santé
publique, et de l'Asile et la Migration**

DO 2017201821681

Question n° 2234 de madame la députée Isabelle Galant du 09 mars 2018 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

La hausse des dépenses de santé liée aux maladies chroniques.

Je vous avais récemment interpellé sur les maladies chroniques ainsi que sur votre vision des soins intégrés.

Ici, une étude des Mutualités Libres réalisés auprès de ses 2,2 millions d'affiliés a permis de montrer que dans notre pays les dépenses de santé pour les maladies chroniques ont augmenté de 10 %.

Cette étude constate plusieurs faits.

D'une part, une augmentation significative du nombre de malades dits chroniques depuis 2010. Schématiquement, un belge sur quatre souffre d'une maladie chronique. Évidemment, la probabilité d'avoir ce type de maladie augmente avec l'âge.

D'autre part, la dépense annuelle moyenne à charge de la sécurité sociale des personnes atteintes d'une maladie chronique est sept fois plus élevée que celle des personnes sans affection chronique. D'où un accroissement significatif des dépenses publiques qui leur sont liées.

1. Comment expliquez-vous un tel essor des malades chroniques? Est-ce uniquement dû aux vieillissements de notre population?

2. Actuellement, quelle est le nombre de malades chroniques? Comment se répartissent-ils selon les âges?

3. Votre vision des soins intégrés que vous avez développée va-t-elle permettre à court ou moyen terme de réduire les dépenses de santé liées aux maladies chroniques?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 20 mai 2019, à la question n° 2234 de madame la députée Isabelle Galant du 09 mars 2018 (Fr.):

Het risico op chronische aandoeningen en op multimorbiditeit stijgt met de leeftijd: in België heeft meer dan een op de drie personen van 65 jaar en ouder minstens twee belangrijke chronische aandoeningen (Gezondheidsenquête 2013). Deze toename zal zowel wegen op het huidige aanbod van gezondheidszorg als op de economische draagkracht. Ten tweede stijgt het aantal chronisch zieken, niet alleen door de toegenomen levensverwachting en de vergrijzing, maar ook door sommige ongunstige leefstijlen. Sommige chronische aandoeningen kunnen door aanpassing van de leefstijl vermeden worden (bijvoorbeeld aanpassingen van eetgedrag, rookgedrag, alcoholgebruik, fysieke activiteit, enz.).

Uit de laatste Gezondheidsenquête (2013), waarbij een representatief staal van de bevolking bevraagd wordt over hun gezondheid, blijkt dat meer dan een op de vier personen (28,5 %) van 15 jaar en ouder van zichzelf vindt dat hij of zij een chronische aandoening heeft. Dit wordt in de Gezondheidsenquête ingeschat door middel van de vraag: "Hebt u één of meerdere langdurige ziekten, langdurige aandoeningen of handicaps?". Het percentage personen met een chronische aandoening stijgt sterk met de leeftijd. Bij jonge mensen tussen 15 en 24 jaar is dit 9,6 %; bij 75-plussers bijna de helft (48,8 %) (zie bijlage).

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).

In 2018 werd de gegevensverzameling voor de volgende Gezondheidsenquête georganiseerd. De analyse en rapportering van deze gegevens zal gebeuren in de loop van 2019-2020.

Uit de gegevens van het Intermutualistisch Agentschap (IMA) kunnen eveneens gegevens afgeleid worden over het aantal chronisch zieken: in 2016 kregen 1.153.266 Belgen het statuut chronische aandoening toegekend (10,4 % van de populatie) en er waren in totaal 3.579.512 met minstens één chronische aandoening (32,3 % van de populatie). Dit laatste wordt door het IMA ingeschat op basis van de geneesmiddelen afgeleverd in de openbare officina voor een lijst van aandoeningengroepen.

Le risque de maladies chroniques et de multimorbidité augmente avec l'âge: en Belgique, plus d'une personne sur trois, de 65 ans et plus, souffre d'au moins deux maladies chroniques importantes (enquête de santé 2013). Cette hausse pèsera aussi bien sur l'offre actuelle des soins de santé que sur la capacité économique. De plus, le nombre de maladies chroniques augmente, en raison non seulement de l'augmentation de l'espérance de vie et du vieillissement, mais aussi de certains modes de vie défavorables. Il est possible d'éviter certaines maladies chroniques en adaptant son mode de vie (par ex. en modifiant son comportement alimentaire, sa consommation de tabac/d'alcool, son activité physique, etc.).

D'après la dernière enquête de santé (2013), qui interroge un échantillon représentatif de la population sur sa santé, il s'avère que plus d'une personne sur quatre (28,5 %), de 15 ans et plus, s'estime touchée par une maladie chronique. Dans ladite enquête de santé, cette donnée a été évaluée au moyen de la question suivante: "Souffrez-vous d'une ou plusieurs maladies de longue durée, d'affections de longue durée ou de handicaps?". Le pourcentage de personnes atteintes d'une maladie chronique augmente fortement avec l'âge. Il est de 9,6 % chez les jeunes entre 15 et 24 ans; chez les seniors de 75 ans et plus, près de la moitié sont concernés (48,8 %) (voir annexe).

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).

En 2018, la collecte de données a été organisée en vue de la prochaine enquête de santé. Ces données feront l'objet d'une analyse et d'un rapport en 2019-2020.

D'après les données de l'Agence Intermutualiste (AIM), il est également possible d'extraire des données sur le nombre de maladies chroniques: en 2016, 1.153.266 Belges ont reçu le statut "maladie chronique" (10,4 % de la population) et, au total, 3.579.512 personnes souffraient d'au moins une maladie chronique (32,3 % de la population). Cette dernière donnée est une estimation de l'AIM réalisée sur la base des médicaments délivrés dans les officines publiques pour une liste de groupes d'affections.

Omdat de stijging van het aantal chronisch zieken een grote uitdaging is op het vlak van volksgezondheid, hebben alle ministers van Volksgezondheid, van het federale en van het deelstaatsniveau, het Gemeenschappelijk Plan voor chronisch zieken goedgekeurd in 2015. Het rapport nr. 190 van het Kenniscentrum over de organisatie van de zorg voor chronisch zieken is een leidraad geweest voor dit hervormingsbeleid.

De missie van het Gemeenschappelijk Plan voor chronisch zieken is om te streven naar een verbetering van de levenskwaliteit van de bevolking, en prioritair de personen met één of meerdere chronische aandoeningen, zodat die zo goed mogelijk kunnen leven in de eigen omgeving (familie, school, werk) en in de gemeenschap en op een actieve manier het zorgproces kunnen beheren. Hiervoor zijn aanpassingen in het gezondheidzorgsysteem nodig en wordt het *Triple Aim* principe nagestreefd: (i) de gezondheid van de bevolking te verbeteren in het algemeen, en van de chronisch zieken in het bijzonder; (ii) de kwaliteit van de zorg te verbeteren (toegankelijkheid, *evidence-based*, enz.) (iii) de toegewezen middelen efficiënter gebruiken (betere zorg aanbieden met de geïnvesteerde middelen).

Duurzaamheid van het financieringssysteem van de zorg wordt dus vooruitgeschoven als één van de doelstellingen van het plan. De missie van het plan wordt onder meer door middel van pilootprojecten geïntegreerde zorg in praktijk omgezet. Bij deze pilootprojecten worden alle onderdelen van de *Triple Aim* doelstelling geëvalueerd, dus ook de efficiëntie van de werking binnen de projectregio.

DO 2017201822456

Vraag nr. 2312 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Chastel van 18 april 2018 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Autisme in België.

1. Hoeveel mensen in ons land lijden er aan een autisme-spectrumstoornis?
2. Welke initiatieven werden er de voorbije jaren op dit vlak ontwikkeld? Hoe beoordeelt u de samenwerking met de deelgebieden op het gebied van autismezorg?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 22 mei 2019, op de vraag nr. 2312 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Chastel van 18 april 2018 (Fr.):

Étant donné que l'augmentation du nombre de maladies chroniques est un grand défi en termes de santé publique, tous les ministres de la Santé publique, au niveau fédéral et au niveau des entités fédérées, ont approuvé en 2015 le Plan conjoint en faveur des maladies chroniques. Le rapport n° 190 du Centre d'expertise concernant l'organisation des soins pour les maladies chroniques a servi de fil conducteur à cette politique de réforme.

La mission du Plan conjoint en faveur des maladies chroniques est de soutenir une amélioration de la qualité de vie de la population et, en particulier, en faveur des personnes souffrant d'une ou plusieurs maladies chroniques et, ce, afin qu'elles puissent vivre au mieux dans leur propre environnement (famille, école, travail) et dans la communauté, et puissent gérer leur processus de soins de manière active. À cet effet, des adaptations du système de soins de santé sont nécessaires, sur la base des principes du *Triple Aim*: (i) améliorer l'état de santé de la population en général et des malades chroniques en particulier (ii) améliorer la qualité des soins (accessibilité, *evidence based*, etc.); (iii) accroître l'efficacité des moyens alloués (offrir de meilleurs soins à partir des moyens investis).

La durabilité du système de financement des soins est donc mise en avant comme l'un des objectifs du plan. La mission du plan est mise en pratique notamment par le biais de projets pilotes Soins intégrés. Dans le cadre de ces projets, toutes les sous-parties de l'objectif *Triple Aim* sont évaluées, donc aussi l'efficacité du fonctionnement au sein de la région du projet.

DO 2017201822456

Question n° 2312 de monsieur le député Olivier Chastel du 18 avril 2018 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

L'autisme en Belgique.

1. Combien de personnes sont atteintes de troubles autistiques dans notre pays?
2. Quelles sont les initiatives menées ces dernières années en la matière? Comment jugez-vous la collaboration avec les entités fédérées sur la gestion de l'autisme?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 22 mai 2019, à la question n° 2312 de monsieur le député Olivier Chastel du 18 avril 2018 (Fr.):

Er bestaat geen registratie van personen met autistische stoornissen in ons land, en het is dus niet mogelijk om een exact cijfer te geven van het aantal betrokken personen. De wetenschappelijke studies die sinds het begin van de jaren 2000 gevoerd zijn, lijken het er evenwel over eens te zijn om de prevalentie van de pathologie rond 62 gevallen per 10.000 inwoners (ongeveer één geval op 160 geboortes) te situeren, hetgeen het aantal personen met autismespectrumstoornissen in België op ongeveer 70.000 personen zou brengen.

Dat meldt ook het KCE in zijn rapport van 2014 over de behandeling van autisme bij kinderen en jongeren (rapport 233), hoewel het ook een studie aanhaalt die in de Verenigde Staten uitgevoerd en in dezelfde periode gepubliceerd is, die die prevalentie op één kind op 68 raamt.

Veel onderzoekers wijzen er ook op dat, ook al lijken de prevalentiecijfers die de studies in de loop der tijd melden, in stijgende lijn te gaan, dit meer te maken heeft met een betere opsporing van de pervasieve ontwikkelingsstoornissen, meer bepaald bij kinderen van wie het intelligentiequotiënt volkomen normaal lijkt.

Bovendien zijn in de loop der tijd de definities en criteria voor het diagnosticeren van de autismespectrumstoornis veranderd, en daardoor is het aantal diagnoses gestegen. Tot de jaren 90 stemden de diagnosecriteria nog voornamelijk overeen met het typische autisme zoals dat geïdentificeerd werd in de jaren 40.

Sindsdien zijn de DSM- en ICD-classificaties geëvolueerd en de criteria uitgebreid teneinde een ruimer geheel van individuen op te nemen met gevarieerder profielen, en er werden bijkomende diagnosecategorieën gecreëerd om zowel atypische vormen die niet onder de hoofddefinitie vallen (syndroom van Asperger, desintegratiestoornis van de kinderleeftijd, enz.) als het begrip "pervasieve ontwikkelingsstoornissen" te dekken.

De DSM5 zet die evolutie voort en groepeerde de meeste van die diagnosecategorieën onder de term "autismespectrumstoornis", waarbij de categorie "sociale communicatiestoornis" een afzonderlijke plaats krijgt.

Bijgevolg is uw vraag over de beheersing van alle autismespectrumstoornissen en de samenwerking met de deelstaten complex: de ene patiënt is de andere niet, en het antwoord op de noden van de patiënt schommelt aanzienlijk van patiënt tot patiënt.

Il n'existe pas d'enregistrement des personnes atteintes de troubles autistiques dans notre pays et il n'est donc pas possible de donner un chiffre exact concernant le nombre de personnes concernées. Les études scientifiques menées depuis le début des années 2000 tendent toutefois à s'accorder pour situer le taux de prévalence de la pathologie autour de 62 cas pour 10.000 habitants (environ un cas sur 160 naissances), ce qui porterait le nombre de personnes atteintes de troubles du spectre autistique en Belgique à environ 70.000 personnes.

C'est également ce que rapporte le KCE dans son rapport de 2014 portant sur la prise en charge de l'autisme chez les enfants et les adolescents (rapport 233), bien qu'il cite aussi une étude réalisée aux États-Unis et publiée à la même époque, qui estime cette prévalence à 1 enfant sur 68.

De nombreux chercheurs soulignent également que, si le taux de prévalence rapporté par les études au fil du temps tend à s'accroître, ceci est dû à une meilleure détection des troubles envahissants du développement, notamment chez des enfants dont le quotient intellectuel apparaît tout à fait normal.

De plus, au fil du temps, des remaniements des définitions et des critères diagnostiques du trouble du spectre autistique élargissent son taux de diagnostics. Jusque dans les années 90, les critères diagnostiques correspondaient encore essentiellement à l'autisme typique tel qu'identifié dans les années 40.

Depuis lors, l'évolution des classifications DSM et ICD ont élargi les critères afin d'inclure un ensemble plus vaste d'individus, présentant des profils plus variés et des catégories diagnostiques additionnelles ont été créées pour couvrir des formes atypiques ne rentrant pas dans la définition principale (syndrome d'Asperger, trouble désintégratif de l'enfance etc.) et la notion de "troubles envahissants du développement".

Le DSM5 prolonge cette évolution en regroupant la plupart de ces catégories diagnostiques sous le terme de "trouble du spectre autistique", où une place à part est accordée à la catégorie "trouble de la communication sociale".

Il en résulte que votre question concernant la gestion de l'ensemble des troubles du spectre autistique et de la collaboration avec les entités fédérées en devient complexe: un patient n'est pas l'autre et la réponse aux besoins du patient varie sensiblement d'un patient à l'autre.

Daarbij komt natuurlijk nog de complexiteit van de bevoegdheidsverdeling tussen beleidsniveaus op het vlak van het gezondheidszorgbeleid (opsporing, coördinatie van de zorg, enz.), het beleid ten behoeve van personen met een beperking, familiale ondersteuning, aangepast onderwijs, enz.

Om die coördinatie te vergemakkelijken, genoten acht centra drie in Vlaanderen, twee in Wallonië en drie in het Brussels gewest) vanaf 2005 een overeenkomst en een financiering van het RIZIV. De specifieke opdrachten en taken die hen werden toevertrouwd, hadden betrekking op:

- de uitvoering van een grondige diagnose, voor kinderen, jongeren en volwassenen met een vermoeden van een pervasieve ontwikkelingsstoornis (autismespectrum);
- de uitwerking van een coördinatieprogramma voor kinderen, jongeren en volwassenen met een diagnose van een pervasieve ontwikkelingsstoornis;
- de uitwerking van een interventieplan om de autistische persoon te kunnen doorverwijzen naar de meest geschikte opvang;
- de coördinatie van de toepassing van het interventieplan, in samenwerking met de betrokken zorgverstrekkers en de naasten teneinde:
 - o het proces inzake zorgtoewijzing te organiseren en te coördineren
 - o eventuele herevaluaties uit te voeren
 - o informatie door te geven aan het sociale en familiale netwerk
 - het verstrekken van informatie, aan naasten en zorgverstrekkers, over de vorm van autisme waaraan de patiënt lijdt, over de gevolgen ervan en over de doeltreffende interventies;
 - de uitvoering van evolutiebilans en updates van de diagnose en het opstellen van evolutierapporten.

Sinds de zesde staatshervorming werd de bevoegdheid over die centra volledig overgeheveld naar de deelstaten. U dient uw vragen dus voortaan aan de gemeenschappen en de gewesten voor te leggen.

Ceci s'ajoute évidemment à la complexité de la répartition des compétences entre niveaux de pouvoir en matière de politique de soins de santé (détection, coordination des soins, etc.), de politique en faveur des personnes souffrant d'un handicap, de soutien aux familles, d'enseignement adapté, etc.

Afin de faciliter cette coordination, huit centres (trois en Flandre, deux en Wallonie et trois en région Bruxelloise) ont bénéficié d'une convention et d'un financement INAMI à partir de 2005. Les missions et tâches spécifiques qui leur ont été confiées portaient sur:

- la réalisation d'un diagnostic approfondi, pour les enfants, adolescents et adultes ayant une suspicion d'un trouble envahissant du développement (spectre de l'autisme);
 - l'établissement d'un programme de coordination pour les enfants, adolescents et adultes chez qui le diagnostic de trouble envahissant du développement a été posé;
 - l'élaboration d'un plan d'intervention permettant d'orienter la personne autiste vers la prise en charge la plus appropriée;
 - la coordination de l'application du plan d'intervention, en collaboration avec les proches et les dispensateurs de soins concernés afin:
 - o d'organiser et de coordonner le processus d'octroi des aides
 - o d'effectuer d'éventuelles réévaluations
 - o d'apporter de l'information au réseau social et familial
 - la fourniture d'informations aux proches et aux dispensateurs de soins sur la forme d'autisme dont souffre le patient, sur ses conséquences et sur les interventions efficaces;
 - la réalisation de bilans d'évolution et de mises à jour du diagnostic ainsi que la rédaction de rapports d'évolution.
- Depuis la sixième réforme de l'État, la compétence sur ces centres a été entièrement transférée aux entités fédérées. Par conséquent, vous devrez dorénavant soumettre vos questions à ce sujet aux communautés et aux régions.

DO 2017201823373

Vraag nr. 2431 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 01 juni 2018 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Tekort aan bedden in de geriatrie.

Hoewel het Federaal Kenniscentrum voor de Gezondheidszorg (KCE) oproept tot maatregelen om de geriatri-sche beroepen aantrekkelijker te maken, heeft de regering in 2015 geen moratorium willen instellen op de uitbreiding van de geriatrische diensten in België.

Als gevolg van demografische evolutie zijn de geriatri-sche bedden zeer gewild in de Belgische ziekenhuizen. Het aantal patiënten dat gebruikmaakt van een geriatri-sche dienst neemt voortdurend toe, terwijl het aantal bedden gelijk blijft. Het tekort aan bedden betekent ook dat de ver-schillende ziekenhuizen potentiële inkomsten mislopen.

1. Hoe staat het met het huidige moratorium hierover?
2. Zou het niet mogelijk zijn om deze tijdelijke opschor-ting op te heffen zodat de ziekenhuizen hun geriatri-sche dienst kunnen uitbreiden op basis van de behoeften?
3. Welke maatregelen werden er genomen naar aanlei-ding van het verslag van het KCE hierover?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 20 mei 2019, op de vraag nr. 2431 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 01 juni 2018 (Fr.):

Er zijn momenteel 7.878 erkende geriatri-sche bedden in België.

De programmatie van de geriatri-sche bedden voorziet in zes bedden per 1.000 inwoners van 65 jaar en ouder.

In Wallonië en in Vlaanderen is er nog voldoende pro-grammatieruimte om bijkomende geriatri-sche bedden te creëren. Vlaanderen beschikt nog over een niet-benutte programmatie van ongeveer 1.000 bedden, en Wallonië van 600 bedden. In Brussel is de voorziene programmatie van het aantal erkende geriatri-sche bedden daarentegen reeds overschreden met een honderdtal bedden.

Sinds het begin van de jaren 2000 is de geriatri-sche zie-kenhuis-capaciteit gestegen met 21,63 %, dat zijn 1.401 bij-komende G-bedden.

Het moratorium zal worden opgeheven wanneer het vol-gende parlement wordt geïnstalleerd, na de verkiezingen van mei 2019.

DO 2017201823373

Question n° 2431 de madame la députée Kattrin Jadin du 01 juin 2018 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Le manque de lits en gériatrie.

Tandis que le Centre Fédéral d'Expertise des Soins de Santé (KCE) réclame des mesures pour augmenter l'attrac-tivité des disciplines gériatriques, le gouvernement a omis en 2015 d'instaurer un moratoire sur l'expansion des ser-vices gériatriques en Belgique.

Cependant, en raison de l'évolution démographique, les lits en gériatrie sont très prisés par les hôpitaux de notre pays. En effet, le nombre de patient faisant appel au service gériatrique est en augmentation constante alors que le nombre de lits reste identique. L'absence de lits en suffi-sance signifie également un manque de revenus potentiels pour les différents établissements.

1. Qu'en est-il du moratoire actuel à ce sujet?
2. Ne serait-il pas envisageable de lever cette suspension provisoire afin que les hôpitaux puissent augmenter le ser-vice gériatrique selon leurs besoins?
3. Quelles mesures ont été prises suite au rapport du KCE à ce sujet?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 20 mai 2019, à la question n° 2431 de madame la députée Kattrin Jadin du 01 juin 2018 (Fr.):

Actuellement il y a 7.878 lits gériatriques agréés en Bel-gique.

La programmation des lits de gériatrie prévoit six lits par 1.000 habitants de 65 ans et plus.

En Wallonie et en Flandre il y a encore suffisamment d'espace de programmation pour la création de lits géria-triques supplémentaires. La Flandre dispose encore d'une programmation inutilisée d'environ 1.000 lits et la Wallo-nie de 600 lits. À Bruxelles par contre, la programmation prévue du nombre de lits de gériatrie agréés est déjà dépas-sée d'une centaine de lits.

Depuis le début des années 2000, il y a eu une augmen-tation de 21,63 % de la capacité hospitalière gériatrique, soit 1.401 lits G supplémentaires.

Le moratoire sera levé lors de l'installation du prochain parlement, après les élections de mai 2019.

Het is echter aan de ziekenhuizen om het initiatief te nemen om een reconversie van bedden te vragen om meer opvangcapaciteit te creëren voor geriatrische patiënten.

Het is waarschijnlijk dat de oprichting van de toekomstige locoregionale ziekenhuisnetwerken de ziekenhuizen ertoe zal aanzetten om zich de vraag te stellen over hun capaciteit om geriatrische patiënten op te vangen.

De afgelopen maanden hield een specifieke werkgroep zich bezig met de opvang van ouderen in het kader van die locoregionale netwerken. De conclusies van die groep hebben de oriëntaties uit de huidige normen van de geriatrische zorgprogramma's echter grotendeels bevestigd. Die hebben tot doel het ziekenhuisaanbod voor geriatrische patiënten te differentiëren door, naast de klassieke geriatrie dienst, in een functie daghospitaisatie en geriatrie consultaties te voorzien, en in een geriatrie liaisonfunctie, zowel intern als extern.

DO 2017201823668

Vraag nr. 2480 van de heer volksvertegenwoordiger Benoît Friart van 14 juni 2018 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Keelkankers.

Kanker is waarschijnlijk de meest voorkomende ernstige ziekte in onze samenleving. Een van de verschillende types is keelkanker, die in België ongeveer 700 personen zou treffen. Volgens de Stichting tegen Kanker werden er in 2012 571 gevallen van vastgesteld (445 bij mannen en 126 bij vrouwen). Dit soort kanker komt kennelijk voornamelijk voor bij mannen van 45 à 65 jaar.

De ziekte heeft heel wat oorzaken. De ontwikkeling van keelkanker wordt bevorderd door tabaks- en alcoholgebruik, en in steeds meer gevallen door het humaan papillomavirus (HPV). HPV zou in België 1.094 kankers per jaar veroorzaken. Er bestaat al jarenlang een vaccin tegen dat virus, waarmee de kans op de ontwikkeling van een dergelijke kanker wordt vermindert.

Dat vaccin zou echter eerder aan vrouwen worden aangeraden om het risico op baarmoederhalskanker te verminderen. De Hoge Gezondheidsraad (HGR) heeft zich in zijn advies nr. 9181 (van juli 2017) al over dat probleem gebogen. Daarin adviseert de raad dat de preventieve vaccinatie van jonge mannen moet worden uitgebreid.

Il appartient cependant aux hôpitaux de prendre l'initiative de demander une reconversion de lits pour créer une capacité d'accueil plus importante pour les patients gériatriques.

Il est probable que la formation des futurs réseaux hospitaliers locorégionaux amène les hôpitaux à se poser la question de leur capacité à prendre en charge les patients gériatriques.

L'accueil des personnes âgées dans le cadre de ces réseaux locorégionaux a d'ailleurs fait l'objet d'un groupe de travail spécifique au cours des derniers mois. Les conclusions de ce groupe ont cependant largement confirmé les orientations contenues dans les normes actuelles des programmes de soins gériatriques. Celles-ci visent en effet à différencier l'offre hospitalière pour les patients gériatriques en prévoyant, à côté du service gériatrique classique, une fonction d'hospitalisation de jour et de consultations gériatriques, ainsi qu'une fonction de liaison gériatrique tant interne qu'externe.

DO 2017201823668

Question n° 2480 de monsieur le député Benoît Friart du 14 juin 2018 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Les cancers de la gorge.

Les cancers sont sans doute la pathologie grave la plus répandue au sein de notre société. Parmi les différents types de cancer, le cancer de la gorge toucherait environ 700 personnes en Belgique. Selon la Fondation contre le cancer, on en enregistrait 571 (445 chez des hommes et 126 chez des femmes) en 2012. Il apparaît que ce type de cancer survient principalement chez l'homme, entre 45 et 65 ans.

Les causes sont nombreuses et l'apparition d'un cancer de la gorge est favorisé notamment par le tabagisme, l'alcoolisme, mais aussi de plus en plus souvent à cause du papillomavirus humain (HPV). En fait, le HPV causerait en Belgique 1.094 cancers par an. Un vaccin contre ce virus existe depuis de nombreuses années et permettrait de réduire la probabilité de développer un tel cancer.

Cependant, ce vaccin serait plutôt recommandé aux femmes pour réduire les risques de développer un cancer du col de l'utérus. Le Conseil Supérieur de la Santé (CSS) s'était déjà penché sur ce problème dans son avis n° 9181 (juillet 2017) et recommandait d'élargir la prévention vaccinale chez les jeunes garçons.

1. Beschikt u over preciezere cijfers over het aantal in België gediagnosticeerde keelkankers, uitgesplitst per geslacht en leeftijdsgroep, voor de afgelopen vijf jaar? Wat zijn uw opmerkingen hierover?

2. Beschikt u over cijfers over het aantal tegen HPV gevaccineerde personen, uitgesplitst per geslacht en leeftijdsgroep, voor de afgelopen vijf jaar?

3. Is het aantal tegen HPV gevaccineerde jongens gestegen sinds het advies van de HGR? Hoe wordt er, over het algemeen, gevolg gegeven aan dat advies?

4. Wat stelt u voor om de bevolking ervan bewust te maken dat het nuttig is om meisjes én jongens zo jong mogelijk tegen HPV te vaccineren?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 13 mei 2019, op de vraag nr. 2480 van de heer volksvertegenwoordiger Benoît Friart van 14 juni 2018 (Fr.):

1. Infecties met humaan papillomavirus (HPV) zijn vaak voorkomende seksueel overdraagbare infecties. Ze treffen bijna 80 % van de bevolking (mannen en vrouwen). De eerste infectie situeert zich meestal tussen de 15 en 24 jaar oud. Een aanhoudende infectie met hoogrisico oncogene HPV (voornamelijk met types 16 en 18) is de belangrijkste oorzaak van baarmoederhalskanker bij vrouwen.

Naar schatting veroorzaakt HPV in Europa ook bijna 70 % van de vaginale kankers, 15-20 % van de vulva kankers, 88 % van de anale kankers, 25 % van de orofaryngeale kankers en 30-60 % van de peniskankers. Infecties met laagrisico oncogene HPV resulteren in genitale wratten en recidiverende respiratoire papillomatose.

Er zijn verschillende vormen van keelkanker. In de context van deze vraag werden de kankers van de orofarynx, larynx en hypofarynx in aanmerking genomen. Uit de gegevens van het Kankerregister blijkt dat voor deze kankers tussen 2012 en 2016 in totaal 7.972 nieuwe diagnoses zijn gesteld; ongeveer 79 % van deze kankers worden bij mannen (6.320) en 21 % bij vrouwen (1.652) vastgesteld.

In bijlage bevinden zich gedetailleerde incidentiecijfers van vijf jaar voor deze drie locaties per geslacht en leeftijdsgroep voor de jaren 2012-2016.

1. Disposez-vous de chiffres plus précis sur le nombre de cancers de la gorge diagnostiqué en Belgique, ventilé par genre et par tranche d'âge, au cours des cinq dernières années? Quelles sont vos observations?

2. Disposez-vous de chiffres sur le nombre de personnes vaccinées contre le HPV, ventilés par genre et par tranche d'âge, au cours des cinq dernières années?

3. Constatez-vous une hausse du nombre de garçons vaccinés contre le HPV depuis l'avis rendu par le CSS? De manière générale, quelles sont les suites données à cet avis?

4. Que préconisez-vous pour sensibiliser la population à l'utilité de vacciner tant les filles que les garçons contre le HPV, et ce, dès le plus jeune âge?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 13 mai 2019, à la question n° 2480 de monsieur le député Benoît Friart du 14 juin 2018 (Fr.):

1. Les infections liées au papillomavirus humain (PVH) sont des infections sexuellement transmissibles fréquentes. Elles touchent près de 80 % de la population (hommes et femmes). La première infection est généralement contractée entre 15 et 24 ans. Une infection persistante présentant un risque élevé de PVH oncogène (principalement de types 16 et 18) est la principale cause du cancer du col de l'utérus chez les femmes.

On estime qu'en Europe, le PVH est également responsable de près de 70 % des cancers du vagin, 15 à 20 % des cancers de la vulve, 88 % des cancers de l'anus, 25 % des cancers de l'oropharynx et 30 à 60 % des cancers du pénis. Les infections à faible risque de PVH oncogène provoquent des verrues génitales et une papillomatose respiratoire récidivante.

Le cancer de la gorge se présente sous plusieurs formes. Dans le cadre de cette question, les cancers de l'oropharynx, du larynx et de l'hypopharynx sont pris en considération. D'après les données du Registre du Cancer, il s'avère qu'entre 2012 et 2016, au total 7.972 nouveaux cas de ces cancers ont été diagnostiqués, dont environ 79 % chez les hommes (6.320) et 21 % chez les femmes (1.652).

L'annexe contient le détail des chiffres d'incidence de cinq ans pour ces trois sites par sexe et par tranche d'âge pour la période 2012-2016.

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).

Het verband tussen humaan papillomavirusbesmetting (HPV) en keelkanker betreft voornamelijk de orofarynx: 3.562 diagnoses tussen 2012 en 2016, 2.573 bij mannen en 989 bij vrouwen. Hoewel orofaryngeale kankers bij mannen vaker voorkomen dan bij vrouwen, maken zij 60 % van de gevallen van keelkanker bij vrouwen uit, vergeleken met 41 % bij mannen.

2. Vlaanderen biedt sinds 2010 een gratis vaccinatieprogramma (via scholen of huisartsen) aan meisjes tussen 11 en 13 jaar, en sinds 2011 wordt een vaccinatieprogramma voor HPV georganiseerd in Brussel en Wallonië voor meisjes tussen 13 en 14 jaar.

Dit vaccinatieprogramma is volledig ten laste van de deelstaten na de zesde staatshervorming, en de federale overheid beschikt niet over de gegevens die in het kader van de vaccinatieprogramma's op niveau van de deelstaten verzameld worden.

Het HPV-vaccin wordt terugbetaald in het kader van de ziekteverzekering voor meisjes van 12 tot 18 jaar. Het RIZIV beschikt dus enkel over de gegevens van de personen die buiten de vaccinatieprogramma's een vaccin ontvingen, en niet over het totale aantal gevaccineerden.

3. Aansluitend op het advies van de HGR (2017) heeft het Kenniscentrum recent een studie uitgevoerd die de veiligheid, de klinische impact en de kosteneffectiviteit van het toevoegen van jongens aan het huidige HPV-vaccinatieprogramma evalueert. De resultaten van deze studie hebben ertoe geleid dat zowel de Vlaamse Gemeenschap als de Franse Gemeenschap het vaccinatieprogramma voor HPV uitgebreid zal worden met de vaccinatie van jongens vanaf september 2019.

4. Sensibiliseringscampagnes voor vaccinatieprogramma's behoren tot de bevoegdheden van de deelstaten.

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).

Le lien entre l'infection par papillomavirus humain (PVH) et le cancer de la gorge concerne principalement l'oropharynx: 3.562 cas diagnostiqués entre 2012 et 2016, dont 2.573 chez les hommes et 989 chez les femmes. Bien que les cancers de l'oropharynx soient plus fréquents chez les hommes que chez les femmes, ils représentent 60 % des cas de cancer de la gorge chez les femmes, contre 41 % chez les hommes.

2. Depuis 2010, la Flandre offre un programme de vaccination gratuite (par le biais des écoles ou des médecins généralistes) aux jeunes filles âgées entre 11 et 13 ans, et, depuis 2011, un programme de vaccination contre le PVH est organisé à Bruxelles et en Wallonie pour les jeunes filles âgées entre 13 et 14 ans.

Suite à la sixième réforme de l'État, ce programme de vaccination est entièrement à la charge des entités fédérées, et l'autorité fédérale ne dispose pas des données récoltées dans le cadre des programmes de vaccination au niveau des entités fédérées.

Le vaccin contre le PVH est remboursé dans le cadre de l'assurance-maladie pour les jeunes filles entre 12 et 18 ans. L'INAMI dispose donc uniquement des données des personnes qui ont été vaccinées en dehors des programmes de vaccination, et non pas du nombre total de personnes vaccinées.

3. Dans le prolongement de l'avis du CSS (2017), le Centre d'expertise a récemment mené une étude qui évalue la sécurité, l'impact clinique et le rapport coût-efficacité de l'ajout des garçons au programme actuel de vaccination contre le PVH. Les résultats de cette étude ont permis aussi bien à la Communauté flamande qu'à la Communauté française d'étendre le programme de vaccination PVH aux garçons dès septembre 2019.

4. Les campagnes de sensibilisation aux programmes de vaccination relèvent de la compétence des entités fédérées.

DO 2018201925469

Vraag nr. 2685 van mevrouw de volksvertegenwoordiger An Capoen van 14 november 2018 (N.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Borstakkoord. - Opvolging.

Het borstakkoord is bijna twee jaar in voege. Dankzij dit akkoord kunnen vrouwen rekenen op de volledige terugbetaling voor borstreconstructie na kanker. Nagenoeg alle ziekenhuizen hebben hierop ingetekend. In het akkoord werd ook afgesproken om een evaluatie te maken na een jaar, in overleg met de chirurgen.

1. Kunt u een stand van zaken geven?
2. Zijn er bepaalde elementen naar voor gekomen vanuit de praktijk?
3. Moeten er zaken aangepast worden?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 20 mei 2019, op de vraag nr. 2685 van mevrouw de volksvertegenwoordiger An Capoen van 14 november 2018 (N.):

1. Volgens de IMA (Intermutualistisch Agentschap) gegevens gebeurden er in 2017 : 623 uni- en 315 bilaterale DIEP en acht uni- en tien bilaterale DIEP na akkoord van het College van artsen directeurs.

Dit geeft een totaal van 1.281 borsten geopereerd tijdens 956 operaties in het kader van de conventie. Dit is iets minder dan het geraamde aantal, maar er is nog een klein aantal reconstructies dat in 2017 gebeurde volgens nomenclaturebepalingen.

De cijfers van het actuariaat van het RIZIV tonen aan dat de shift van DIEP- nomenclatuur naar DIEP-conventie volgens het verricht aantal verstrekkingen 2017 (geboekt van januari 2017 tot en met juni 2018) bijna volledig is. In het tweede semester van 2017 werden nog 15 verstrekkingen in de nomenclatuur verricht en gefactureerd.

In 2017 werden in totaal nog 145 verstrekkingen in de nomenclatuur aangerekend en terugbetaald, daar waar er in de conventie in totaal 1.049 operaties (betreffende 1.397 borsten) werden terugbetaald. Deze shift van nomenclatuur naar conventie is langzaam verlopen aangezien de verschillende centra progressief de conventie ondertekend hebben op verschillende data.

DO 2018201925469

Question n° 2685 de madame la députée An Capoen du 14 novembre 2018 (N.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Suivi de l'accord sur la reconstruction mammaire.

L'accord sur la reconstruction mammaire est en application depuis deux ans déjà. Grâce à cet accord, les femmes peuvent compter sur le remboursement intégral de la reconstruction mammaire après un cancer. La quasi-totalité des hôpitaux ont adhéré à cet accord, qui prévoit également une évaluation après un an en concertation avec les chirurgiens.

1. Quel est l'état d'avancement de ce dossier?
2. La pratique a-t-elle mis en évidence des éléments particuliers?
3. Des adaptations doivent-elles être apportées?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 20 mai 2019, à la question n° 2685 de madame la députée An Capoen du 14 novembre 2018 (N.):

1. En 2017, d'après des données de l'Agence intermutualiste (AIM), 623 interventions DIEP unilatérales et 315 interventions DIEP bilatérales ont été effectuées. Par ailleurs, huit interventions unilatérales et dix interventions bilatérales ont été effectuées avec l'accord du Collège des médecins-directeurs.

Au total, 1.281 seins ont été opérés lors de 956 opérations dans le cadre de la convention. C'est un peu moins que le nombre estimé mais un petit nombre de reconstructions ont encore été effectuées en 2017 selon les dispositions de la nomenclature.

Les chiffres de l'actuariat de l'INAMI montrent que le passage de la nomenclature DIEP à la convention DIEP est, d'après le nombre de prestations effectuées en 2017 (comptabilisées de janvier 2017 à juin 2018 inclus), presque complet. Au cours du second semestre de 2017, 15 prestations ont encore été effectuées et facturées dans le cadre de la nomenclature.

En 2017, 145 prestations ont au total encore été portées en compte et remboursées dans le cadre de la nomenclature alors que dans le cadre de la convention, 1.049 opérations ont au total été remboursées (concernant 1.397 seins). Ce passage de la nomenclature à la convention s'est déroulé lentement étant donné que les différents centres ont progressivement signé la convention à des dates différentes.

Artikel 1 van de conventie bepaalt de te bereiken doelstellingen. Eén van deze doelstellingen is "waarborgen dat tenminste bij gemiddeld 40 % van de ingrepen geen supplementen worden aangerekend".

Deze doelstelling werd zeker behaald. Volgens de IMA-cijfers gebeurden 226 van de 956 DIEP-ingrepen binnen de conventie in 2017 bij patiënten op een eenpersoonskamer (=23,64 %). De overige 730 ingrepen gebeurden op een twee- of meerpersoonskamer (=76,36 %).

2 en 3. Andere (en meer gedetailleerde) cijfers zullen nog besproken worden in de werkgroep van de Nationale Commissie Artsen-Ziektefondsen (NCAZ) die zich momenteel buigt over een herziening.

Deze cijfers, samen met de vaststellingen die gebeurden binnen het College van artsen directeurs, zullen inderdaad toelaten bepaalde punten te verbeteren of aan te passen.

Dit is echter nog voorbarig. Het dossier werd besproken op de NCAZ en zal worden voorgelegd aan het Verzekeringscomité op 27 mei 2019.

DO 2018201925624

Vraag nr. 3324 van de heer volksvertegenwoordiger Elio Di Rupo van 26 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Statistieken van de Commissie Kunstenaars.

De Commissie Kunstenaars, die op 1 juni 2015 werd ingesteld bij de FOD Sociale Zekerheid, heeft de driedelige taak:

- kunstenaars te informeren over hun rechten en plichten in het kader van het statuut van werknemer/zelfstandige;
- advies uit te brengen over de vraag of een kunstenaar onder de socialezekerheidsregeling van de werknemers of het sociaal statuut der zelfstandigen valt;
- het kunstenaarsvisum, de kunstenaarskaart en/of de zelfstandigheidsverklaring af te geven.

In 2013 werd de samenstelling van de Commissie Kunstenaars uitgebreid. Aan de voorzitter en de ambtenaren van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid en van het Rijksinstituut voor de Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen werden toegevoegd:

- een vertegenwoordiger van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening;
- drie vertegenwoordigers die door de interprofessionele vakorganisaties werden aangewezen;

L'article 1^{er} de la convention définit les objectifs à réaliser. Un de ces objectifs est de "garantir qu'en moyenne dans au moins 40 % des interventions, aucun supplément n'est attesté".

Cet objectif a certainement été atteint. Selon les chiffres de l'AIM, 226 des 956 interventions DIEP ont été effectuées dans le cadre de la convention en 2017 pour des patientes en chambre individuelle (= 23,64 %). Les autres 730 interventions ont été effectuées pour des patientes en chambre à deux lits ou en chambre commune (= 76,36 %).

2 et 3. D'autres chiffres (plus détaillés) seront encore discutés au sein du groupe de travail de la Commission nationale médico-mutualiste (CNMM) qui se penche actuellement sur une révision.

Ces chiffres, ainsi que les constatations faites au sein du Collège des médecins-directeurs, permettront en effet d'améliorer ou d'adapter certains points.

Ceci est néanmoins encore prématuré. Le dossier a été examiné par la CNMM et sera soumis au Comité de l'assurance le 27 mai 2019.

DO 2018201925624

Question n° 3324 de monsieur le député Elio Di Rupo du 26 mars 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Les statistiques de la Commission Artistes.

Instaurée depuis le 1^{er} juin 2015 au sein du SPF Sécurité sociale, la Commission Artistes a pour triple mission de:

- informer les artistes sur leurs droits et obligations quant au statut de travailleur salarié/indépendant;
- rendre des avis sur la question de savoir si un artiste relève du régime des travailleurs salariés ou indépendants;

- délivrer la carte artiste, le visa artiste et/ou la déclaration d'activité indépendante.

À noter qu'en 2013, la composition de la Commission Artistes a été élargie. Ont été ajoutés au président et aux fonctionnaires de l'Office national de sécurité sociale et de l'Institut national des assurances sociales pour les travailleurs indépendants:

- un représentant de l'Office national de l'Emploi;
- trois représentants désignés par les organisations syndicales au niveau interprofessionnel;

- drie vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties;

- drie vertegenwoordigers van de artistieke sector.

1. Hoeveel kunstenaarskaarten werden er sinds de oprichting van de Commissie Kunstenaars afgegeven?

2. Idem, maar voor de kunstenaarsvisums?

3. Idem, maar voor de zelfstandigheidsverklaringen?

4. Hoe evalueert u als minister van Werk in globo de balans van de activiteiten en de werking van de Commissie Kunstenaars?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3324 van de heer volksvertegenwoordiger Elio Di Rupo van 26 maart 2019 (Fr.):

1. Het aantal kaarten dat de Commissie Kunstenaars heeft afgeleverd bedraagt 41.287 op 15 april 2019.

2. Het aantal afgeleverde visa bedraagt 1.100.

3. En het aantal zelfstandigheidsverklaringen bedraagt 58.

4. Aangezien deze vraag aan mijn collega de minister van Werk is gericht, laat ik het aan hem over om u te antwoorden.

Zoals u heeft kunnen vaststellen, heeft de Commissie Kunstenaars een aanzienlijk aantal aanvragen ontvangen, waardoor we zelfs kunnen zelfs zeggen dat zij het slachtoffer is geworden van haar succes.

De achterstand die is ontstaan door de toestroom van aanvragen is globaal genomen weggewerkt en de aanvragen worden nu sneller behandeld.

Ik heb middelen beschikbaar gesteld voor het opzetten van een elektronisch platform `artist@work`, een modern instrument waar kunstenaars hun aanvragen kunnen indienen en opvolgen en hun prestaties kunnen invoeren in het kader van de kleine vergoedingsregeling, waarover ik vele positieve reacties heb gehad.

- trois représentants des organisations patronales;

- trois représentants du secteur artistique.

1. Depuis sa création, combien de cartes artistes la Commission Artistes a-t-elle délivrées?

2. Qu'en est-il pour le visa artiste?

3. Qu'en est-il pour la déclaration d'activité indépendante?

4. De manière globale, quel regard portez-vous, en tant que ministre de l'Emploi, sur le bilan des activités et le fonctionnement de cette Commission Artistes?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 20 mai 2019, à la question n° 3324 de monsieur le député Elio Di Rupo du 26 mars 2019 (Fr.):

1. Le nombre de cartes délivrées par la Commission Artistes s'élève au 15 avril 2019 à 41.287.

2. Le nombre de visas délivrés s'élève à 1.100.

3. Et le nombre de déclarations d'activité indépendante s'élève à 58.

4. Cette question étant adressée à mon collègue le ministre de l'Emploi, je lui laisse le soin de vous répondre.

Comme vous avez pu le constater, le nombre de demandes que la Commission Artistes a reçu est considérable, on peut même dire qu'elle a été victime de son succès.

L'arriéré créé par l'afflux des demandes a été globalement résorbé et les demandes sont maintenant traitées plus rapidement.

J'ai débloqué des moyens pour la mise en place d'une plateforme électronique `artist@work` qui est un outil moderne où les artistes peuvent introduire et suivre leur demande et encoder leurs prestations dans le cadre du Régime des petites indemnités et j'ai eu de nombreux retours positifs à ce sujet.

DO 2018201926408

Vraag nr. 3189 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nathalie Muylle van 31 januari 2019 (N.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Buitenschoolse hulpverlening.

Soms hebben kinderen nood aan extra hulp die de school of het Centrum voor leerlingenbegeleiding niet kunnen bieden. Een leerling moet bijv. revalideren na een ziekte of ongeval, of ouders doen een beroep op buitenschoolse hulp als hun kind een diagnose heeft van een stoornis die extra ondersteuning vergt.

De school kan dan toestaan dat ouders buitenschoolse hulpverlening inschakelen, die plaatsvindt tijdens de lestijden en eventueel op school. Een instantie zoals een revalidatiecentrum, of een zelfstandige therapeut zoals een logopedist of kinesist kan die hulp verlenen.

Van de buitenschoolse hulpverlening zijn logopedie en kinesithérapie de meest voorkomende vorm van ondersteuning.

1. Hoeveel tussenkomsten heeft het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering (RIZIV) gedaan met betrekking tot logopedie, opgedeeld per leeftijd van 0-3 jaar, van 4-6 jaar, van 7-12 jaar, van 13 tot 18 jaar, voor de jaren 2017 en 2018?

2. Hoeveel tussenkomsten heeft het RIZIV gedaan met betrekking tot kinesithérapie aan personen onder 18 jaar, voor de jaren 2017 en 2018?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3189 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nathalie Muylle van 31 januari 2019 (N.):

1. In de tabellen in de bijlage 2 zijn de geboekte uitgaven en gevallen voor de sector van de logopedie voor het jaar 2017 vermeld. Ik beschik nog niet over de volledige gegevens voor het jaar 2018 en daarom geef ik in die bijlage, ter vergelijking, ook de geboekte gegevens voor de eerste zes maanden van 2018 en de eerste zes maanden van 2017. Die gegevens zijn uitgesplitst per leeftijdsklasse (0-3 jaar, 4-6 jaar, 7-12 jaar, 13-18 jaar en 18 jaar).

DO 2018201926408

Question n° 3189 de madame la députée Nathalie Muylle du 31 janvier 2019 (N.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

L'aide extérieure à l'école.

Les enfants ont parfois besoin d'une aide supplémentaire que l'école ou le Centre d'encadrement pour élèves (CLB) ne peuvent offrir. C'est le cas par exemple lorsqu'un élève doit bénéficier d'une rééducation après une maladie ou un accident ou que des parents doivent faire appel à une aide extrascolaire si un trouble demandant un soutien supplémentaire a été diagnostiqué chez leur enfant.

Dans ce cas, l'école peut autoriser les parents à recourir à une aide extérieure à l'école, laquelle est prodiguée pendant les heures de cours et éventuellement à l'école. L'aide peut-être prodiguée dans un centre de rééducation ou par un thérapeute indépendant comme un logopède ou un kinésithérapeute.

La logopédie et la kinésithérapie sont les formes les plus courantes d'aide extérieure à l'école.

1. Pouvez-vous indiquer combien de fois l'Institut national d'assurance maladie-invalidité (INAMI) est intervenu pour des prestations de logopédie, en ventilant les chiffres selon les catégories d'âge 0 à 3 ans, 4 à 6 ans, 7 à 12 ans et 13 à 18 ans, et ce, pour les années 2017 et 2018?

2. Pouvez-vous indiquer combien de fois l'INAMI est intervenu pour des prestations de kinésithérapie pour des personnes de moins de 18 ans, et ce, pour les années 2017 et 2018?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 20 mai 2019, à la question n° 3189 de madame la députée Nathalie Muylle du 31 janvier 2019 (N.):

1. Les tableaux repris en annexe 2 présentent les dépenses et cas comptabilisés dans le secteur de la logopédie pour l'année 2017. Je ne dispose pas encore des données complètes pour l'année 2018, c'est pourquoi je présente également dans cette annexe les données comptabilisées durant les six premiers mois de l'année 2018, ainsi que les six premiers mois de l'année 2017, à titre de comparaison. Ces données sont réparties par classe d'âge (0-3 ans, 4-6 ans, 7-12 ans, 13-18 ans et 18 ans).

Uit die tabellen blijkt dat logopedische verstrekkingen hoofdzakelijk (ruim 90 %) aan 18-jarigen of jonger worden verleend. Het zijn meer bepaald de 7- tot 12-jarigen die veruit het grootste deel van de uitgaven vertegenwoordigen (ruim 70 %). Dat is niet verwonderlijk, aangezien logopedische stoornissen hoofdzakelijk tijdens de kinderjaren worden behandeld. De verstrekkingen die aan oudere patiënten worden verleend, zijn dan weer specifieke verstrekkingen voor ouderen (meer bepaald slikstoornissen).

Met betrekking tot de logopedisten beschik ik inderdaad over het detail per plaats van verstrekking (inclusief school) voor de pathologische behandelingen.

Gelieve echter op te merken dat voor de "schriftelijke verslagen" (initiële bilans of evolutiebilans) dit detail onbekend is.

In bijlage 3 vindt u de vorige voorgestelde tabellen, met detail per plaats van verstrekking.

2. In de tabellen in de bijlage 1 zijn de geboekte uitgaven en gevallen voor de sector van de kinesithérapie voor het jaar 2017 vermeld. Ik beschik nog niet over de volledige gegevens voor het jaar 2018 en daarom geef ik in die bijlage, ter vergelijking, ook de geboekte gegevens voor de eerste zes maanden van 2018 en de eerste zes maanden van 2017. Die gegevens zijn uitgesplitst per leeftijdsklasse (0-3 jaar, 4-6 jaar, 7-12 jaar, 13-18 jaar en 18 jaar).

Uit die tabellen blijkt dat de terugbetaalde kinesithérapie-verstrekkingen hoofdzakelijk aan personen ouder dan 18 jaar (ruim 93 %) worden verleend. In de categorie van de 18-jarigen en jonger, werden de meeste verstrekkingen terugbetaald aan de 13- tot 18-jarigen.

Voor wat betreft de kinesitherapeuten, bevestig ik u dat het detail per plaats van verstrekking (en dus specifiek voor scholen) niet beschikbaar is.

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).

On observe dans ces tableaux que les prestations logopédiques se font principalement pour les 18 ans ou moins (près de 90 %). Plus précisément, ce sont les enfants âgés de 7 à 12 ans qui constituent de loin la plus grande part des dépenses (près de 70 %). Cela n'est pas étonnant, étant donné que les troubles logopédiques sont principalement traités durant l'enfance. Les prestations effectuées pour des personnes plus âgées sont quant à elles des soins spécifiques aux personnes âgées (troubles de la déglutition notamment).

Concernant les logopèdes, je dispose du détail par lieu de prestation (y-compris l'école) pour les traitements de pathologie.

Veuillez par contre noter que pour les "rapports écrits" (bilans initiaux ou d'évolution), ce détail n'est pas connu.

En annexe 3, vous trouverez les tableaux présentés précédemment, avec le détail par lieu de prestation.

2. Les tableaux repris en annexe 1 présentent les dépenses et cas comptabilisés dans le secteur de la kinésithérapie pour l'année 2017. Je ne dispose pas encore des données complètes pour l'année 2018, c'est pourquoi je vous présente également dans cette annexe les données comptabilisées durant les six premiers mois de l'année 2018, ainsi que les six premiers mois de l'année 2017, à titre de comparaison. Ces données sont réparties par classe d'âge (0-3 ans, 4-6 ans, 7-12 ans, 13-18 ans et 18 ans).

Dans ces tableaux, on peut observer que les prestations de kinésithérapie remboursées se situent principalement chez les personnes âgées de plus de 18 ans (plus de 93 %). Dans la catégorie des 18 ans ou moins, la majorité des prestations remboursées se situent chez les personnes âgées de 13 à 18 ans.

Concernant les kinésithérapeutes, je vous confirme que le détail par lieu de prestation (et donc spécifiquement pour les écoles) n'est pas disponible.

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 2018201927031

Vraag nr. 3262 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Fabienne Winckel van 11 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Verstrekken van de morning-afterpil in de centra voor gezinsplanning.

Kunnen beschikken over het eigen lichaam en toegang hebben tot voorbehoedsmiddelen zijn fundamentele vrouwenrechten.

Met de morning-afterpil, die de eisprong blokkeert of uitstelt, kunnen vrouwen een ongewenste zwangerschap voorkomen. In België heeft 42 % van de seksueel actieve jongeren al eens gebruikgemaakt van de morning-afterpil.

Toch hebt u tijdens deze regeerperiode de centra voor gezinsplanning verboden om morning-afterpillen te verstrekken in afwezigheid van een arts. Daardoor beperkt u in feite hun mogelijkheden om vrouwen te helpen die een ongewenste zwangerschap willen vermijden.

1. Druist het feit dat de centra voor gezinsplanning alleen nog maar morning-afterpillen mogen verdelen als er een arts aanwezig is, niet in tegen het fundamentele recht van vrouwen om over hun eigen lichaam te kunnen beschikken? Kunt u toelichten waarop deze beslissing berust?

2. Wat gebeurt er met de centra voor gezinsplanning die zouden beslissen om de morning-afterpil toch zonder doktersvoorschrift te verstrekken? Hoe verantwoordt u dat apothekers de morning-afterpil wel zonder doktersvoorschrift mogen verstrekken en vooral ook dat die pil vrij verkrijgbaar is op internet?

3. Vreest u niet dat het aantal ongewenste zwangerschappen en vrijwillige zwangerschapsonderbrekingen zal stijgen door deze beperking van de toegankelijkheid van de morning-afterpil?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3262 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Fabienne Winckel van 11 maart 2019 (Fr.):

1. De toegankelijkheid van de morning-afterpil, die een noodmaatregel is, is fundamenteel voor vrouwen. Maar het is een geneesmiddel met contra-indicaties dat bovendien aanzienlijke bijwerkingen kan hebben. De verdeling ervan moet dus met de grootste voorzichtigheid gebeuren.

DO 2018201927031

Question n° 3262 de madame la députée Fabienne Winckel du 11 mars 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

La distribution des pilules du lendemain en planning familial.

Les droits des femmes à disposer de leur corps et avoir accès à la contraception sont des droits fondamentaux.

La pilule du lendemain permet ainsi aux femmes d'éviter une grossesse non désirée en bloquant ou retardant l'ovulation. En Belgique, 42 % des adolescentes sexuellement actives ont déjà eu recours à la pilule du lendemain.

Durant cette législature, vous avez pourtant interdit la distribution de la pilule du lendemain dans les plannings familiaux en l'absence d'un médecin, et en limitant donc leur possibilité de venir en aide aux femmes qui souhaitent éviter une grossesse non désirée.

1. En conditionnant la distribution de la pilule du lendemain à la présence d'un médecin en planning familial, ne trouvez-vous pas que cela va à l'encontre du droit fondamental des femmes de disposer de leur corps? Quels sont les éléments qui ont justifié cette décision? Pouvez-vous développer?

2. Qu'arrivera-t-il aux plannings familiaux qui décideraient de distribuer la pilule du lendemain sans prescription d'un médecin? Comment justifiez-vous le fait que les pharmaciens soient autorisés à délivrer la pilule du lendemain sans prescription d'un médecin mais surtout que cette pilule puisse être achetée librement sur internet?

3. Ne craignez-vous pas une augmentation du nombre de grossesses non désirées ou d'interruptions volontaires de grossesse en limitant l'accès à la pilule du lendemain?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 20 mai 2019, à la question n° 3262 de madame la députée Fabienne Winckel du 11 mars 2019 (Fr.):

1. L'accessibilité à la pilule du lendemain, qui est une mesure d'urgence, est fondamentale pour les femmes. Mais il s'agit d'un médicament qui présente des contre-indications et qui peut avoir des effets secondaires importants. Sa distribution doit donc se faire avec une très grande vigilance.

Net als bij elk ander geneesmiddel moet de aflevering ervan op rechtmatige wijze gebeuren, dit wil zeggen onder de verantwoordelijkheid van een apotheker of arts, zodat de kwaliteit, de veiligheid en de doeltreffendheid van het geneesmiddel verzekerd zijn, in het belang van de volksgezondheid.

De arts en de apotheker zijn gekwalificeerde gezondheidszorgbeoefenaars die kunnen beoordelen of het geneesmiddel geschikt is voor de patiënte door de eventuele contra-indicaties na te gaan en haar uit te leggen hoe ze het op de juiste manier moet gebruiken.

Mijn advies verwijst naar de wetgeving betreffende de uitoefening van gezondheidszorgberoepen en naar de adviezen van de Koninklijke Academie voor geneeskunde van België en de Hoge Raad van artsen-specialisten en van huisartsen.

2. De aflevering van de pil wordt in ons land zo gemakkelijk mogelijk gemaakt; ze is voortaan ook zonder voorschrift verkrijgbaar. Maar het feit dat een geneesmiddel zonder voorschrift verkrijgbaar is, betekent nog niet dat er geen risico's aan verbonden zijn.

De rol van de apotheker is in dit geval doorslaggevend, zodat de patiënte de onontbeerlijke informatie krijgt voor het correcte gebruik van het geneesmiddel.

Het feit dat de morning-afterpil, net als elk geneesmiddel zonder voorschrift, vrij verkrijgbaar is op de website van een Belgische apotheek, ontslaat de apotheker niet van zijn verantwoordelijkheid om de patiënt correct te informeren.

Een apotheek moet overigens aan strikte voorwaarden voldoen om geneesmiddelen online te mogen verkopen. De website van de apotheek moet dan ook zo zijn ontworpen dat hij het rationeel gebruik van geneesmiddelen bevordert en moet verplicht een aantal inlichtingen voor het goede gebruik ervan vermelden.

Elke andere persoon die een geneesmiddel aan een patiënt zou afleveren, zelfs zonder voorschrift, zou dan ook een inbreuk plegen op de wettelijke bepalingen die de regels vastleggen voor het uitoefenen van de artseneidkunde (art. 6 van de gecoördineerde wet van 10 mei 2015 betreffende de uitoefening van de gezondheidszorgberoepen).

3. Het is niet mijn bedoeling de toegang tot de morning-afterpil te beperken, maar ik wil waarborgen dat de aflevering ervan gebeurt volgens de bepalingen waarin is voorzien door de regelgeving, met als doel de kwaliteit, de doeltreffendheid en de veiligheid van de patiënten te waarborgen.

Comme tout médicament, sa délivrance doit se faire dans la légalité, c'est-à-dire sous la responsabilité d'un pharmacien ou d'un médecin afin de garantir la qualité, la sécurité et l'efficacité du médicament, dans un souci de santé publique.

Le médecin et le pharmacien sont des professionnels de la santé qualifiés qui peuvent évaluer si le médicament est adéquat pour la patiente en détectant les contre-indications éventuelles et lui fournir les explications nécessaires à son bon usage.

Mon avis se réfère à la législation relative à l'exercice des professions des soins de santé et aux avis de l'Académie Royale de Médecine de Belgique et du Conseil Supérieur des médecins-spécialistes et généralistes.

2. La délivrance de la pilule a été simplifiée au maximum dans notre pays et peut dorénavant être obtenue sans prescription médicale. Mais le fait qu'un médicament ne nécessite pas de prescription médicale ne signifie pas pour autant qu'il est dénué de risques.

Le rôle du pharmacien est dans ce cas primordial afin que la patiente reçoive les informations indispensables pour l'utilisation correcte du médicament.

Le fait que la pilule du lendemain, comme tout médicament non soumis à prescription, puisse être achetée librement sur le site internet d'une pharmacie belge ne dégage pas le pharmacien de sa responsabilité d'informer correctement le patient.

Des conditions strictes sont d'ailleurs mises en place pour qu'une pharmacie puisse vendre des médicaments en ligne. Le site internet de la pharmacie doit ainsi être conçu de manière à favoriser l'usage rationnel des médicaments et comporter obligatoirement un certain nombre d'informations nécessaires à leur bon usage.

Tout autre personne qui délivrerait un médicament à un patient, même sans prescription, serait donc en infraction aux dispositions légales établissant les règles relatives à l'exercice de l'art pharmaceutique (Art. 6 de la Loi coordonnée du 10 mai 2015 relative à l'exercice des professions des soins de santé).

3. Il n'est pas dans mon intention de limiter l'accès à la pilule du lendemain, mais je souhaite garantir que sa délivrance se fasse selon les modalités prévues par la réglementation, et ceci afin d'en garantir la qualité et l'efficacité ainsi que la sécurité des patients.

Het feit dat de aflevering van de morning-afterpil al is vereenvoudigd doordat ze zonder voorschrift van een arts verkrijgbaar is, gaat al in de richting van een betere toegankelijkheid van dit geneesmiddel voor de patiënten. De pil is immers vrij verkrijgbaar in alle apotheken in België, en dankzij het systeem van de apotheken van wacht heeft de patiënte de klok rond toegang tot het geneesmiddel.

DO 2018201927054

Vraag nr. 3265 van de heer volksvertegenwoordiger Elio Di Rupo van 13 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Ontwikkeling en prijsbepaling van geneesmiddelen voor zeldzame ziektes.

Patiënten met cerebrotendineuze xanthomatose, een zeldzame aandoening die in België bij nauwelijks tien mensen is gediagnosticeerd, takelen fysiek en mentaal af.

Tien jaar geleden kostte het geneesmiddel voor deze ziekte 38 euro per maand, vandaag kost datzelfde geneesmiddel 13.900 euro.

1. Hoe verklaart u deze buitensporige prijsstijging?

2. Welke oplossingen bestaan er en wat zult u ondernemen om ervoor te zorgen dat deze patiënten met cerebrotendineuze xanthomatose de nodige zorg krijgen?

3. Meer algemeen heeft het commercialisme in de geneesmiddelenindustrie als kwalijk gevolg dat er slechts weinig onderzoek naar zeldzame ziekten wordt verricht. Wanneer research resulteert in de productie van een geneesmiddel, is de prijs ervan vaak buitensporig hoog.

a) Voor welke ziekten moet er worden geïnvesteerd in onderzoek naar en de ontwikkeling van geneesmiddelen?

b) Moet er geen nieuw model gehanteerd worden voor de ontwikkeling van geneesmiddelen, van de onderzoeksfase tot de commercialisering?

c) Welk model staat u voor om te garanderen dat elke patiënt toegang heeft tot kwalitatief hoogstaande geneesmiddelen, die worden aangeboden tegen de beste prijs en waarvan de beschikbaarheid op langere termijn gegarandeerd is?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3265 van de heer volksvertegenwoordiger Elio Di Rupo van 13 maart 2019 (Fr.):

Le fait d'avoir déjà simplifié la délivrance de la pilule du lendemain pour qu'elle puisse être obtenue sans ordonnance d'un médecin va d'ailleurs dans le sens d'une meilleure accessibilité de ce médicament pour les patientes. Ainsi, la pilule du lendemain peut être obtenue directement dans toutes les pharmacies de Belgique et le système de garde des pharmacies permet à la patiente de se procurer le médicament 24h/24.

DO 2018201927054

Question n° 3265 de monsieur le député Elio Di Rupo du 13 mars 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Le développement et le prix des médicaments pour les maladies rares.

Les patients atteints de xanthomatose cérébrotendineuse, maladie rare qui touche à peine dix personnes en Belgique, souffrent d'une dégénérescence physique et mentale.

Il y a dix ans, le médicament pour cette maladie coûtait 38 euros par mois. Aujourd'hui, le même médicament coûte 13.900 euros.

1. Comment expliquez-vous cette augmentation exorbitante?

2. Quelles solutions existe-t-il et que comptez-vous faire pour que ces patients atteints de xanthomatose cérébrotendineuse puissent se soigner?

3. Plus largement, la marchandisation dans le secteur du médicament a comme effet pervers que peu de recherches sont menées pour les maladies rares. Lorsque les recherches aboutissent à la production d'un médicament, le prix est souvent exorbitant.

a) Avez-vous identifié les maladies pour lesquelles la recherche et le développement des médicaments doivent être investis?

b) Un nouveau modèle de développement des médicaments, de la recherche à sa mise sur le marché, n'est-il pas indispensable?

c) Quel modèle préconisez-vous pour garantir à chaque patient des médicaments accessibles, de la meilleure qualité possible, au meilleur prix, et disponibles à long terme?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 22 mai 2019, à la question n° 3265 de monsieur le député Elio Di Rupo du 13 mars 2019 (Fr.):

1. Tot 1 oktober 2006 was de specialiteit Chenofalk ®, met als actief bestanddeel chenodeoxycholzuur, ingeschreven in de lijst van vergoedbare farmaceutische specialiteiten voor het gebruik bij de behandeling van patiënten met cerebrotendineuze xanthomatose. De specialiteit was ingeschreven in hoofdstuk I van deze lijst en werd terugbetaald in categorie B. De vergoedingsbasis en de publieksprijs van de specialiteit bedroegen 18,49 euro voor een verpakking van 50 capsules met een dosering van 250 mg.

Op 1 oktober 2006 werd de specialiteit Chenofalk ® op vraag van de firma die verantwoordelijk is voor de commercialisatie ervan geschrapt uit de lijst van vergoedbare farmaceutische specialiteiten. Vanaf deze datum werd Chenofalk ® niet meer gecommmercialiseerd in België. Het was gedurende een bepaalde tijd wel mogelijk om de specialiteit Chenofalk ® via het buitenland, waar dit product nog gecommmercialiseerd was, te verkrijgen. Jammer genoeg werd de commercialisatie van de specialiteit daar ook stopgezet.

Een tijdlang was er nog een andere specialiteit op basis van chenodeoxycholzuur beschikbaar voor import vanuit het buitenland, namelijk Xenbilox ®, maar deze was veel duurder dan Chenofalk ®. Deze optie is nadien ook verdwenen.

Tot op heden is er geen enkele farmaceutische specialiteit op basis van chenodeoxycholzuur ingeschreven in de lijst van vergoedbare farmaceutische specialiteiten.

Ik kan u echter meedelen dat de firma Leadiant op 6 september 2018 een aanvraagdossier tot terugbetaling ingediend heeft bij de Commissie Tegemoetkoming Geneesmiddelen (CTG) voor een specialiteit op basis van chenodeoxycholzuur. Deze specialiteit heet Chenodeoxycholzuur Leadiant 250 mg ® 100 capsules en heeft de status van weesgeneesmiddel gekregen bij het Europees Geneesmiddelenbureau (EMA).

De evaluatie van deze specialiteit door de CTG is momenteel aan de gang.

Eens de CTG mij een definitief voorstel bezorgd heeft, zal ik op basis van dit voorstel een gemotiveerde beslissing nemen om Chenodeoxycholzuur Leadiant 250 mg ® 100 capsules al dan niet op te nemen in de lijst van vergoedbare farmaceutische specialiteiten, en dit binnen een termijn van maximaal 180 dagen na de ontvangst van een volledig aanvraagdossier door het secretariaat van de Commissie, met uitzondering van de schorsingen van de aanvraag.

1. Jusqu'au 1er octobre 2006, la spécialité Chenofalk ®, dont le principe actif était l'acide chénodésoxycholique et qui était utilisée pour le traitement des patients atteint de xanthomatose cérébrotendineuse, était inscrite dans la liste des spécialités pharmaceutiques remboursables. La spécialité était inscrite au chapitre I de cette liste et faisait l'objet d'un remboursement en catégorie B. La base de remboursement et le prix public de la spécialité se montaient à 18,49 euros pour un conditionnement de 50 gélules dosées à 250 mg.

Au 1er octobre 2006, la spécialité Chenofalk ® a été supprimée de la liste des spécialités pharmaceutiques remboursables, à la demande de la firme responsable de sa commercialisation. A compter de cette date, Chenofalk ® n'a plus été commercialisé en Belgique. Pendant un certain temps, il a été possible d'obtenir la spécialité Chenofalk ® via des pays étrangers où ce produit était encore commercialisé. Malheureusement, la commercialisation de la spécialité y a également été arrêtée.

Une autre spécialité à base d'acide chénodésoxycholique, Xenbilox ®, a été un temps disponible via l'importation de l'étranger, mais à un coût largement plus élevé que celui du Chenofalk ®. Cette option a ensuite également disparu.

Actuellement, aucune spécialité pharmaceutique à base d'acide chénodésoxycholique n'est inscrite dans la liste des spécialités pharmaceutiques remboursables.

Je peux cependant vous informer que la firme Leadiant a introduit un dossier de demande de remboursement le 6 septembre 2018 auprès de la Commission de Remboursement des Médicaments (CRM) pour une spécialité à base d'acide chénodésoxycholique. Cette spécialité se nomme Chenodeoxychol Acid Leadiant 250 mg ® 100 gélules et a obtenu le statut de médicament orphelin auprès de l'Agence Européenne des médicaments (EMA).

L'évaluation de cette spécialité par la CRM est actuellement en cours.

Une fois que la CRM m'aura transmis une proposition définitive, je prendrai une décision motivée quant à l'admission ou non de Chenodeoxychol Acid Leadiant 250 mg ® 100 gélules dans la liste des spécialités pharmaceutiques remboursables sur base de cette proposition, et ce dans un délai de 180 maximum après réception par le secrétariat de la Commission d'un dossier de demande complet, exception faite des suspensions de la demande.

Omwille van zijn status van weesgeneesmiddel dient echter te worden opgemerkt dat de nominale prijs die het bedrijf vraagt voor deze specialiteit bijzonder hoog is rekening houdend met het feit dat het om een oud product gaat waarvoor Leadiant geen uitgebreid ontwikkelingsprogramma heeft moeten ondernemen.

2. Momenteel bestaat de legale oplossing om deze patiënten te behandelen met een magistrale bereiding van CDCA, de werkzame stof in kwestie. Deze bereiding is veel goedkoper, met mogelijkheid tot terugbetaling door het RIZIV.

Om de kwaliteit hiervan te garanderen, is het echter noodzakelijk om te vertrekken van een CDCA-grondstof die conform de monografie van deze stof in de Europese Farmacopee (Ph. Eur.) is. Bij gebrek aan een grondstof die conform de Ph. Eur. is, is het absoluut noodzakelijk om de veiligheid van het product te garanderen en in voorkomend geval te vertrekken van een CDCA waarvan alle onzuiverheden geïdentificeerd zijn en waarvan is aangetoond dat deze niet toxisch zijn voor de patiënt.

Momenteel is een dergelijke grondstof, die ofwel conform de Ph. Eur. is, ofwel niet-conform, maar met gekende en niet-toxische onzuiverheden, helaas niet beschikbaar voor de apotheker. Het fagg onderzoekt momenteel samen met de verschillende stakeholders hoe een dergelijke grondstof kan worden bekomen.

In afwachting van de implementatie van de goedkopere behandeling met een magistrale bereiding, is momenteel de enige beschikbare oplossing om patiënten te helpen het geregistreerde geneesmiddel gebruiken, waarvan de kosten inderdaad heel hoog liggen.

Regelmatig worden we geconfronteerd met dit soort situaties waarbij een oud product, waarvan het patent is verval, in de praktijk voor een weesindicatie wordt gebruikt en door een bedrijf wordt opgekocht. Dat bedrijf dient dan een aanvraag in bij de bevoegde instanties om de status van weesgeneesmiddel te verkrijgen en geniet nadien de voordelen die gepaard gaan met deze status, namelijk de exclusiviteit tijdens een periode van 10 jaar.

Dit averechts effect van de Europese verordening kan alleen op Europees niveau efficiënt worden bestreden. Hiervoor heb ik verschillende initiatieven genomen:

- ik heb de Europese Commissie geïnterpelleerd om een reflectie op gang te brengen om de verordening waar nodig aan te passen;
- recent heb ik ook de vertegenwoordigers van DG Comp ontmoet om te onderzoeken of dit geen misbruik van een dominante positie is.

Du fait de son statut orphelin, il faut cependant noter que le prix facial demandé par la firme pour cette spécialité est particulièrement élevé, sachant qu'il s'agit d'un produit ancien, pour lequel Ledant n'a pas dû entreprendre un programme de développement étendu.

2. Il existe actuellement la solution légale, de traiter les patients par une préparation magistrale de CDCA, la substance active concernée. Cette préparation est beaucoup moins chère, avec une possibilité de remboursement par l'INAMI.

Toutefois, afin de garantir la qualité, il faut partir d'une matière première CDCA conforme à la monographie de cette substance dans la Pharmacopée européenne. À défaut d'une matière première conforme à la Ph. Eur., il est impératif de s'assurer de l'innocuité du produit et de partir dans ce cas, d'un CDCA dont toutes les impuretés sont identifiées et dont il est démontré qu'elles ne sont pas toxiques pour le patient.

Pour le moment, une telle matière première, soit conforme à la Ph. Eur., soit non-conforme mais dont les impuretés sont connues et non toxiques, n'est malheureusement pas disponible pour le pharmacien. L'afmps examine en ce moment, avec les différentes parties prenantes, comment disposer d'une telle matière première.

En attendant la mise en oeuvre du traitement, moins coûteux, par préparation magistrale, la seule solution disponible actuellement pour aider les patients est le médicament enregistré dont le coût est effectivement très élevé.

Nous sommes régulièrement confrontés à ce type de situations dans lesquelles un produit ancien dont le brevet est tombé dans le public et est utilisé sur le terrain dans une indication orpheline, est racheté par une société qui soumet une demande afin d'obtenir le statut orphelin auprès des autorités compétentes et bénéficie ensuite des avantages liés à ce statut, notamment l'exclusivité pour une période de dix ans.

Lutter contre cet effet pervers du Règlement européen ne peut se faire efficacement qu'au niveau européen. J'ai pris donc plusieurs initiatives à cet effet:

- j'ai interpellé la Commission européenne afin qu'une réflexion soit entamée afin d'adapter le règlement si nécessaire;
- j'ai également récemment rencontré les représentants de la DG Comp afin d'explorer si dans le cas présent, il ne s'agit pas d'un abus de position dominante.

3. Er is inderdaad een grote nood aan nieuwe therapieën voor de behandeling van zeldzame ziektes. Er zijn naar schatting 6.000 tot 8.000 zeldzame ziektes en voor slechts 5% hiervan bestaat er een curatieve behandeling. Het is bijzonder moeilijk om objectief aan te geven voor welke ziektes de noden het grootst zijn, gezien verschillende parameters meespelen zoals levensverwachting, levenskwaliteit en beperkingen van de bestaande behandelingen.

Daarom is het belangrijk om een algemeen stimulerend kader te scheppen voor de ontwikkeling van nieuwe geneesmiddelen voor zeldzame ziektes. Gezien het aantal patiënten met een specifieke zeldzame ziekte in België over het algemeen klein is, is een samenwerking op Europees niveau hier essentieel.

De Europese Verordening inzake Weesgeneesmiddelen (141/2000) is een belangrijke stimulans voor de ontwikkeling en het ter beschikking stellen van geneesmiddelen voor zeldzame aandoeningen waar anders geen therapie zou voor bestaan. Ontwikkeling wordt onder meer gestimuleerd door gratis wetenschappelijk advies en de marktbescherming van de innovatieve therapieën.

De Verordening heeft op dat vlak zijn nut reeds bewezen gezien de sterke stijging in het aantal aanvragen voor en aflevering van marktvergunningen voor weesgeneesmiddelen sinds het in werking treden ervan. Momenteel is er een Europese consultatie lopende bij verschillende stakeholders met de bedoeling punten voor verbetering in de Verordening en de Europese omkadering van weesgeneesmiddelen te identificeren.

België heeft hier bij monde van het fagg en de Belgische vertegenwoordiging in het Committee for Orphan Medicinal Products (COMP) aan deelgenomen. Daarnaast wordt er op Europees vlak ook rechtstreeks bijgedragen aan de ontwikkeling van weesgeneesmiddelen, onder meer via het Horizon 2020 programma.

Op nationaal vlak werden verschillende initiatieven genomen om innovatieve weesgeneesmiddelen zo snel mogelijk bij de patiënt te brengen, zoals bijvoorbeeld:

- het aantrekken van klinische studies in ons land om patiënten met een zeldzame ziekte de mogelijkheid te bieden om eraan deel te nemen
- de verbetering van het programma voor gebruik in schrijnende gevallen (compassionate use) ETR/ETA met de opstelling van een lijst van onbeantwoorde medische behoeften.
- het initiatief Beneluxa waarbij vijf landen samenwerken om een snellere toegang te krijgen tot innovatieve geneesmiddelen met een belangrijke impact voor de gezondheid en/of de begroting, waaronder weesgeneesmiddelen.

3. Il existe en effet un besoin élevé en nouvelles thérapies pour le traitement des maladies rares. Selon les estimations, il existe 6.000 à 8.000 maladies rares et un traitement curatif n'existe que pour 5 % d'entre elles. Il est particulièrement difficile d'indiquer objectivement pour quelles maladies les besoins sont les plus élevés, vu que différents paramètres interviennent tels que l'espérance de vie, la qualité de vie et les limitations des traitements existants.

C'est pourquoi il est important de créer un cadre général stimulant pour le développement de nouveaux médicaments pour les maladies rares. Vu que le nombre de patients avec une maladie rare spécifique en Belgique est en général faible, une collaboration au niveau européen est ici essentielle.

Le Règlement européen concernant les médicaments orphelins (141/2000) est un incitant important pour le développement et la mise à disposition de médicaments pour des maladies rares pour lesquelles il n'existerait autrement aucune thérapie. Le développement est entre autres stimulé par la gratuité de l'avis scientifique et la protection du marché des thérapies innovantes.

Le Règlement, depuis son entrée en vigueur, a sur ce plan déjà prouvé son utilité vu la forte augmentation du nombre de demandes et de délivrances d'autorisations de mise sur le marché de médicaments orphelins. Une consultation européenne est actuellement en cours auprès de différents stakeholders afin d'identifier des points d'amélioration dans le Règlement et l'encadrement européen des médicaments orphelins.

La Belgique, par la voix de l'afmps et de la représentation belge au sein du Committee for Orphan Medicinal Products (COMP), y a participé. De plus, au niveau européen, a également lieu la contribution au développement de médicaments orphelins, directement, entre autres via le programme Horizon 2020.

Au niveau national, plusieurs initiatives ont été prises afin que le patient ait accès le plus rapidement possible aux médicaments orphelins innovants. Il s'agit notamment de:

- attirer des études cliniques dans notre pays afin de permettre aux patients atteints de maladie rare d'y participer;
- l'amélioration du programme d'usage compassionnel ETR/ ETA avec établissement d'une liste des besoins médicaux non rencontrés;
- l'initiative Beneluxa dans laquelle cinq pays collaborent pour accélérer l'accès aux médicaments innovants ayant un impact important en matière de santé et/ ou budgétaire, dont les médicaments orphelins.

DO 2018201927072

Vraag nr. 3270 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Fabienne Winckel van 13 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Verkoop van receptplichtige geneesmiddelen in supermarkten.

Momenteel worden er al tal van parafarmacieproducten in de supermarkten verkocht, maar kennelijk zullen we binnenkort in de supermarkt ook bij een apotheker terecht kunnen voor geneesmiddelen die op voorschrift verkrijgbaar zijn.

Dit is zonder meer een kleine revolutie die Colruyt en Newpharma thans voorbereiden.

1. Wat is het wettelijke kader voor een dergelijke samenwerking?

2. Heeft er in dat verband al overleg plaatsgevonden met de apothekersverenigingen?

3. a) Wat betekent dat voor de kleine zelfstandigen die zwaar hebben geïnvesteerd om te starten en nu tegen deze concurrentie moeten opboksen?

b) Wat was hun standpunt over de verkoop van receptplichtige geneesmiddelen in de supermarkt?

c) Hoe ziet u de toekomst van de kleine apotheken?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3270 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Fabienne Winckel van 13 maart 2019 (Fr.):

1. De pers berichtte onlangs over een mededeling van apotheek Newpharma, waarin de apotheek aangaf dat zij de verkoop van geneesmiddelen in de Colruyt-supermarkten in overweging wilde nemen.

Het koninklijk besluit van 21 januari 2009 houdende onderrichtingen voor de apothekers voorziet dat de aflevering van geneesmiddelen, al dan niet op voorschrift, moet gebeuren in het kader van een officina-apotheek.

Er moet dus een apotheek worden geopend vooraleer een farmaceutische activiteit mag plaatsvinden in de supermarktomgeving.

Hiervoor moet een officiële aanvraag om een vergunning te bekomen worden ingediend. De aanvraag wordt geëvalueerd in de vestigingscommissie van het Federaal agentschap voor geneesmiddelen en gezondheidsproducten.

2. Er is hierover geen overleg geweest met de beroepsverenigingen APB en OPHACO.

DO 2018201927072

Question n° 3270 de madame la députée Fabienne Winckel du 13 mars 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

La vente de médicaments sur prescription dans les supermarchés.

Si l'on trouve de nombreux produits de parapharmacie dans les supermarchés aujourd'hui, il sera apparemment possible d'y voir prochainement débarquer un pharmacien autorisé à délivrer des médicaments sur prescription.

C'est en tout cas une petite révolution que s'apprêtent à lancer Colruyt et Newpharma.

1. Dans quel cadre légal s'inscrit ce type de collaboration?

2. Des concertations avec les associations de pharmaciens ont-elles eu lieu dans ce cadre?

3. a) Qu'en est-il des petits indépendants qui ont investi énormément de moyens pour se lancer et qui sont aujourd'hui confrontés à ce type de concurrence?

b) Quelle était leur position face à cette vente de médicaments sur prescription dans les supermarchés?

c) Comment voyez-vous l'avenir des petites officines désormais?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 22 mai 2019, à la question n° 3270 de madame la députée Fabienne Winckel du 13 mars 2019 (Fr.):

1. La presse s'est récemment fait l'écho d'une communication de la pharmacie Newpharma, dans laquelle la pharmacie indique vouloir envisager des points de vente de médicaments dans les supermarchés Colruyt.

L'arrêté royal portant instructions pour les pharmaciens prévoit que les médicaments, qu'ils soient soumis ou non à prescription, doivent être délivrés dans des officines.

Il convient donc d'ouvrir une pharmacie avant de pouvoir entamer une activité pharmaceutique près d'un supermarché.

Pour ce faire, il faut officiellement introduire une demande d'autorisation. Cette demande sera alors évaluée au sein de la Commission d'implantation de l'Agence fédérale des médicaments et produits de santé.

2. Il n'y a pas eu de discussion avec les organisations professionnelles APB et OPHACO à ce sujet.

3. Er zal geen nieuwe concurrentie ontstaan met kleine onafhankelijke apotheken. De voor het publiek opengestelde vergunde apotheken blijven het exclusieve kanaal voor de aflevering van geneesmiddelen.

Er bestaat bovendien in België een moratorium op het aantal apotheken, dat wil zeggen dat er geen nieuwe apotheken meer kunnen bijkomen.

Bestaande, vergunde apotheken kunnen onder bepaalde voorwaarden wel worden verplaatst.

DO 2018201927107

Vraag nr. 3281 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 19 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Transparantie van de ziekenfondsen.

In een interview in de krant *L'Echo* van 20 mei 2017 verklaarde u dat de ziekenfondsen in ons land niet transparant genoeg waren en dat u daar in nauwe samenwerking met de ziekenfondsen aan wilde werken om die problematische situatie te verbeteren.

De vijfde as van het in 2016 ondertekende toekomstpact met de ziekenfondsen is precies gericht op het moderniseren van het goed bestuur en de transparantie van de verzekeringsinstellingen.

In het pact staan veel initiatieven om de raden van bestuur van de ziekenfondsen professioneler te maken, de rapportering van de ziekenfondsen aan hun landsbonden te verbeteren, maar vooral om de - al dan niet financiële - banden met andere organisaties rond de ziekenfondsen transparanter te maken.

In het interview wees u er ook op dat er een audit van de kostenstructuur was gepland en dat de ziekenfondsen voortaan hun jaarrekening moesten voorleggen aan de Nationale Bank. Ze zouden ook verplicht worden om de belangen van de verschillende partners in de gezondheidszorg te publiceren.

Nu twee jaar na dit interview zou ik graag willen weten welke vooruitgang u hebt geboekt inzake de vijfde as van het toekomstpact met de ziekenfondsen, namelijk wat betreft de transparantie en het goed bestuur van de ziekenfondsen. Welke concrete verbeteringen kunt u hierover communiceren?

3. Il n'y aura pas de concurrence avec les petites pharmacies indépendantes. Les officines ouvertes au public restent le canal exclusif pour la délivrance des médicaments.

En outre, il existe en Belgique un moratoire sur le nombre de pharmacies, ce qui veut dire qu'il est impossible d'ouvrir de nouvelles pharmacies.

Les pharmacies existantes disposant déjà d'une autorisation peuvent en revanche être déplacées sous certaines conditions.

DO 2018201927107

Question n° 3281 de madame la députée Isabelle Galant du 19 mars 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

La transparence des mutualités.

En réponse à l'interview dans *L'Echo* du 20 mai 2017 d'une question sur la transparence des mutualités de notre pays, vous répondiez que celles-ci ne l'étaient pas suffisamment et que vous souhaitiez y travailler, en étroite collaboration, pour améliorer cette situation manifestement problématique.

À ce propos, le cinquième axe du pacte d'avenir sur les mutualités, signé en 2016, se concentre justement sur la modernisation de la bonne gouvernance et de la transparence des organismes assureurs.

Il comporte de nombreuses initiatives visant à professionnaliser les conseils d'administration des mutualités, à renforcer le *reporting* des mutualités vers leurs unions nationales, mais surtout à être plus transparent sur les liens - financiers ou non financiers - avec les entités qui gravitent autour des mutualités.

Dans cette même interview, vous rappeliez qu'un audit de la structure des coûts était prévu et que les mutualités devaient désormais soumettre leurs comptes annuels auprès de la Banque nationale. De même, elles seraient obligées de publier les intérêts des différents partenaires dans le cadre des soins de santé.

Nous sommes deux ans après cette interview, je souhaiterais, en conséquence, connaître les avancées que vous avez obtenues en termes de transparence et de bonne administration des organismes de mutualités - le cinquième axe du pacte d'avenir sur les mutualités. Quelles améliorations concrètes pouvez-vous communiquer à ce sujet?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3281 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 19 maart 2019 (Fr.):

Wat de financiële transparantie betreft, zijn vanaf het begin van de zesde as van het Toekomstpact maatregelen genomen om de publicatie van de rekeningen van de ziekenfondsen bij de balanscentrale van de Nationale Bank van België te verzekeren, en dit vanaf boekjaar 2015.

Mijn beleidsceel heeft bovendien samengewerkt met de (CDZ) Controledienst voor de ziekenfondsen en de mutualistische sector om de transparantie te verbeteren waar mogelijk.

In het kader van het Toekomstpact waar u naar verwijst werd er een model van analytische rapportering voor het gebruik van de administratiekosten door de verzekeringsinstellingen ingevoerd vanaf boekjaar 2018. Om dit te realiseren werd op initiatief van de Controledienst voor de ziekenfondsen meerdere malen overleg gepleegd met de verzekeringsinstellingen, de door hen aangestelde bedrijfsrevisoren, het RIZIV en mijn beleidsceel. Dit heeft geleid tot het opstellen door de Controledienst voor de ziekenfondsen van een omzendbrief die bepaalt dat jaarlijks door elke verzekeringsinstelling een rapport dient opgemaakt dat in essentie het volgende bevat.

- Vertrekkende van het huidige document "T2 - Administratiekosten" werd een nieuw document ontworpen, genaamd "Analytische detailstaat van de administratiekosten verplichte verzekering", waarin de administratiekosten moeten worden opgesplitst over vier domeinen, namelijk geneeskundige verzorging, uitkeringen, verzekeraarheid en andere dienstverlening. De toewijzing van de administratiekosten aan voormelde domeinen moet uniform gebeuren door alle verzekeringsinstellingen op basis van een handleiding.

- Elke verzekeringsinstelling moet een overzicht opmaken van de toegepaste verdeelsleutels voor de verdeling van de administratiekosten over voormelde domeinen alsook voor de verdeling van de administratiekosten die gemeenschappelijk zijn met de verplichte aanvullende verzekering en eventueel met derden. Inzake de toegepaste verdeelsleutels wordt verwacht dat de sector maximaal gebruik maakt van uniforme verdeelsleutels. Elke afwijking hierop dient gemotiveerd.

- Er moet een verslag van de revisor worden toegevoegd inzake zijn bevindingen over elk van voorgaande punten.

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 20 mai 2019, à la question n° 3281 de madame la députée Isabelle Galant du 19 mars 2019 (Fr.):

En ce qui concerne la transparence financière, dès le début du sixième axe du Pacte d'avenir, des dispositions ont été prises en vue d'assurer la publication des comptes des mutualités à la centrale des bilans de la Banque nationale de Belgique, et ce dès l'exercice comptable 2015.

Ma cellule stratégique a par ailleurs travaillé en collaboration avec l'Office de contrôle des mutualités et le secteur mutualiste pour améliorer la transparence là où cela était possible.

Dans le cadre du Pacte d'avenir pluriannuel auquel vous faites référence, un mécanisme de reporting analytique à propos de l'utilisation des frais d'administration par les organismes assureurs a été mis en place, à partir de l'exercice comptable 2018. À cet effet, une nouvelle circulaire a été rédigée par l'Office de contrôle des mutualités (OCM) après concertation avec les organismes assureurs, les réviseurs d'entreprises désignés par eux, l'INAMI et ma cellule stratégique. Il est ainsi prévu que chaque organisme assureur doit transmettre annuellement un rapport qui contient essentiellement les éléments suivants.

- Un nouveau document, qui a été développé en partant de l'actuel document "T2 - Frais d'administration" et qui s'intitule "État détaillé analytique des frais d'administration en assurance obligatoire". Les frais d'administration doivent y être ventilés sur quatre domaines, à savoir soins de santé, indemnités, assurabilité et autre prestations. L'affectation des frais d'administration aux domaines susvisés doit se faire de manière uniforme par tous les organismes assureurs, sur la base d'un manuel.

- Chaque organisme assureur doit établir un aperçu des clés de répartition appliquées pour la répartition des frais d'administration sur les domaines susvisés, ainsi que pour la répartition des frais d'administration qui sont communs avec l'assurance complémentaire obligatoire et éventuellement avec des tiers. En ce qui concerne les clés de répartition appliquées, l'OCM demande au secteur d'utiliser au maximum des clés de répartition uniformes. Toute dérogation doit être motivée.

- Un rapport établi par le réviseur doit également être transmis, lequel contient ses constatations pour chacun des points précités.

Het rapport dient ter goedkeuring voorgelegd aan de raad van bestuur van de landsbond of het beheerscomité van de HZIV of de Kas der geneeskundige verzorging van HR Rail. Het rapport, alsook het uittreksel uit de notulen van voornoemde vergadering, dienen overgemaakt aan de CDZ tegen uiterlijk 15 juli van het jaar dat volgt op het jaar waarop het betrekking heeft. Vermits boekjaar 2018 het eerste toepassingsjaar is, dient het eerste verslag ingediend tegen uiterlijk 15 juli 2019.

Deze rapportering vanaf boekjaar 2018 is een eerste belangrijke stap om te komen tot een beter en vergelijkbaar inzicht in de administratiekosten. Met de analytische detailstaat zal voortaan de kostprijs gekend zijn voor elke verzekeringsinstelling voor de vier basisdomeinen van de verplichte ziekteverzekering, onafhankelijk van de wijze waarop elke verzekeringsinstelling zijn opdracht uitvoert (eigen personeel versus gedeeltelijke uitbesteding, eigen IT versus gedeeltelijke uitbesteding, aantal ziekenfondsen, aantal uitbetalingspunten, enz.).

De bedoeling was te kunnen starten vanaf boekjaar 2018, maar het spreekt voor zich dat de ontwikkeling van een analytische rapportering dient gezien als een continu proces dat stapsgewijs zal leiden tot verfijningen in de rapportering. Bovendien zal in de nabije toekomst ook rekening moeten gehouden worden met de impact van de zesde staatshervorming waardoor de analytische detailstaat zal moeten worden aangepast.

Wat het goede bestuur, de versterking van de rapportering van de ziekenfondsen aan hun landsbonden en de transparantie van de banden - financieel of niet-financieel - met de entiteiten die afhankelijk zijn van de ziekenfondsen betreft, zijn er verschillende maatregelen in een wetsontwerp gegoten om zo het Toekomstpact met de verzekeringsinstellingen uit te voeren. Dat wetsontwerp kon jammer genoeg niet aangenomen worden tijdens deze legislatuur wegens de val van de regering. Onder die maatregelen bevinden zich met name:

1° de invoering van een vertegenwoordiging van de landsbond in de beheersorganen van de aangesloten entiteiten ingesteld;

Le rapport doit être soumis pour approbation au conseil d'administration de l'union nationale ou au comité de gestion de la CAAMI ou de la Caisse des soins de santé de HR Rail. Le rapport, ainsi que l'extrait du PV de la réunion susvisée, doivent être transmis à l'OCM au plus tard pour le 15 juillet de l'année qui suit l'année sur laquelle porte le rapport. Étant donné que l'exercice 2018 est le premier auquel cette circulaire s'applique, le premier rapport doit être introduit pour le 15 juillet 2019 au plus tard.

Ce *reporting* à partir de l'exercice 2018 constitue une première étape importante pour obtenir un aperçu clair et comparable des frais d'administration. Grâce à l'état détaillé analytique, on connaîtra dorénavant le coût de chaque organisme assureur pour les quatre domaines de base de l'assurance maladie obligatoire, indépendamment de la manière dont chaque organisme assureur réalise sa mission (personnel propre ou sous-traitance partielle, IT propre ou sous-traitance partielle, nombre de mutualités, nombre de points de paiement, etc.).

L'objectif était de pouvoir commencer avec l'exercice 2018, mais il va de soi que le développement d'un *reporting* analytique doit être vu comme un processus continu qui mènera progressivement à un affinement du *reporting*. Il faudra en outre, à court terme, tenir compte de l'impact de la sixième réforme de l'État, qui nécessitera une adaptation de l'état détaillé analytique.

Pour ce qui concerne cette fois la bonne gouvernance, le renforcement du reporting des mutualités vers leurs unions nationales et la transparence sur les liens - financiers ou non financiers - avec les entités qui gravitent autour des mutualités, différentes mesures visant ainsi à exécuter le Pacte d'avenir avec les organismes assureurs ont été insérées dans un projet de loi, qui n'a malheureusement pas pu être adopté sous cette législature en raison de la chute du gouvernement. Parmi ces mesures, figurent notamment:

1° l'instauration d'une représentation de l'union nationale dans les organes de gestion des entités affiliées;

2° het feit dat de aanstelling door de raad van bestuur van een ziekenfonds of van een maatschappij van onderlinge bijstand van de persoon die het dagelijks bestuur van die entiteit uitoefent, bekrachtigd moet worden door de raad van bestuur van de landsbond waarbij de entiteit is aangesloten, en dat volgens de voorwaarden die vastgelegd zijn door de raad van bestuur van de landsbond. Deze erkenning zal ook kunnen worden ingetrokken door een gemotiveerde beslissing van de raad van bestuur van de landsbond;

3° de mogelijkheid wanneer een landsbond vaststelt dat een ziekenfonds of een maatschappij van onderlinge bijstand niet handelt naar zijn statutaire doelstellingen, of de verplichtingen opgelegd door de wet van 1990 betreffende de ziekenfondsen en de landsbonden van ziekenfondsen of haar uitvoeringsbesluiten niet naleeft, of de bepalingen van de deontologische code of het governancecharter niet naleeft om:

- direct zijn standpunt uit te leggen aan de statutaire organen van de betreffende aangesloten entiteit;
- aan deze entiteit op te leggen om de toestand te regulariseren binnen een termijn die hij bepaalt en om, bij gebreke aan regularisatie binnen de opgelegde termijn, een betwiste beslissing op te schorten of te schrappen;

4° het feit dat de revisor van de ziekenfondsen en van de maatschappijen van onderlinge bijstand moet worden aangeduid op voorstel van de landsbond zonder in voorkomend geval afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de bevoegde ondernemingsraden;

5° wat betreft het verzekeringsdomein is voorzien dat de algemene vergadering van de landsbond de oprichting van verzekeringsmaatschappijen van onderlinge bijstand door aangesloten ziekenfondsen, alsook hun fusie en hun ontbinding moet goedkeuren;

6° in verband hiermee maar ook in een perspectief van goed bestuur, het feit dat de raad van bestuur van elke landsbond gebonden zal zijn om een deontologische code en een governancecharter aan te nemen die niet alleen van toepassing zullen zijn op de landsbond zelf, maar ook op de aangesloten entiteiten;

7° om de raad van bestuur te professionaliseren is ook voorzien dat minstens één lid van de raad van bestuur van een ziekenfonds en van een landsbond een "onafhankelijk bestuurder" moet zijn. Dat begrip zal gepreciseerd worden door de Koning;

2° le fait que la désignation, par le conseil d'administration d'une mutualité ou d'une société mutualiste, de la personne qui exerce la gestion journalière de cette entité, doit faire l'objet de l'agrément par le conseil d'administration de l'union nationale à laquelle l'entité est affiliée et ce, aux conditions fixées par le conseil d'administration de l'union nationale. Cet agrément pourra également être retiré par décision motivée du conseil d'administration de l'union nationale;

3° la possibilité, lorsqu'une union nationale constate qu'une mutualité ou une société mutualiste n'agit pas suivant ses objectifs statutaires ou ne respecte pas les obligations imposées par la loi de 1990 relative aux mutualités et aux unions nationales de mutualités ou ses arrêtés d'exécution, ou ne respecte pas les dispositions du code déontologique ou de la charte de gouvernance:

- d'expliquer directement sa position aux organes statutaires de l'entité affiliée concernée;
- d'ordonner à cette entité de régulariser la situation dans un délai qu'elle détermine et, à défaut de régularisation dans le délai imparti, de suspendre ou d'annuler une décision litigieuse;

4° le fait que le réviseur des mutualités et des sociétés mutualistes doit être désigné sur proposition de l'union nationale sans porter préjudice, le cas échéant, aux compétences du ou des conseils d'entreprise compétents;

5° en ce qui concerne le domaine des assurances, il est prévu que l'assemblée générale de l'union nationale doit approuver la création de sociétés mutualistes d'assurances par des mutualités affiliées, leur fusion et leur dissolution;

6° dans un même ordre d'idées mais également dans une perspective de bonne gouvernance, le fait que le conseil d'administration de chaque union nationale sera tenu d'adopter un code déontologique, ainsi qu'une charte de gouvernance, qui seront applicables non seulement à l'union nationale elle-même mais également aux entités affiliées;

7° par ailleurs, dans un objectif de professionnalisation du conseil d'administration, il est prévu qu'au moins un membre du conseil d'administration d'une mutualité et d'une union nationale doit être un "administrateur indépendant", dont la notion sera précisée par le Roi;

8° in het kader van een versterking van de organisatorische transparantie voor de aanvullende verzekering met verplichte aansluiting werden bovendien de bepalingen over de samenwerking van de mutualistische entiteiten met derden en over de rapportering hierover herschreven.

Hoewel die bepalingen jammer genoeg niet konden worden voorgelegd aan het Parlement wegens de huidige politieke situatie, twijfel ik er niet aan dat ze opnieuw opgenomen zullen kunnen worden door de volgende regering zodra ze de steun van alle betrokken actoren hebben.

Zoals u weet heeft het federaal Parlement op vraag van de regering drie audits van het Rekenhof gevraagd:

- de administratiekosten;
- de financiële verantwoordelijkheid;
- de controle op de sector van de ziekenfondsen;

en vroeg het om de verslagen respectievelijk in 2016, 2017 en 2018 voor te stellen, wat ook is gebeurd.

Daarna, en voornamelijk na het laatste ervan, heeft de Controledienst voor de ziekenfondsen een actieplan opgesteld om de aanbevelingen van het Rekenhof te implementeren. Een van de essentiële aspecten van dit actieplan zal erin bestaan om de samenwerking tussen de Controledienst voor de ziekenfondsen, de verzekeringsinstellingen en hun bedrijfsrevisoren nog op te voeren, en om de uitwisseling van informatie tussen deze drie controleactoren inzake de werking van de interne controle en van de interne audit van de verzekeringsinstellingen te versterken. De diensten van het RIZIV zullen uiteraard ook betrokken worden bij deze uitwisselingen voor wat hun bevoegdheden betreft.

DO 2018201927129

Vraag nr. 3283 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sybille de Coster-Bauchau van 20 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Advies van de HGR over het gebruik van condooms door serodiscordante koppels.

De Hoge Gezondheidsraad (HGR) heeft onlangs een nieuw advies uitgebracht over het gebruik van condooms door serodiscordante koppels. In zijn advies aan de overheid en de medici geeft de HGR aan dat condoomgebruik niet langer noodzakelijk is voor hiv-serodiscordante partners van wie de seropositieve partner een behandeling volgt die heeft geleid tot een ondetecteerbare virale lading en zich nauwgezet en volledig aan zijn behandeling en medische follow-up houdt.

8° en outre, dans le cadre d'un renforcement de la transparence organisationnelle pour l'assurance complémentaire à affiliation obligatoire, les dispositions relatives à la collaboration des entités mutualistes avec des tiers et au reporting à ce sujet ont été réécrites.

Bien que ces dispositions n'aient malheureusement pas pu être soumises au Parlement en raison de la situation politique actuelle, je ne doute pas qu'elles pourront être reprises par le prochain gouvernement, dès lors qu'elles bénéficient du soutien de l'ensemble des acteurs concernés.

Enfin, et comme vous le savez, à la demande du gouvernement, le Parlement fédéral a par ailleurs sollicité trois audits de la Cour des comptes:

- les frais d'administration;
- la responsabilité financière;
- le contrôle du secteur des mutualités;

en demandant de présenter les rapports respectivement en 2016, 2017 et 2018, ce qui a été fait.

À la suite de ceux-ci, et en particulier du dernier d'entre eux, l'Office de contrôle des mutualités a établi un plan d'action visant à implémenter les recommandations de la Cour des comptes. Un des aspects essentiels de ce plan d'action consistera à intensifier encore la collaboration entre l'Office de contrôle des mutualités, les organismes assureurs et leurs réviseurs d'entreprises, et de renforcer l'échange d'informations entre ces trois acteurs du contrôle en ce qui concerne le fonctionnement du contrôle interne et de l'audit interne des organismes assureurs. Les services de l'INAMI seront bien entendu également associés à ces échanges pour ce qui relève de leurs compétences.

DO 2018201927129

Question n° 3283 de madame la députée Sybille de Coster-Bauchau du 20 mars 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

L'avis du CSS sur l'usage du préservatif dans les couples sérodiscordants.

Le Conseil Supérieur de la Santé (CSS) a émis récemment un nouvel avis concernant l'usage du préservatif pour les couples sérodiscordants. En clair, le CSS recommande aux autorités et au corps médical de ne plus imposer le port du préservatif à des couples sérodiscordants si la personne séropositive suit un traitement l'ayant amenée à un statut de non-détection du virus et que ce patient montre une adhésion complète à son traitement et au suivi médical.

Er worden in het advies verschillende elementen aangevoerd die het stopzetten van het condoomgebruik kunnen rechtvaardigen, zoals een kinderwens, de verbetering van de levenskwaliteit, het tot ontplooiing komen van het seksleven en het bevorderen van het welzijn.

Wat is uw standpunt over het advies van de HGR? Wordt er met dit advies geen verkeerd signaal afgegeven, waardoor het risico bestaat dat het condoomgebruik vermindert bij hiv-positieve personen met een ondetecteerbare virale lading die echter geen vaste relatie hebben? De stabiliteit van de relatie en de kinderwens vormen een zekere garantie tegen de overdracht van andere soa's.

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3283 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sybille de Coster-Bauchau van 20 maart 2019 (Fr.):

Zowel de Hoge Gezondheidsraad als Sciensano en recent nog het KCE, zoals blijkt uit KCE rapport *Nieuwe aanbevelingen voor de behandeling van gonorroe, syfilis en chlamydiabesmetting*, zijn zich terdege bewust van het fundamentele belang van condoomgebruik ter voorkoming van het overdragen van seksueel overdraagbare aandoeningen (SOA) in het algemeen en hiv in het bijzonder.

In de strijd tegen de SOA's is het van belang de dialoog gaande te houden. SOA's zoals hiv, blijven ook een grote bekommernis voor de volksgezondheid in België.

Het is van essentieel belang dat we blijven inzetten op het voorkomen van overdracht van soa's in het algemeen en hiv in het bijzonder door middel van een goed uitgebouwde strategie die sensibilisering, condoomgebruik, testing (anonieme, gedemedicaliseerde en HIV-zelftest) en pre-exposure profylaxis (PrEP) behelst.

Zowel de verstrekkers alsook de preventieorganisaties zoals Sensoa en Plateforme SIDA zetten hier voluit op in.

Tot slot dien ik u er op te wijzen dat wat betreft HIV de huidige stand van de wetenschap en de beschikbare geneesmiddelen toelaat te stellen dat onmeetbaar, onoverdraagbaar betekent.

Terecht stelt advies 9517 van de HGR over het gebruik van het condoom dat: "[...] in geval van een relatie tussen twee HIV-serodiscordante partners van wie de seropositieve partner:

- een cART-therapie volgt die heeft geleid tot een ondetecteerbare virale lading (virale lading lager dan 50 virale kopieën/mL);

Il met en exergue différents éléments pour justifier cette décision comme le souhait de procréer, l'amélioration de la qualité de vie, l'épanouissement de la vie sexuelle et du bien-être.

Quelle est votre position sur cet avis rendu par le CSS? Cet avis ne donne-t-il pas un mauvais signal et pourrait au final inciter à une diminution de l'usage du préservatif chez des personnes souffrant du VIH et ayant une charge virale indétectable mais n'étant pas en couple? La stabilité du couple et le désir de procréation offrent une certaine garantie dans la non-transmission d'autres infections sexuellement transmissibles.

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 22 mai 2019, à la question n° 3283 de madame la députée Sybille de Coster-Bauchau du 20 mars 2019 (Fr.):

Le Conseil Supérieur de la Santé, tout comme Sciensano, et encore plus récemment le KCE dans son dernier rapport: *Nouvelles recommandations pour le traitement de la gonorrhée, de la syphilis et de l'infection à Chlamydia - KCE Reports 310B* sont bien conscients de l'importance fondamentale de l'utilisation du préservatif dans le cadre de la prévention des infections sexuellement transmissibles (IST) en général et du VIH en particulier.

Dans la lutte contre les IST, il est important de maintenir le dialogue. Les IST, comme le VIH, restent dès lors une préoccupation majeure de santé publique en Belgique.

Il est essentiel de poursuivre nos efforts pour prévenir la transmission des IST en général, et du VIH en particulier, au moyen d'une stratégie bien développée qui comprend la sensibilisation à l'utilisation du préservatif, le dépistage (l'autotest VIH anonyme et démedicalisé) et la prophylaxie préexposition (PPrE).

Tant les prestataires que les organisations de prévention comme Sensoa et la Plateforme SIDA s'y attèlent pleinement.

Enfin, je voudrais souligner qu'en ce qui concerne le VIH, l'état actuel de la science ainsi que les médicaments disponibles permettent d'affirmer que non détectable signifie non transmissible.

À ce propos, l'avis 9517 du CSS concernant l'usage du préservatif précise à juste titre que: "[...] S'il existe une relation entre deux partenaires VIH-sérodiscordants dont celui qui est séropositif:

- suit un traitement cART ayant amené à un statut de non-détection du virus (charge virale inférieure à 50 copies virales/mL),

- en nauwgezet en volledig zijn behandeling en de medische follow-up naleeft (evaluatie van therapietrouw);

het niet meer nodig is om een condoom te gebruiken (bijv.: indien het koppel een kinderwens heeft, hun levenskwaliteit willen verhogen, hun seksleven en welzijn willen verbeteren, enz.)."

DO 2018201927160

Vraag nr. 3309 van de heer volksvertegenwoordiger Frédéric Daerden van 22 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Vermindering van de sociale bijdragen voor collectieve arbeidsduurverkortung.

Momenteel bestaat er een forfaitaire vermindering van de werkgeversbijdragen voor de sociale zekerheid waarmee men de bedrijven wil aanmoedigen om vrijwillig de arbeidsduur te verkorten tot minder dan 38 uur of om de vierdaagse werkweek in te voeren.

De vermindering bedraagt 400 euro per betrokken werknemer en per kwartaal. De duur van de toekenning hangt af van de mate waarin de arbeidsduur verkort wordt:

- vermindering van de arbeidsduur tot 37 uur of minder: 8 kwartalen (2 jaar);
- vermindering van de arbeidsduur tot 36 uur of minder: 12 kwartalen (3 jaar);
- vermindering van de arbeidsduur tot 35 uur of minder: 16 kwartalen (4 jaar);
- vermindering van de arbeidsduur door invoering van de vierdaagse werkweek: 4 kwartalen (1 jaar).

Daarnaast is er in een forfaitaire vermindering van 1.000 euro per werknemer voorzien voor de kwartalen waarin de verkorting van de arbeidsduur gecombineerd wordt met de vierdaagse werkweek.

Uiteraard steunen we de doelstelling van de arbeidsduurverkortung, maar naar verluidt zouden sommige malafide bedrijven dit mechanisme proberen te gebruiken om hun winsten ten koste van hun werknemers te verhogen.

1. Kunt u in het kader van die vermindering van de werkgeversbijdragen voor de sociale zekerheid bevestigen dat de loonperequatie een essentieel onderdeel is om te voorkomen dat het loon van de werknemers uiteindelijk verminderd zou worden? Met andere woorden, is de loonperequatie verplicht?

- montre une adhésion complète à son traitement et au suivi médical (observance thérapeutique),

le port du préservatif ne s'impose dès lors plus (par exemple dans le cadre d'un souhait de procréer, d'amélioration de la qualité de vie, d'épanouissement de la vie sexuelle et du bien-être du couple, etc.)."

DO 2018201927160

Question n° 3309 de monsieur le député Frédéric Daerden du 22 mars 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Réductions de cotisations sociales pour réduction collective du temps de travail.

Il existe actuellement une réduction forfaitaire des cotisations patronales de sécurité sociale qui a pour but d'inciter les entreprises à réduire volontairement la durée du temps de travail en deçà des 38 h, ou à instaurer la semaine de quatre jours.

La réduction est de 400 euros par travailleur concerné et par trimestre. La durée d'octroi dépend du niveau de réduction du temps de travail:

- réduction du temps de travail à 37 h ou moins: 8 trimestres (2 ans);
- réduction du temps de travail à 36 h ou moins: 12 trimestres (3 ans);
- réduction du temps de travail à 35 h ou moins: 16 trimestres (4 ans);
- réduction du temps de travail semaine de 4 jours: 4 trimestres (1 an).

Par ailleurs, une réduction forfaitaire de 1.000 euros est prévue par travailleur pour les trimestres où réduction du temps de travail et semaine de quatre jours sont combinés.

Si nous soutenons évidemment cet objectif de réduction du temps de travail, il nous revient que certaines entreprises peu scrupuleuses tentent d'utiliser ce mécanisme pour augmenter leurs profits sur le dos de leurs travailleuses et travailleurs.

1. Dans le cadre de cette réduction de cotisations sociales patronales, pouvez-vous confirmer que la péréquation salariale est un élément essentiel afin que le travailleur ne subisse pas in fine une réduction de salaire? Autrement dit, la péréquation salariale est-elle obligatoire?

2. Zoals ik al zei, bestaan er verschillende mogelijkheden voor de arbeidsduurverkortung. Die bepalen mee de duur van de vermindering van de werkgeversbijdragen voor de sociale zekerheid. Mag een werkgever de verschillende mogelijkheden voor de vermindering van de werkgeversbijdrage voor de sociale zekerheid combineren?

Kan bijvoorbeeld een bedrijf dat de wekelijkse arbeidsduur van 38 naar 37 uur verlaagt en voor acht kwartalen aanspraak kan maken op bijdrageverminderingen, vervolgens de arbeidsduur van 37 naar 36 uur verlagen en voor twaalf kwartalen aanspraak maken op een verdere verlaging van de sociale zekerheidsbijdragen?

3. De wetgeving bepaalt dat de vermindering van de bijdragen "voor een werknemer behorende tot een wel gedefinieerde groep slechts één maal [kan] worden toegekend en enkel in zoverre de arbeidsduurvermindering minstens een volledig uur bedraagt. Zo kan ook de doelgroep vermindering vierdagenweek voor een bepaalde groep werknemers slechts éénmaal worden toegekend."

Kunt u bevestigen dat een werkgever, aan wie er een bijdragevermindering voor een werknemer of groep werknemers zou zijn toegekend, niet in aanmerking komt voor een nieuwe bijdragevermindering als hij die werknemer of groep werknemers naar een andere vennootschap overhevelt waarvan hij zelf aandeelhouder is?

4. Welke controles voeren de administratie en de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid uit om na te gaan of de wetgeving inzake de vermindering van de sociale zekerheidsbijdragen in het kader van de collectieve arbeidsduurverkortung correct wordt toegepast en om te voorkomen dat bedrijven constructies zouden opzetten om aanspraak te kunnen maken op onwettige bijdrageverminderingen?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3309 van de heer volksvertegenwoordiger Frédéric Daerden van 22 maart 2019 (Fr.):

1. De arbeidsduurvermindering kan ingevoerd worden met of zonder loonverlies of met een gedeeltelijk loonverlies.

2. Het betreft twee verschillende arbeidsduurverminderingen, voorzien in de regelgeving. De onderneming in het voorbeeld kan bijgevolg na een bijdragevermindering voor arbeidsduurvermindering van 38 naar 37 uren, genieten van een bijdragevermindering voor arbeidsduurvermindering van 37 naar 36 uren.

2. Comme je l'ai indiqué, il existe plusieurs possibilités de réduction du temps de travail qui influence la durée de la réduction de cotisations de sécurité sociale patronales. Est-il permis à un employeur de cumuler les différentes possibilités de réduction de cotisations?

Par exemple, une entreprise qui passe d'une durée de travail hebdomadaire de 38 à 37 h et bénéficie de huit trimestres de réductions de cotisations, peut-elle ensuite passer de 37 à 36 h et bénéficier d'une nouvelle réduction de cotisations sociales pendant douze trimestres?

3. La législation précise que la réduction de cotisations "ne peut être accordée qu'une fois pour un travailleur appartenant à un groupe bien défini et cela pour autant que la réduction du temps de travail s'élève à une heure au moins. Il en va de même de la réduction groupe-cible quatre jours de travail accordée une seule fois pour un groupe de travailleurs déterminés".

Pouvez-vous confirmer qu'un employeur, à qui la réduction de cotisation aurait été accordée pour un travailleur ou un groupe de travailleurs, ne pourra pas bénéficier d'une nouvelle réduction de cotisation s'il venait à transférer ce travailleur ou groupe de travailleurs dans une autre structure ou il est lui-même actionnaire?

4. Quels contrôles sont exercés par l'administration et l'Office national de sécurité sociale afin de vérifier la bonne application de la législation en matière de réduction de cotisations de sécurité sociale dans le cadre de la réduction collective du temps de travail et éviter toutes formes de carrousels permettant à une entreprise de bénéficier de réductions de cotisations non prévues par la loi?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 20 mai 2019, à la question n° 3309 de monsieur le député Frédéric Daerden du 22 mars 2019 (Fr.):

1. La réduction du temps de travail peut être instaurée avec ou sans perte de salaire, ou avec perte de salaire partielle.

2. Il s'agit en effet de deux réductions du temps de travail différentes, prévues par le système. L'entreprise citée en exemple, qui a bénéficié d'une réduction de cotisations suite à la réduction du temps de travail de 38 à 37 heures, peut ensuite bénéficier d'une réduction de cotisations pour la réduction du temps de travail de 37 à 36 heures.

3. De vermindering is niet gekoppeld aan een individuele werknemer maar aan een ingevoerd systeem van arbeidsduurvermindering (het betreft een collectieve arbeidsduurvermindering, dus op het niveau van de werkgever). Zij kan voor een bepaalde groep van werknemers van een werkgever of voor het geheel van zijn werknemers slechts één maal in rekening worden genomen voor een bepaalde verlaging van de arbeidsduur (tot 37, tot 36 of tot 35 of minder, dus drie mogelijkheden). Dit sluit een werknemer niet uit van de doelgroepvermindering bij een andere werkgever waar een arbeidsduurvermindering loopt, als hij opgenomen wordt in een groep die daar voor in aanmerking komt.

Strikt genomen kan een arbeidsduurvermeerdering van een individuele werknemer die bij werkgever A werkt aan 36 uur per week, die overgaat naar een werkgever B met 37 uur per week maar die een collectieve arbeidsduurvermindering heeft ingevoerd van 38 naar 37, het recht openen op de doelgroepvermindering collectieve arbeidsduurverminderingen als hij de groep die bij werkgever B het recht op de vermindering opent, vervoeft.

4. Het behoort tot de exclusieve bevoegdheid van FOD Werk, Directie Toezicht op de Sociale Wetten (TSW) om uit te maken, al dan niet na een controle ter plaatse, of de arbeidsduurvermindering/de vierdagenweek effectief ingevoerd werd, en of dit gebeurde conform de regels en procedures. Op basis hiervan kan al dan niet tot het recht op een vermindering der bijdragen beslist worden

De rol van de Rijksdienst voor sociale zekerheid (RSZ) beperkt er zich grotendeels toe TSW te informeren over de gevraagde verminderingen der bijdragen in het kader van deze regelingen en anderzijds de hoogte van de bijdrageverminderingen en de kwartalen waarin deze van toepassing zijn, te bepalen aan de hand van informatie verstrekt door de werkgever en door TSW.

Het gebeurt daarnaast - in een aantal punctuele situaties - dat ook de RSZ Inspectie gevat wordt door een meer algemene onderzoeksaanvraag, zonder dat er exclusief sprake is van deze verminderingsproblematiek, gekoppeld aan de arbeidsduurvermindering.

3. La réduction n'est pas liée à un travailleur individuel mais à un système de réduction du temps de travail instauré (il s'agit d'une réduction collective du temps de travail, soit au niveau de l'employeur). Elle ne peut être prise en compte qu'une seule fois pour un groupe bien défini de travailleurs d'un employeur ou pour l'ensemble de ses travailleurs dans le cadre d'une réduction déterminée du temps de travail (à 37, 36 ou 35 h voire moins, soit trois possibilités). Pour autant, le travailleur n'est pas exclu de la réduction groupe-cible auprès d'un autre employeur où une réduction du temps de travail est en cours, tant qu'il appartient à un groupe entrant en considération pour celle-ci.

Strictement parlant, une réduction du temps de travail d'un travailleur individuel effectuant des prestations à raison de 36 heures par semaine chez l'employeur A, qui rejoint l'employeur B où il travaille à raison de 37 heures par semaine mais ayant instauré une réduction collective du temps de travail de 38 à 37 heures, peut ouvrir le droit à la réduction groupe-cible réductions collectives du temps de travail s'il adhère au groupe qui ouvre le droit à la réduction auprès de l'employeur B.

4. Il relève de la compétence exclusive du SPF Emploi, Direction Contrôle des Lois Sociales (CLS), de décider, à la suite d'une inspection sur place ou non, si la réduction collective du temps de travail/la semaine de quatre jours a effectivement été introduite, si elle a respecté les règles et les procédures en vigueur et si elle donne lieu au droit à une réduction des cotisations. Sur cette base, il peut être décidé s'il y a lieu d'ouvrir le droit à cette réduction ou non.

Le rôle de l'Office national de sécurité sociale (ONSS) se limite, principalement, d'une part, à informer le CLS des réductions de cotisations demandées dans le cadre de ces règlements et, d'autre part, à déterminer le montant des réductions de cotisations et les trimestres d'application, sur la base des informations fournies par l'employeur et le CLS.

Il arrive aussi - dans un certain nombre de situations ponctuelles - que l'Inspection de l'ONSS soit chargée d'une demande d'enquête plus générale, sans qu'il soit fait mention exclusivement de cette problématique de réductions liée à la réduction du temps de travail.

Wanneer tijdens de daaropvolgende controles, hetzij bij de werkgever zelf, hetzij bij de dienstverrichter waarop de werkgever beroep doet, blijkt dat men op een problematiek stoot waarvoor de collega's van de Inspectie Toezicht Sociale wetten meer specifiek bevoegd zijn (arbeidsduur/ arbeidsreglement, enz.) zullen deze laatsten door de RSZ inspecteur hiervan in kennis worden gebracht of zullen ze een gezamenlijke controle verrichten.

In de daarop volgende fase behoort het dan aan de Inspectie Toezicht Sociale Wetten om de situatie te onderzoeken, en om hun bevindingen aan de interne Controle-diensten van de RSZ te bezorgen, opdat deze in functie van de bevindingen, de gevraagde verminderingen al dan niet kunnen aanvaarden en zij - waar nodig- wijzigende aangif-tes zouden kunnen opstellen.

DO 2018201927285

Vraag nr. 3337 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sybille de Coster-Bauchau van 03 april 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Aankoop van nieuwe kledij voor brandweerlui die actief zijn in de dringende geneeskundige hulpverlening.

Het koninklijk besluit van 26 januari 2018 houdende vaststelling van de kenmerken van de interventiekledij gebruikt door de hulpverleners actief binnen de dringende geneeskundige hulpverlening treedt in februari 2022 in werking. Dit KB bepaalt de vereisten waaraan de interven-tiekledij moet voldoen voor personen die actief zijn in de dringende geneeskundige hulpverlening, zoals brandweer-lieden.

1. Zal er aan de hulpverleningszones een speciale dotatie worden toegekend voor de aankoop van deze kledij?

2. Zal er een federale overheidsopdracht gelanceerd wor-den waarbij de zones zich kunnen aansluiten?

3. Kan deze reglementaire kledij - om de kosten te druk-ken en om een langere overgangperiode mogelijk te maken voor de zones - in eerste instantie uitsluitend wor-den opgelegd aan personeelsleden van centra waar door de FOD Volksgezondheid gesubsidieerde ambulances uitrij-den?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3337 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sybille de Coster-Bauchau van 03 april 2019 (Fr.):

Si, lors des contrôles ultérieurs, il s'avère qu'un problème se pose chez l'employeur ou chez le prestataire de services sollicité par l'employeur, dans un domaine où les collègues de l'Inspection Contrôle des lois sociales sont plus spécifi-quement compétents (temps de travail/réglementation du travail, etc.), l'inspecteur de l'ONSS les en avertira ou ils effectueront un contrôle conjoint.

À la phase suivante, il appartiendra à l'Inspection Contrôle des lois sociales d'examiner la situation et de transmettre ses conclusions aux services internes du Contrôle de l'ONSS afin que, selon les résultats, ils acceptent ou non les réductions demandées et, le cas échéant, ils puissent établir des déclarations de modifica-tion.

DO 2018201927285

Question n° 3337 de madame la députée Sybille de Coster-Bauchau du 03 avril 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

L'acquisition de nouvelles tenues pour les sapeurs-pom-piers dans le cadre de l'aide médicale urgente.

L'arrêté royal du 26 janvier 2018 déterminant les caracté-ristiques de la tenue d'intervention utilisée par les secou-ristes actifs dans le cadre de l'aide médicale urgente entre en vigueur en février 2022. Il impose une tenue d'interven-tion destinée aux personnes actives dans le cadre de l'aide médicale urgente comme les sapeurs-pompiers.

1. Une dotation spéciale sera-t-elle accordée aux zones de secours pour l'achat de ces tenues?

2. Un marché public fédéral auquel les zones pourront se rattacher sera-t-il lancé?

3. Afin de limiter les coûts et de permettre aux zones d'entrer dans une transition plus longue, l'imposition de ces tenues réglementaires pourrait-elle se faire dans un premier temps qu'à destination des agents assurant le départ d'ambulances subventionnées par le SPF Santé publique?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 20 mai 2019, à la question n° 3337 de madame la députée Sybille de Coster-Bauchau du 03 avril 2019 (Fr.):

De codex welzijn op het werk, welke de uitvoeringsbepalingen vervat van de Wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk, verplicht het dragen van werkkledij tenzij de risicoanalyse uitwijst dat dit niet nuttig is, hetzij wanneer deze heeft uitgewezen dat de activiteiten niet bevuilend zijn.

Aangezien we niet kunnen stellen dat de activiteit binnen de dringende geneeskundige hulpverlening niet bevuilend is, bestaat de verplichting tot het dragen van interventiekledij door personen actief binnen de dringende geneeskundige hulpverlening al langer dan het koninklijk besluit van 26 januari 2018.

Het koninklijk besluit van 26 januari 2018 brengt alleen harmonisatie met als doelstelling een betere zichtbaarheid en herkenbaarheid van de ambulanciers.

De transitieperiode van vier jaar laat toe dat de diensten hun werkkledij in functie van de slijtage van de bestaande kledij geleidelijk aan kunnen vervangen. Een verlenging van de transitieperiode zou betekenen dat werknemers langer dan vier jaar met dezelfde werkkledij dienen actief te zijn.

Aangezien de werkingsbudgetten van de diensten de werkkledij al dienen te voorzien, is er geen nood aan toekenning van bijkomende dotaties.

De statuten van de FOD Volksgezondheid laten niet toe dat deze optreedt als aankoopcentrale. De statuten van de FOD Binnenlandse Zaken of van FOD Beleid en Ondersteuning (FOD BOSA) laten dit wel toe, maar het behoort niet tot mijn bevoegdheden om mij in hun naam uit te drukken.

DO 2018201927320

Vraag nr. 3339 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sybille de Coster-Bauchau van 04 april 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Toegang tot de gezondheidszorg in België.

Volgens het jongste rapport van Health Consumer Powerhouse staat België op de vijfde plaats van de ranglijst van de Europese landen voor wat betreft de kwaliteit en het aanbod van de gezondheidszorg. Toch ontkomt ons land niet aan een fenomeen dat zich in vele landen voordoet: de sociale gezondheidskloof. Het percentage van laagverdieneren die aangeven dat ze geen toegang hebben tot de nodige zorg zou in vijf jaar tijd haast verdubbeld zijn: van 4,3 % in 2011 tot 8 % in 2016.

Le code du bien-être au travail qui rassemble les arrêtés d'exécution de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, impose le port du vêtement de travail sauf si l'analyse des risques en a démontré l'inutilité, c'est-à-dire si elle a démontré que l'activité n'était pas salissante.

Vu qu'on ne peut pas affirmer que l'activité de l'aide médical urgente n'est pas salissante, le port des tenues d'intervention destinée aux personnes actives dans le cadre de l'aide médicale urgente existait bien avant l'arrêté royal du 26 janvier 2018.

L'arrêté royal du 26 janvier 2018 n'apporte qu'une harmonisation en vue d'une meilleure visibilité et reconnaissance des ambulanciers.

La période de transition de quatre ans permet au service de remplacer les vêtements de travail au fur et à mesure en fonction de leurs usures. Une prolongation de cette période voudrait dire que les employeurs devraient utiliser les mêmes vêtements de travail au-delà de quatre ans.

Vu que les budgets de fonctionnement des services prévoient déjà ces vêtements de travail il y a pas lieu d'accorder une dotation supplémentaire.

Les statuts du SPF Santé Publique ne permettent pas aux SPF Santé Publique de fonctionner comme centrale d'achats - les statuts du SPF Intérieure ou de SPF Stratégie et Appui (SPF BOSA) le permettent, mais je n'ai pas la compétence de m'exprimer en leurs nom.

DO 2018201927320

Question n° 3339 de madame la députée Sybille de Coster-Bauchau du 04 avril 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

L'accès aux soins de santé en Belgique.

La Belgique figure à la cinquième place des pays européens en matière de qualité et d'offre de ses soins de santé selon le dernier rapport publié par Health Consumer Powerhouse. Néanmoins, notre pays n'échappe pas à un phénomène qui touche de nombreux pays: l'écart social en matière de santé. Le pourcentage de personnes à faibles revenus indiquant ne pas avoir accès aux soins nécessaires aurait presque doublé en cinq ans passant de 4,3 % en 2011 à 8 % en 2016.

Dit gaat vaak gepaard met het uitstellen van medische zorg om financiële redenen. Bijna één Brusselaar op vier zou zich daartoe genoodzaakt zien. Bij de laagverdieners stijgt dat cijfer zelfs tot 40 %.

1. Wat zijn, niettegenstaande het feit dat ons gezondheidssysteem aanzien wordt als een van de beste ter wereld, de verbeterpunten? Is de ongelijke toegang tot de gezondheidszorg een ervan?

2. Welke maatregelen werden er genomen om komaf te maken deze ongelijkheid?

3. Is deze evolutie de afgelopen twee jaar afgezwakt?

4. Welke bedragen werden er op het federale niveau geoormerkt om deze kloof te dichten?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3339 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sybille de Coster-Bauchau van 04 april 2019 (Fr.):

Ons gezondheidssysteem wordt effectief beschouwd als één van de beste ter wereld. Met betrekking tot de gezondheidskloof kunnen we stellen dat België net zoals andere EU landen niet goed scoort. De kloof in levensverwachting tussen de hoogste en laagste opleidingsniveaus bedraagt 6,1 jaar voor mannen en 4,6 jaar voor vrouwen. Ook stellen we een grote sociaaleconomische kloof vast wat betreft goede gezondheid: 88 % van de mensen in het hoogste gezondheidskwintiel meldt in goede gezondheid te verkeren, tegen minder dan 60 % van de mensen in het laagste gezondheidskwintiel. Deze gezondheidskloof kan slechts voor 20 % worden toegeschreven aan de gezondheidssector.

Dit is ook één van de redenen waarom mijn administratie meedoet met de nieuwe gemeenschappelijke actie van de Europese Commissie met betrekking tot gezondheidsongelijkheden, waarbij we trachten *health and environmental approach in all policies* te implementeren. Dit vraagt om een sterke samenwerking tussen de verschillende federale overheidsdiensten alsook tussen het federale niveau en de gemeenschappen/gewesten.

Ik heb reeds verschillende acties ondernomen om de toegankelijkheid tot de gezondheidszorg te verbeteren met name door de aanbevelingen van het witboek omtrent de toegankelijkheid van de gezondheidszorg te implementeren:

Ce phénomène est souvent associé au report des soins pour raisons financières. Près d'un Bruxellois sur quatre reporterait des soins par manque de moyens. Chez les personnes à faible revenu, ce taux grimpe même jusqu'à 40 %.

1. Bien que notre système de santé soit considéré comme l'un des meilleurs au monde, quelles sont les points à améliorer? L'inégalité d'accès aux soins de santé en fait-elle partie?

2. Quelles sont les mesures prises afin d'enrayer ce phénomène d'inégalité?

3. Cette tendance s'est-elle atténuée au cours des deux dernières années?

4. Quels sont les montants consacrés par le fédéral pour en réduire l'écart?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 20 mai 2019, à la question n° 3339 de madame la députée Sybille de Coster-Bauchau du 04 avril 2019 (Fr.):

Notre système de santé est effectivement considéré comme l'un des meilleurs au monde. Concernant la fracture sociale en matière de santé, nous pouvons affirmer qu'à l'instar d'autres pays de l'UE, la Belgique n'enregistre pas de bons scores. L'écart dans l'espérance de vie entre les niveaux de formation les plus élevés et les moins élevés s'élève à 6,1 ans pour les hommes et 4,6 ans pour les femmes. En outre, nous observons un écart socioéconomique important en matière de bonne santé: 88 % des personnes se situant dans le quintile de santé le plus élevé indiquent être en bonne santé, contre moins de 60 % pour les personnes se situant dans le quintile de santé le plus bas. Seulement 20 % de ces inégalités en matière de santé peut être imputé au secteur de la santé.

Il s'agit aussi d'une des raisons pour lesquelles mon administration participe à la nouvelle action communautaire de la Commission européenne concernant les inégalités de santé, dont l'objectif visé est d'instaurer la *health and environmental approach in all policies*. Ceci requiert une intense collaboration entre les différents services publics fédéraux et entre l'autorité fédérale et les communautés/régions.

J'ai déjà entrepris plusieurs actions pour améliorer l'accessibilité aux soins de santé, notamment en implémentant les recommandations du Livre blanc sur l'accès aux soins:

1. het systeem voor de toegang tot de gezondheidszorg vereenvoudigen en inclusiever maken voor de personen die buiten het kader van de ziekteverzekering vallen met een gefaseerde benadering per doelgroep. In het kader hiervan heb ik een haalbaarheidsstudie laten uitvoeren door het Federaal Kenniscentrum voor de Gezondheidszorg (KCE) met betrekking tot de integratie van de gedetineerden en de geïnterneerden in de ziekteverzekering.

2. de derdebetalersregeling heb ik veralgemeend vanaf 1 juli 2015 voor de patiënten met het recht op een verhoogde verzekeringstegemoetkoming bij raadpleging bij de huisarts. Een budget van 12,5 miljoen werd voorzien in de begroting van het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering (RIZIV) hiervoor in 2015;

3. te investeren in preventie en gezondheidspromotie bij vrouwen en jonge kinderen en bij personen met risicodrag (sekswerkers, drugsgebruikers, enz.);

4. het aanbieden van zorg op maat voor sommige groepen op basis van de evaluatie van de bestaande initiatieven en tenslotte;

5. door creëren van *capacity building* in de ambulante sector (interculturele bemiddelaars en ervaringsdeskundigen) om de patiënt beter te informeren en te begrijpen. Voor de interculturele bemiddelaars was in 2015 een budget van 500.000 euro voorzien.

Een bijkomend budget van 1,4 miljoen euro werd voorzien in de begroting van het RIZIV voor de bovenstaande acties te implementeren.

Ondanks deze acties bedraagt volgens de meest recente cijfers van het laatste performantierapport (2019) het aandeel van personen die medische zorgen moet uitstellen in het laagste inkomensquintiel 6,7 % (cijfers van 2017). Dit aandeel is in ieder geval lager dan het cijfer van 2015. Toen bedroeg het percentage van personen dat medische zorgen moest uitstellen 7,2 % (Eurostat databank, op basis van EU SILC gegevens van 2015). We zullen verder op de ingeslagen weg acties moeten ondernemen.

1. simplifier le système d'accès aux soins et le rendre plus inclusif pour les personnes en dehors du cadre de l'assurance soins de santé, avec une approche phasée par groupe cible. Dans ce cadre, j'ai demandé au Centre Fédéral d'Expertise des Soins de Santé (KCE) de réaliser une étude de faisabilité portant sur l'intégration des détenus et des internés dans l'assurance soins de santé;

2. depuis le 1er juillet 2015, j'ai généralisé le tiers-payant pour les patients bénéficiant d'une intervention majorée dans le cadre d'une consultation chez le médecin généraliste. Un budget de 12,5 millions euros a été prévu à cette fin dans l'enveloppe de l'Institut national d'assurance maladie-invalidité (INAMI) en 2015;

3. investir dans la prévention et la promotion de la santé chez les femmes et jeunes enfants et chez les personnes ayant des pratiques à risque (travailleurs du sexe, usagers de drogue, etc.);

4. offrir des soins sur mesure à certains groupes, en se basant sur l'évaluation des initiatives existantes, et enfin;

5. créer de nouveaux métiers (*capacity building*) dans le secteur ambulatoire (médiateurs interculturels et experts du vécu) en vue d'améliorer l'information et la compréhension du patient. Un budget de 500 000 euros était prévu en 2015 pour les médiateurs interculturels.

Un budget supplémentaire (1,4 million euros) a été prévu dans l'enveloppe de l'INAMI en vue de mettre en oeuvre les actions précitées.

En dépit de ces actions, les chiffres les plus récents du dernier rapport de performance (2019) montrent que 6,7 % des personnes se situant dans le quintile de revenu le plus bas doivent reporter leurs soins médicaux (chiffres de 2017). Ce pourcentage est en tout cas inférieur à celui de 2015 où 7,2 % des personnes devaient reporter leurs soins médicaux (banque de données Eurostat, sur la base des statistiques de l'EU-SILC de 2015). Il nous faudra continuer à entreprendre des actions dans la même voie.

DO 2018201927336

Vraag nr. 3341 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Fabienne Winckel van 09 april 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Proefproject in verband met druggebruik in de gevangenis.

In september 2018 heb ik u een vraag gesteld over de start van een proefproject rond drughulpverlening voor personen in detentie. De vzw's CAD Limburg, Fédito wallonne en I.Care hebben samen meegewerkt aan de voortzetting van dat project, dat gefaseerd en gespreid over twee jaar gerealiseerd wordt gelet op de specificiteit van de penitentiaire context.

U antwoordde toen dat de realisatie van het project op de goede weg was, dat de samenwerking van de drie vzw's succesvol was en dat men zich aan het budget had gehouden voor de verwezenlijking van de vastgestelde opdrachten en doelstellingen. Voorts wees u erop dat de volgende fase op 16 januari 2019 zou beginnen en dat er in de loop van de maand maart 2019 een onderzoeksfase van start zou gaan, waarbij de UGent en het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC) voor de nodige wetenschappelijke ondersteuning en evaluatie zouden zorgen.

1. Hoe staat het met de verwezenlijking van deze tweede fase, die normaal gezien in januari van start moest gaan? Welke balans maakt u op van dit project? Hoe wordt het project in de gevangenis onthaald door de gedetineerden en de veldwerkers?

2. Zult u ons de resultaten kunnen bezorgen van het onderzoek dat de UGent en het NICC verrichten? Hoe zal dat onderzoek precies verlopen? Wat zijn de volgende stappen?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3341 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Fabienne Winckel van 09 april 2019 (Fr.):

1. Dit project werd in januari 2019 inderdaad verlengd. Sinds de start in december 2017 kan ik mij alleen maar verheugen over de voortgang en het nut van het project. Het project is ondertussen goed gekend in de drie gevangenissen. Honderden gedetineerden kwamen in contact met de medewerkers van het project.

We zien ook een positieve impact op het gevangenispersoneel, en in het bijzonder op de cipiers die ondersteuning krijgen wanneer ze vragen hebben over drugs. Ook de samenwerking met de medische diensten van de gevangenissen is versterkt.

DO 2018201927336

Question n° 3341 de madame la députée Fabienne Winckel du 09 avril 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Le projet pilote sur la consommation de drogue en prison.

Je vous avais interpellée en septembre 2018 concernant le lancement d'un projet pilote de prise en charge des détenus par rapport à la consommation de drogues en prison. Les ASBL CAD Limbourg, Fédito Wallonne et Icare collaboraient ensemble sur la poursuite du projet qui s'étalonnait sur deux ans et en plusieurs phases, au vu de la spécificité du contexte pénitentiaire.

Vous aviez répondu que le projet était en bonne voie de réalisation, les trois ASBL ont assuré une collaboration fructueuse et le budget avait été respecté pour la poursuite des missions et des objectifs fixés. Vous rappeliez que la prochaine phase commençait le 16 janvier 2019. Dans le courant du mois de mars 2019, une phase d'enquête réalisée par l'UGent et l'Institut National de Criminalistique et de Criminologie (INCC) devait commencer pour assurer le soutien et l'évaluation scientifique nécessaire.

1. Où en est la réalisation de cette seconde phase censée commencer en janvier? Quel bilan dressez-vous par rapport à ce projet? Comment est-il vécu en prison par les détenus et les acteurs de terrain?

2. Pourrez-vous nous faire parvenir les résultats de l'enquête réalisée par l'UGent et l'INCC? Comment cette enquête va-t-elle se dérouler? Quelles sont les prochaines étapes?

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 20 mai 2019, à la question n° 3341 de madame la députée Fabienne Winckel du 09 avril 2019 (Fr.):

1. Ce projet a bien été prolongé en janvier 2019. Depuis son initiation en décembre 2017, je ne peux que me réjouir de l'état d'avancement du projet ainsi que de son utilité. Ce dernier est désormais bien connu au sein des trois prisons. Plusieurs centaines de détenus ont eu des contacts avec les collaborateurs du projet.

On note également un impact positif sur le personnel pénitentiaire et plus particulièrement sur les surveillants qui bénéficient d'un soutien lorsqu'ils ont des questions en lien avec les drogues. Les collaborations avec les services médicaux des prisons se sont également renforcées.

De derde fase van het project is dus cruciaal omdat deze zal toelaten om, in samenwerking met het onderzoeksteam, de kritische succesfactoren te identificeren voor een zorgmodel voor gedetineerden met een problematisch druggebruik.

2. Het onderzoeksteam ving zijn opdracht aan in december 2018. Het is dan ook voorbarig om eender welke conclusie te trekken.

De volgende stappen van de evaluatie en de wetenschappelijke ondersteuning zullen onder andere bestaan uit diepgaande terreinbezoeken en gesprekken met de medewerkers van het project, inclusief het gevangenispersoneel en de gedetineerden.

Het onderzoeksteam analyseert en vergelijkt op een wetenschappelijke manier de zorgmodellen die werden toegepast in de drie gevangenissen om er zo de goede praktijken uit te halen. De onderzoeksresultaten worden verwacht in de tweede helft van 2020.

DO 2018201927355

Vraag nr. 3345 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sybille de Coster-Bauchau van 10 april 2019 (Fr.) aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie:

Ziekenhuisopnames in de psychiatrie van personen met psychische stoornissen.

Psychische en psychiatrische stoornissen verschillen onderling heel sterk van elkaar, door de aard (bipolariteit, schizofrenie, autisme en andere gedragsstoornissen) of door de graad van ernst ervan.

Sommige personen die met dergelijke stoornissen te kampen hebben worden nooit gehospitaliseerd, omdat dat niet nodig is of omdat er geen diagnose wordt gesteld.

1. Hoeveel ziekenhuisopnames wegens psychische stoornissen werden er in de periode 2010-2018 geregistreerd? Hoe lang duurden die ziekenhuisopnames gemiddeld, per regio? Hoeveel patiënten moesten verscheidene keren opnieuw gehospitaliseerd worden voor dezelfde stoornissen?

2. Voor welke pathologieën werden de in de psychiatrie opgenomen patiënten gehospitaliseerd en opnieuw gehospitaliseerd?

3. Over hoeveel verschillende patiënten gaat het?

4. Hoeveel kosten die ziekenhuisopnamen gemiddeld, per regio?

La troisième phase du projet est donc cruciale car elle permettra, en collaboration avec l'équipe de recherche, d'identifier les clés de réussite d'un modèle de soins pour les détenus avec une consommation problématique de drogues.

2. L'équipe de recherche a débuté sa mission en décembre 2018. Il est donc prématuré d'en tirer quelque conclusion.

Les prochaines étapes de l'évaluation et du soutien scientifique concerneront entre autres des visites intensives du terrain, des interviews des collaborateurs du projets mais aussi du personnel pénitentiaire et des détenus.

L'équipe de recherche analyse et compare scientifiquement les modèles de soins mis en place dans les trois prisons afin d'en extraire les bonnes pratiques. Les résultats de la recherche sont attendus au second semestre de 2020.

DO 2018201927355

Question n° 3345 de madame la députée Sybille de Coster-Bauchau du 10 avril 2019 (Fr.) à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration:

Hospitalisations en psychiatrie pour raison de troubles psychiques.

Les troubles psychiques et psychiatriques diffèrent largement entre eux, que ce soit par leur nature (bipolarité, schizophrénie, autisme et autres troubles du comportement) ou en intensité.

Certaines personnes, bien qu'affectées par de tels troubles, ne sont jamais hospitalisées, que ce soit parce que leur état ne le demande pas ou par absence de diagnostic.

1. Combien d'hospitalisations ont été enregistrées entre 2010 et 2018 pour des troubles psychiques? Quelle était, par région si possible, la moyenne de la durée de ces hospitalisations? Combien de patients ont dû être réhospitalisés plusieurs fois pour les mêmes troubles?

2. Pour quelles pathologies les patients hospitalisés et réhospitalisés en psychiatrie l'ont-ils été? Quelle est la répartition pathologie par pathologie de ces hospitalisations?

3. En tout, combien de patients différents cela représente-t-il?

4. Quel est le coût moyen de ces hospitalisations, par région?

Antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3345 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sybille de Coster-Bauchau van 10 april 2019 (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).

**Minister van Begroting en van Ambtenarenzaken,
belast met de Nationale Loterij en
Wetenschapsbeleid**

DO 2018201925699

Vraag nr. 302 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:

Personeel van de federale overheidsdiensten. - Bevordering van het welzijn op het werk.

1. Welke maatregelen werden er in 2017 en in de eerste zes maanden van 2018 genomen om het welzijn op het werk van de personeelsleden van de federale overheidsdiensten te verhogen?

2. Welke strategieën werden er geïmplementeerd, wat waren de krachtlijnen ervan en welk budget werd ervoor uitgetrokken?

Antwoord van de minister van Begroting en van Ambtenarenzaken, belast met de Nationale Loterij en Wetenschapsbeleid van 16 mei 2019, op de vraag nr. 302 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

De ambitie was, is en blijft een levensfasebewust personeelsbeleid vorm te geven binnen de federale overheid, gericht op duurzame inzetbaarheid van medewerkers (*employability*), waarbij medewerkers meer autonomie krijgen en hun loopbaan zelf in grote mate kunnen sturen (*empowerment*).

Réponse de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration du 22 mai 2019, à la question n° 3345 de madame la députée Sybille de Coster-Bauchau du 10 avril 2019 (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).

**Ministre du Budget et de la Fonction publique,
chargée de la Loterie nationale et de la Politique
scientifique**

DO 2018201925699

Question n° 302 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:

Personnel des services publics fédéraux. - La promotion du bien-être au travail.

1. Quelle est la liste des mesures qui ont été prises afin d'améliorer le bien-être au travail du personnel des services publics fédéraux en 2017 ainsi qu'au premier semestre de l'année 2018?

2. Quelles sont les différentes stratégies mises en oeuvre, leurs principales lignes de force ainsi que les budgets y afférents?

Réponse de la ministre du Budget et de la Fonction publique, chargée de la Loterie nationale et de la Politique scientifique du 16 mai 2019, à la question n° 302 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

L'ambition était, est et reste, de mettre au point une politique du personnel respectueuse des phases de la vie au sein de l'administration fédérale, axée sur une employabilité durable (*employability*), où les collaborateurs bénéficient d'une plus grande autonomie et peuvent dans une large mesure orienter eux-mêmes leur carrière (*empowerment*).

Het werkbaar werk en welzijn van de ambtenaren moeten een prioriteit zijn. Met dit in gedachten, werden in 2017 bij koninklijk besluit van 9 maart 2017, in werking getreden op 1 april 2017, de volgende maatregelen genomen om het welzijn van federale ambtenaren te bevorderen:

- de mogelijkheid om te telewerken of te werken op een satellietkantoor werd aanzienlijk uitgebreid. Tegenwoordig is telewerken ook mogelijk voor langere periodes. Terwijl in 2013 slechts 3.000 personeelsleden telewerkten, zijn dit er vandaag meer dan 26.000. Dit heeft ongetwijfeld een positieve invloed op de balans tussen werk en privéleven;

- het invoeren van tijdsparen biedt de mogelijkheid om jaarlijkse vakantiedagen te sparen voor periodes waarin personeelsleden er meer nodig hebben, bijvoorbeeld om voor zieke ouders te zorgen of om een sabbatical te nemen en dit zonder loonverlies;

- het is voor personeelsleden mogelijk om dichterbij huis te werken als zij gezondheidsproblemen hebben of om ernstige familiale of sociale redenen;

- het uitwerken van de reglementering voor een 9/10-systeem stelt alleenstaande ouders in staat een verlofdag te nemen in de weken dat hun kind bij hen verblijft;

- de mogelijkheid van tijdelijk lichter werk werd ingevoerd. Een personeelslid kan de behoefte voelen om zijn verantwoordelijkheden te verminderen en/of een minder intense functie uit te voeren op een bepaald punt in de loopbaan.

Andere door de administratie voorgestelde initiatieven zijn ook gericht op het verbeteren van dit welzijn. Ik som er enkele op.

A. De ontwikkeling van opleidingen

Het ontwikkelings- en opleidingsaanbod werd volledig thematisch herzien om het transparanter te maken en er een echte hefboom van te maken voor duurzame loopbanen en een nieuwe leadershipcultuur die inzet op mederesponsabilisering.

B. Bij Empreva loopt er momenteel een globaal project rond de primaire preventie van musculoskeletale aandoeningen en psychosociale risico's voor de hele federale overheid.

Le travail réalisable et le bien-être des travailleurs doivent être une priorité. Dans cette optique, en 2017, au travers d'un arrêté royal du 9 mars 2017 entré en vigueur le 1^{er} avril 2017, les mesures réglementaires suivantes, visant à favoriser le bien-être des fonctionnaires de la fonction publique fédérale, ont été prises:

- la possibilité de télétravail ou de travail en bureau satellite a été considérablement étendue. Aujourd'hui, le télétravail est également possible pour des périodes plus longues. Alors qu'en 2013, seulement 3.000 membres du personnel étaient en télétravail, ils sont aujourd'hui plus de 26.000. Cela a, incontestablement, une influence positive sur l'équilibre travail-vie privée;

- l'instauration d'un compte épargne-temps offre la possibilité d'économiser des jours de congé annuel de vacances pour les périodes pendant lesquelles les membres du personnel en ont davantage besoin, par exemple pour s'occuper de parents malades, pour prendre un congé sabbatique et ce sans perte de salaire;

- il est possible pour les membres du personnel de travailler plus près de chez eux s'ils ont des problèmes de santé ou pour des raisons familiales ou sociales graves;

- l'élaboration de la réglementation d'un système 9/10e permet aux parents isolés de prendre un jour de congé pendant les semaines où leur enfant séjourne chez eux;

- la possibilité d'un travail temporaire plus léger a été introduite. En effet, un membre du personnel peut ressentir le besoin de réduire ses responsabilités et/ou d'assumer une fonction moins intense à un moment donné de sa carrière.

D'autres initiatives proposées par l'administration visent également à améliorer ce bien-être. Citons ainsi de manière non exhaustive.

A. Le développement des formations

L'offre de développement et de formation a été entièrement repensée de manière thématique en vue de la rendre plus transparente et d'en faire un véritable levier pour des carrières durables et une nouvelle culture de leadership qui vise la co-responsabilisation;

B. Un projet global concernant la prévention primaire des troubles musculo-squelettiques et risques psychosociaux pour l'ensemble du paysage fédéral est actuellement en cours au sein de Empreva.

Natuurlijk kan het verbeteren van het welzijn van ambtenaren niet stoppen bij deze nieuwe maatregelen. Er moeten continu verbeteringen zijn. In de toekomst moeten andere maatregelen worden overwogen om tegemoet te komen aan de noodzaak om zowel een openbare dienst te zijn als ook een werkgever die de duurzame inzetbaarheid van zijn werknemers in een context van steeds snellere verandering ondersteunt. Voorbeelden hiervan zijn de vereenvoudiging van het statuut, de vermindering van het absentisme door zowel te focussen op preventie als op reïntegratie, of de ontwikkeling van mobiliteit tussen diensten en overheidsdiensten.

Aangezien elke administratie bevoegd is voor het welzijn, is er momenteel geen consolidatie van de uitgaven op dit gebied.

DO 2018201925821

Vraag nr. 309 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:

Overheidsdiensten. - Knelpuntfuncties.

Knelpuntfuncties zijn betrekkingen die langer dan gemiddeld openstaan en gekenmerkt worden door een lagere jobtevredenheid dan andere functies.

1. Ondervindt men dergelijke problemen bij bepaalde aanwervingsprocedures van de federale overheidsdiensten? Zo ja, beschikt u over een beknopte evaluatie van het verschijnsel?

2. Welke maatregelen werden er genomen om een oplossing te vinden voor de invulling van zulke knelpuntfuncties?

Antwoord van de minister van Begroting en van Ambtenarenzaken, belast met de Nationale Loterij en Wetenschapsbeleid van 16 mei 2019, op de vraag nr. 309 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 04 januari 2019 (Fr.):

Bien entendu, l'amélioration du bien-être des fonctionnaires ne peut s'arrêter à ces nouvelles mesures. Les améliorations doivent être continues. À l'avenir, en vue de répondre tant à la nécessité d'être un service public qu'un employeur qui soutient l'employabilité durable de ses collaborateurs dans un contexte de changement de plus en plus rapide, d'autres mesures doivent être envisagées comme par exemple la simplification du statut, la réduction de l'absentisme en misant d'une part sur la prévention et d'autre part sur la réintégration, ou encore le développement de la mobilité entre services et administrations.

Vu que chaque administration est compétente en matière de bien-être, il n'existe actuellement pas de consolidation des dépenses en cette matière.

DO 2018201925821

Question n° 309 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:

Services publics. - Fonctions critiques.

Les fonctions critiques rassemblent les offres d'emploi qui se caractérisent par une durée d'ouverture plus longue et un taux de satisfaction inférieur à celui des autres postes à pourvoir.

1. Certains recrutements opérés par les services publics fédéraux sont-ils confrontés à la problématique abordée? Le cas échéant, disposeriez-vous d'une évaluation succincte du phénomène?

2. Quelles mesures sont déployées pour pallier le caractère critique desdites fonctions?

Réponse de la ministre du Budget et de la Fonction publique, chargée de la Loterie nationale et de la Politique scientifique du 16 mai 2019, à la question n° 309 de monsieur le député Gautier Calomne du 04 janvier 2019 (Fr.):

1. Onze diensten worden inderdaad geconfronteerd met de problematiek van de knelpuntfuncties. Er bestaat geen samenvattende evaluatie van het verschijnsel. We stellen vast dat het om bepaalde, tamelijk technische, functies gaat, bijvoorbeeld op het gebied van informatica en engineering of op medisch gebied, maar ook om functies voor geschoolde arbeiders. De zogenaamde "knelpuntberoepen" zijn opgenomen in de verslagen van de instellingen die bevoegd zijn inzake tewerkstelling (VDAB, Actiris, Forem). Een andere vaststelling is de impact van de concurrentie van de privésector die betere loonvoorwaarden biedt, vooral voor functies in de domeinen informatica en engineering.

2. Op de huidige arbeidsmarkt zijn bepaalde profielen inderdaad alsmaar moeilijker te vinden. We moeten dus nieuwe pistes verkennen in het kader van de selectieprocedures, en minder het accent op de diploma's leggen. De competenties moeten centraal staan in de processen. Leren doe je immers ook uit beroepservaring. Kandidaten zonder het nodige diploma moeten de mogelijkheid krijgen om op basis van hun eerder verworven competenties toegang te krijgen tot een selectie. Het voordeel van een competentiegericht aanpak is dat we een grotere pool van kandidaten kunnen krijgen, die niet noodzakelijk over het vereiste diploma beschikken, maar wel over de gevraagde competenties.

Zo sluit de procedure nauwer aan op de huidige situatie van de arbeidsmarkt (door ervaring eigen competenties ontwikkelen). Ze biedt bovendien een oplossing voor de problematiek van ondergekwalficeerde kandidaten. Dat betekent dat de werkgever andere mogelijkheden heeft dan louter de klassieke diploma-eis, en ervoor kan kiezen om ook kandidaten met een ander diploma of met voldoende ervaring toe te laten tot de selectieprocedure.

Twee procedures zijn voorzien (koninklijk besluit van 2 oktober 1937 houdende het statuut van het Rijkspersoneel, artikel 16, § 2).

- Procedure "krapte op de arbeidsmarkt"

Als er voor een functie schaarste is op de arbeidsmarkt (tekort aan arbeidskrachten of knelpuntberoep), kunnen we ons beroepen op de regelgeving van het statuut om een diplomafwijking te vragen. Zo bereiken we een grotere groep kandidaten met een lager diploma dan het diploma dat doorgaans is vereist, gecombineerd met de voor de uitoefening van die functie geschikte competenties en/of ervaring. De procedure is zowel voor statutaire als voor contractuele vacatures mogelijk.

1. En effet, nos services sont confrontés à la problématique liée aux fonctions critiques et en pénurie. Il n'existe pas d'évaluation succincte du phénomène. Nous constatons toutefois que cela concerne certains postes relativement techniques touchant, par exemple, aux domaines de l'informatique, de l'ingénierie, au secteur médical mais également des fonctions telles que les ouvriers qualifiés par exemple. Les fonctions dites "en pénurie" sont reprises dans les rapports publiés par les institutions compétentes en matière de marché de l'emploi (VDAB, Actiris, Forem). Nous constatons également un impact lié à la concurrence du secteur privé qui propose de meilleures conditions salariales notamment pour des fonctions dans le domaine informatique ou d'ingénierie.

2. Sur le marché actuel du travail, certains profils sont en effet de plus en plus difficiles à trouver. Il est donc nécessaire d'explorer de nouvelles pistes dans le cadre des procédures de sélection et de mettre moins l'accent sur les diplômes. Les compétences doivent être au coeur du processus. En effet, l'apprentissage se fait aussi au travers de l'expérience professionnelle. Les candidats qui ne possèdent pas le diplôme requis doivent avoir la possibilité de postuler sur la base des compétences acquises antérieurement. L'avantage d'une approche orientée compétences, c'est que l'on peut ainsi obtenir un plus grand pool de candidats qui, à défaut de disposer du diplôme exigé, possèdent les compétences demandées.

La procédure est ainsi davantage en prise avec la situation actuelle du marché du travail (développement des compétences propres au travers de l'expérience). Elle offre en outre une solution à la problématique des candidats sous-qualifiés. L'employeur a ainsi d'autres options que la classique exigence en matière de diplôme et peut choisir d'admettre à la procédure de sélection des candidats porteurs d'autres diplômes ou qui possèdent une expérience suffisante.

Deux procédures sont prévues (arrêté royal du 2 octobre 1937 portant le statut des agents de l'État, article 16, § 2).

- Procédure de la "pénurie sur le marché du travail"

S'il y a, pour une fonction, pénurie sur le marché du travail (manque de main-d'oeuvre ou fonction difficile à pourvoir), on peut invoquer la réglementation du statut pour demander une dérogation de diplôme. On peut atteindre ainsi un groupe plus important de candidats qui disposent d'un diplôme inférieur au diplôme habituellement requis combiné aux compétences et/ou à l'expérience adéquates à l'exercice de cette fonction. La procédure peut être réalisée pour des offres statutaires comme contractuelles.

- "Instapkaartprocedure"

Kandidaten die niet het diploma hebben dat als deelnamevoorwaarde voor een selectie is vereist, maar wel de competenties en/of ervaring, kunnen een "instapkaart" krijgen. De instapkaart, die wordt uitgereikt na het slagen voor tests, toont aan dat de kandidaat de capaciteiten heeft om te functioneren op een niveau dat gelijkwaardig is aan dat van het vereiste diploma. Die vacatures worden bepaald door de minister van Ambtenarenzaken via een ministerieel besluit. In deze fase gaat het om de functie van penitentiare bewakingsassistent.

De federale administraties doen regelmatig een beroep op die wettelijke en methodologische mogelijkheden.

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

DO 2016201715643

Vraag nr. 2238 van de heer volksvertegenwoordiger Bert Wollants van 03 april 2017 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Vliegverboden voor luchtvaart en drones in het Belgische luchtruim.

Uit veiligheidsoverwegingen gelden in ons land, voor zowel de luchtvaart als voor drones, een aantal no-fly-zones zoals nucleaire sites en gevangenissen. Op andere plaatsen gaat het over een minimale hoogte voor het overvliegen.

1. a) Welke no-fly-zones gelden er voor de luchtvaart? Welke minimale hoogte dient gerespecteerd te worden boven gevoelige plaatsen?

b) Welke regels moeten in acht worden genomen?

c) Is er overleg met de Gewesten over, voor hen, gevoelige plaatsen waar een dergelijk vliegverbod of minimale hoogte dient te worden ingevoerd?

2. a) Gelden deze zelfde no-fly-zones en zones met een minimale hoogte ook voor drones of werden er andere/bijkomende zones gedefinieerd?

b) Gelden er andere regels voor vliegtuigen onder *visual flight rules* of *instrument flight rules* regime?

- Procédure de la "carte d'accès"

Les candidats qui n'ont pas le diplôme requis en tant que condition de participation pour une sélection mais bien les compétences et/ou l'expérience peuvent obtenir une "carte d'accès". Cette carte d'accès délivrée suite à la réussite de tests démontre que le candidat possède les capacités pour fonctionner à un niveau équivalent à celui du diplôme requis. Ces sélections sont déterminées par le ministre de la Fonction publique via un arrêté ministériel. Il s'agit à ce stade de la fonction d'agent de surveillance pénitentiaire.

Les administrations fédérales font régulièrement appel à ces possibilités légales et méthodologiques.

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

DO 2016201715643

Question n° 2238 de monsieur le député Bert Wollants du 03 avril 2017 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Interdictions de vol applicables aux avions et aux drones dans l'espace aérien belge.

Pour des raisons de sécurité, plusieurs zones d'exclusion aérienne ont été définies dans notre pays, par exemple au-dessus des sites nucléaires et des prisons. D'autres lieux ne peuvent être survolés que moyennant le respect d'une hauteur minimum.

1. a) Quelles zones d'exclusion aérienne doivent être respectées par les aéronefs? Quelle est la hauteur minimum à respecter pour survoler certains lieux sensibles?

b) Quelles règles doivent être respectées?

c) Les Régions ont-elles l'occasion de faire connaître les lieux sensibles dont elles estiment qu'ils devraient être protégés par une zone d'exclusion aérienne ou par l'obligation de respecter une hauteur minimum?

2. a) Ces zones d'exclusion aérienne ou concernées par une hauteur minimum de survol sont-elles également applicables aux drones, ou d'autres zones ou des zones supplémentaires ont-elles été définies pour ces derniers?

b) Les avions sous le régime des *visual flight rules* ou des *instrument flight rules* sont-ils soumis à d'autres règles?

c) Voor kunstvliegen gelden specifieke regels, welke wetgeving definieert vandaag kunstvliegen?

3. Er bestaat software die deze verboden zones automatisch programmeren in de drones en die ervoor zorgt dat bestuurder van de drone zijn toestel niet over een verboden zone kan sturen. Hiervoor dienen de producenten van deze software natuurlijk op de hoogte te zijn van de exacte no-fly-zones in ons land. Ziet u opportuniteiten in deze software en wenst u samen te werken met de sector om drones van deze software te voorzien? Zijn deze gegevens voorhanden onder de vorm van open data en waar worden deze ter beschikking gesteld?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 2238 van de heer volksvertegenwoordiger Bert Wollants van 03 april 2017 (N.):

1. a) De Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 (SERA) legt de algemene regels vast. Zoals voorzien in de SERA.3145 heeft het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) voor het Belgische luchtruim nationale regels en beperkingen bepaald voor onder meer sleepvluchten, kunstvluchten, het afwerpen, enz. in het koninklijk besluit van 19 december 2014. Artikel 5 stelt dat gevaarlijke gebieden en gebieden met beperkingen door de directeur-generaal vastgelegd kunnen worden. Hij omschrijft, volgens het geval, de aard van het gevaar of de bijzondere beperkingen inzake het luchtverkeer. Voor al deze gebieden gelden hoogtebeperkingen die in het document AIP (*Aeronautical Information Publication Belgium* G.H. Luxemburg) onder de rubriek ENR 5.1, §2 en 3 worden opgenomen.

b) De details staan in het AIP (zie hierboven).

c) Afhankelijk van het statuut van de gebieden en bijzondere aanvragen, wordt overleg gepleegd met de FOD Binnenlandse Zaken, het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle (FANC) en natuurlijk met de gewestelijke maritieme overheden.

2. a) Krachtens artikel 5 van het koninklijk besluit van 10 april 2016 worden de *remotely piloted aircraft systems* (RPAS) overeenkomstig de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012, het koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en artikelen 6 tot 14 van dit besluit bediend.

c) Des règles spécifiques s'appliquent aux acrobaties aériennes. Quelle législation définit actuellement ces acrobaties aériennes?

3. Des logiciels permettent de programmer automatiquement ces zones interdites dans les drones et partant, d'éviter que le télépilote puisse faire survoler une telle zone par son drone. Pour ce faire, les producteurs de ces logiciels doivent bien sûr avoir connaissance des coordonnées exactes des zones d'exclusion aérienne instaurées dans notre pays. Estimez-vous que ces logiciels apporteraient une solution utile et souhaitez-vous collaborer avec le secteur en vue d'équiper les drones de ce type de logiciel? Ces données existent-elles sous la forme de données ouvertes et où sont-elles disponibles?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 2238 de monsieur le député Bert Wollants du 03 avril 2017 (N.):

1. a) Le Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 (SERA) fixe les règles générales à respecter. Pour des besoins nationaux, et comme l'autorise le SERA.3145, la Direction générale Transport aérien (DGTA) a publié dans l'arrêté royal du 19 décembre 2014 des restrictions et des règles nationales portant entre autres sur les vols de remorquage et acrobatiques, le largage, etc. L'article 5 détermine plus particulièrement que des zones dangereuses et des zones réglementées peuvent être définies par le directeur général de la DGTA en précisant, selon le cas, la nature du danger ou les restrictions spéciales régissant la circulation aérienne. Toutes ces zones incluant les limitations de hauteur et les restrictions sont reprises dans le document AIP (*Aeronautical Information Publication Belgium* G.D. Luxembourg) sous la section ENR 5.1, §2 et 3.

b) Les détails sont repris dans l'AIP (voir ci-dessus).

c) En fonction du statut des zones et des demandes particulières, des consultations ont été initiées avec le SPF Intérieur, l'Agence fédérale de contrôle nucléaire (AFCN) et bien entendu les autorités maritimes régionales.

2. a) Conformément à l'article 5 de l'arrêté royal du 10 avril 2016, les *remotely piloted aircraft systems* (RPAS) sont également exploités selon les mêmes dispositions du Règlement (EU) n° 923/2012 et de l'arrêté royal du 19 décembre 2014 en ce qui concerne les règles de l'air et les dispositions opérationnelles des procédures de navigation aérienne, notamment les articles 6 à 14 dudit arrêté.

De minimale vlieghoogtes zijn natuurlijk niet van toepassing. Alle vluchten moet binnen zichtbereik gebeuren en voor de hoogste klasse 1a, tot een maximale hoogte van 300 voet. Vluchten in het gecontroleerde luchtruim of in een luchtruim met een bijzonder statuut zijn verboden. Om in deze gebieden te vliegen of zonder zichtbereik te vliegen, of om de maximale hoogte van 300 voet te overschrijden, moet een afwijkingsaanvraag bij het DGLV worden ingediend. Alle regels hieromtrent zijn in het koninklijk besluit van 10 april 2016 vervat.

b) De Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 (SERA) bepaalt de toepassingsregels.

c) Artikel 16 van het koninklijk besluit van 19 december 2014 legt de voorwaarden voor kunstvluchten vast.

3) Dit type van software biedt inderdaad opportuniteiten. Idronec en Unifly die een professionele software zijn, konden reeds worden aangewend in hun tamelijk volledige basisversie voor recreatief gebruik.

In het licht van deze belangstelling, het DGLV en Belgocontrol stellen samen een website en een app voor smartphones ter beschikking onder de naam Droneguide. Dit platform geeft een eenvoudige visuele weergave van de verschillende zones, zowel voor recreatieve als commerciële dronepiloten, en is gratis publiek beschikbaar.

Belgocontrol is verantwoordelijk voor de coördinatie van het luchtruim; anderzijds beschikken Belgocontrol en Eurocontrol over de gegevens betreffende de gereglementeerde gebieden die daarna voor deze software kunnen worden gebruikt.

DO 2016201718074

Vraag nr. 2567 van de heer volksvertegenwoordiger Dirk Van der Maelen van 05 september 2017 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Station Geraardsbergen. - Parkeerruimte.

Een paar jaar terug was in de investeringsplannen van de NMBS voorzien dat bij het station van Geraardsbergen een uitbreiding van de parkeerruimte zou gerealiseerd worden.

Hoe ver staat het met de uitvoering van dit plan? Graag ook meer informatie over de timing en de omvang van die investering.

Les altitudes minimales de vol ne sont évidemment pas applicables. Tous les vols doivent toujours être effectués en visuel et, pour la classe la plus élevée 1a, à une hauteur maximale de 300 pieds. Les vols dans l'espace aérien contrôlé, ou doté d'un statut spécial, sont interdits. Afin de voler dans ces zones, ou de voler hors visuel, ou de dépasser la hauteur maximale de 300 pieds, une dérogation doit être demandée à la DGTA. Toutes les règles à cet égard se trouvent dans l'arrêté royal du 10 avril 2016.

b) Le Règlement d'exécution (EU) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 (SERA) détermine les règles d'application.

c) L'article 16 de l'arrêté royal du 19 décembre 2014 fixe les conditions sous lesquelles des acrobaties peuvent être exécutées.

3) Ce type de logiciel offre en effet des opportunités. Des logiciels professionnels comme Idronec ou Unifly pouvaient déjà être utilisés par les utilisateurs récréatifs dans leur version de base assez complète.

Au vu de cet intérêt, la DGTA et Belgocontrol mettent ensemble un site web et une app pour smartphones à disposition sous le nom Droneguide. Cette plateforme donne une reproduction visuelle simple des différentes zones, aussi bien pour les pilotes de drones récréatifs que pour les pilotes de drones commerciaux, et est disponible au public gratuitement.

Belgocontrol est responsable de la coordination de l'espace aérien, et les données sur les zones réglementées sont disponibles auprès de Belgocontrol et Eurocontrol, et utilisées par après dans ces logiciels.

DO 2016201718074

Question n° 2567 de monsieur le député Dirk Van der Maelen du 05 septembre 2017 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Gare de Grammont. - Parking.

Voici quelques années, les plans d'investissement de la SNCB prévoyaient une extension du parking de la gare de Grammont.

Qu'en est-il de la réalisation de ce projet? Je souhaiterais également obtenir davantage d'informations concernant le calendrier et le montant de cet investissement.

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 2567 van de heer volksvertegenwoordiger Dirk Van der Maelen van 05 september 2017 (N.):

Zie antwoord van 16 mei 2019 op de schriftelijke vraag 3339 van 7 augustus 2018 (Zie huidig bulletin).

DO 2016201718238

Vraag nr. 2595 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 13 september 2017 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Het derde spoor tussen Brugge en Dudzele.

Infrabel wil een derde spoor tussen Brugge en Dudzele aanleggen. Door de samenloop van verschillende spoorlijnen (50A/51/51A en 51B) ontstaat een overbezetting van dit gedeelte spoorlijn. Het derde spoor moet een oplossing bieden voor het drukke verkeer van en naar de kust.

1. Wat is de stand van zaken van het plan? Welke timing stelt men voorop?
2. Wat is de voorziene datum van indienststelling?
3. Wordt er voldoende budget vrijgemaakt in het meerjareninvesteringsplan voor het project?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 2595 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 13 september 2017 (N.):

De aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Dudzele kadert in de capaciteitsuitbreiding van de spoorlijn tussen Gent en Zeebrugge. Volgende werken zijn inbegrepen in dit investeringsprogramma:

- aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Dudzele;
 - een ongelijkgrondse vertakking ter hoogte van Blauwe Toren;
 - meerdere onderbruggingen;
 - nieuwe of gerenoveerde onderdoorgangen.
- Volgende werken werden reeds uitgevoerd:
- nieuwe onderbrugging Waggelwater (voorlopig voor twee sporen);
 - ongelijkgrondse vertakking Blauwe Toren (tussen de spoorlijnen L51A en L51B);

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 2567 de monsieur le député Dirk Van der Maelen du 05 septembre 2017 (N.):

Voir réponse du 16 mai 2019 à la question écrite 3339 du 7 août 2018 (Voir bulletin actuel).

DO 2016201718238

Question n° 2595 de madame la députée Inez De Coninck du 13 septembre 2017 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La troisième voie entre Bruges et Dudzele.

Infrabel prévoit de construire une troisième voie entre Bruges et Dudzele. La convergence de différentes lignes ferroviaires (50A/51/51A et 51B) induit une surcharge de cette portion de la voie ferrée. La troisième voie doit apporter une solution à la densité du trafic en provenance et en direction de la côte.

1. Quel est l'état d'avancement de ce projet? Quel est le calendrier fixé?
2. Quelle est la date prévue de mise en service?
3. Un budget suffisant est-il dégagé pour ce projet dans le plan pluriannuel d'investissement?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 2595 de madame la députée Inez De Coninck du 13 septembre 2017 (N.):

L'aménagement d'une troisième voie entre Bruges et Dudzele s'inscrit dans le cadre de l'extension de capacité de la ligne ferroviaire entre Gand et Zeebrugge. Les travaux suivants sont inclus dans ce programme d'investissement:

- aménagement d'une troisième voie entre Bruges et Dudzele;
 - une bifurcation à niveaux séparés à hauteur de Blauwe Toren;
 - plusieurs passages inférieurs;
 - passages sous voies neufs ou rénovés.
- Les travaux suivants ont déjà été réalisés:
- nouveau passage inférieur Waggelwater (provisoirement pour deux voies);
 - bifurcation à niveaux séparés Blauwe Toren (entre les lignes ferroviaires L51A et L51B);

- ruwbouw fietsers- en voetgangerstunnel ter hoogte van de Stationslaan;

- beddingswerken tussen de onderbrugging Blankenbergsesteenweg en de vertakking Dudzele.

De nieuwe onderbrugging ter hoogte van de Blankenbergsesteenweg is momenteel in aanbouw.

In het meerjareninvesteringsplan wordt prioriteit gegeven aan veiligheids-, onderhouds- en vernieuwingswerken.

Infrabel heeft vastgesteld dat de indienstneming van de ongelijkgrondse kruising Blauwe Toren en van de bocht Ter Doest de toegangscapaciteit tot de haven van Zeebrugge fundamenteel heeft verbeterd.

DO 2017201821544

Vraag nr. 3006 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 05 maart 2018 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Toegankelijkheid stations en treinen.

Mensen met een beperkte mobiliteit kunnen in 131 van de 550 stations en stopplaatsen assistentie aanvragen om in of uit de trein te stappen. Sinds september 2017 kan de aanvraag in 41 stations drie uur op voorhand ingediend worden bij de NMBS. Daarvoor was dit enkel mogelijk in 18 stations. In de andere stations en haltes van de NMBS moet dit nog steeds 24 uur op voorhand ingediend worden.

In de unaniem goedgekeurde resolutie ter verbetering van het treinvervoer voor mensen met een beperkte mobiliteit wordt gevraagd om aan te dringen om de aanvraagtijd voor gegarandeerde assistentie te reduceren naar één uur in de stations waar permanent assistentie mogelijk is.

Voor stations waar geen stationspersoneel ter beschikking is, zet de NMBS de mobiele ploegen B-for-You in. Zij gaan naar het betreffende station om de reiziger bij te staan. In 2011 ging het om een 200-tal personeelsleden. Soms gebeurt het echter dat een reiziger een trein later moet nemen omdat er geen mobiele ploeg ter beschikking is voor de aangevraagde trein.

Naast assistentie aanbieden, is het toegankelijk maken van perrons, stations en treinen voor personen met een beperkte mobiliteit ook een belangrijke taak voor zowel de NMBS als Infrabel. In de pers verscheen onlangs het verhaal van een Leuvense school die met de trein Trainworld wou bezoeken.

- gros oeuvre du tunnel pour piétons et cyclistes à hauteur de la Stationslaan;

- travaux d'assiette entre le passage inférieur Blankenbergsesteenweg et la bifurcation Dudzele.

Le nouveau passage inférieur à hauteur de la Blankenbergsesteenweg est en cours de construction.

Dans le plan d'investissement pluriannuel, la priorité a été accordée aux travaux de sécurité, d'entretien et de renouvellement.

Infrabel a observé que la mise en service du saut de mouton de Blauwe Toren et de la courbe Ter Doest a fondamentalement amélioré la capacité d'accès au port de Zeebruges.

DO 2017201821544

Question n° 3006 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 05 mars 2018 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Accessibilité des gares et des trains.

Les personnes à mobilité réduite peuvent demander une assistance pour monter et descendre du train dans 131 sur les 550 gares que compte notre pays. Depuis 2017, cette demande peut être introduite auprès de la SNCB trois heures à l'avance dans 41 gares. Par le passé, 18 gares seulement proposaient un tel service. Dans d'autres gares et arrêts de la SNCB, la demande doit toujours être introduite 24 heures à l'avance.

Dans la résolution en faveur de l'amélioration du transport ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite, il est demandé que l'on insiste sur la réduction à une heure, dans les gares où une assistance permanente est possible, du délai dans lequel cette assistance doit être demandée.

Pour les gares qui ne disposent pas de personnel, la SNCB met à disposition des équipes mobiles B-for-You. Celles-ci se rendent à la gare concernée par la demande pour y prêter assistance au voyageur. En 2011, il s'agissait de quelque 200 membres du personnel. Il arrive cependant parfois qu'un voyageur doivent prendre un train plus tard parce qu'il n'y a pas de personnel disponible pour le train pour lequel la demande avait été formulée.

Outre offrir une assistance, tant la SNCB qu'Infrabel ont également pour mission importante de rendre les quais, les gares et les trains accessibles aux personnes à mobilité réduite. La presse a récemment rendu compte de ce qui était arrivé à une école de Louvain qui voulait se rendre à Trainworld en train.

Gezien er geen assistentie mogelijk is in station Schaarbeek en dit station niet toegankelijk is voor rolstoelen, werd de groep gedwongen om met de bus en auto naar het museum te komen. Momenteel zouden er slechts 64 stations compleet aangepast zijn voor mensen in een rolstoel: van het perron, over de roltrap tot de automaten. De NMBS wil daar elk jaar vijf stations aan toevoegen.

1. Is een uitbreiding naar assistentie-aanvraag één uur op voorhand in de grote stations waar permanent assistentie is reeds onderzocht? Zo ja, wat zijn de bevindingen? Zo neen, waarom niet? Wanneer zal dit gebeuren? Hoe zal u aandringen om de aanvraagtijd te reduceren?

2. Hoeveel NMBS-personeelsleden staan momenteel in voor de begeleiding van personen met een beperkte mobiliteit? Hoeveel hiervan maken er deel uit van een B-for-You-ploeg? Is er voldoende personeel voorzien? Zijn er extra aanwervingen nodig gezien de pensioengolf bij het spoorbedrijf? Graag de cijfers van de afgelopen vijf jaar.

3. Wat is uw toekomstvisie voor de B-for-You-ploegen? Zullen zij in de toekomst uitgebreid of eerder afgebouwd worden, en waarom?

4. Wat is de toekomstvisie van de NMBS over deze ploegen?

5. Hoe vaak moest de NMBS een reiziger met beperkte mobiliteit voorstellen een andere trein te nemen omdat er geen B-for-You-ploeg of voldoende personeel beschikbaar was? Graag een overzicht van de afgelopen vijf jaar tot op heden.

6. Volgens uw voorgangster zouden de bepalingen omtrent het onthaal van personen met een beperkte mobiliteit opgenomen worden in het beheerscontract. Zullen de modaliteiten inderdaad opgenomen worden in het beheerscontract? Hoe verlopen de onderhandelingen?

7. Daarnaast vraagt de resolutie ook om bij de onderhandelingen voor toekomstige beheerscontracten erop toe te zien dat ambitieuze maar realistische doelstellingen inzake toegankelijkheid naar voren worden geschoven.

Étant donné qu'aucune assistance n'est possible à la gare de Schaerbeek et que cette dernière n'est pas accessible aux fauteuils roulants, le groupe a été contraint de se rendre au musée en bus et en voiture. Actuellement, 64 gares seulement seraient complètement adaptées aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant: du quai aux distributeurs automatiques en passant par l'escalator. La SNCB entend rallonger cette liste de cinq gares par an.

1. La possibilité d'étendre la demande d'assistance une heure à l'avance seulement à l'ensemble des grandes gares où une assistance permanente est déjà proposée a-t-elle déjà été examinée? Dans l'affirmative, quelles sont les constatations? Dans la négative, pourquoi pas? Quand le sera-t-elle? Comment insisterez-vous pour réduire le délai dans lequel la demande d'assistance doit être formulée?

2. Combien de membres du personnel de la SNCB s'occupent actuellement de l'accompagnement de personnes à mobilité réduite? Combien d'entre-elles font partie de l'équipe B-for-You? Du personnel en suffisance est-il prévu? Des recrutements supplémentaires sont-ils nécessaires compte tenu de la vague d'admissions à la retraite à laquelle la compagnie ferroviaire est actuellement confrontée? Merci de fournir les chiffres pour les cinq dernières années?

3. Quelle est votre vision d'avenir pour les équipes B-for-You? Seront-elles renforcées à l'avenir ou plutôt écrémées et pourquoi?

4. Quelle est la vision d'avenir de la SNCB concernant ces équipes?

5. Dans combien de cas la SNCB a-t-elle dû proposer à un voyageur à mobilité réduite de prendre un autre train parce qu'aucune équipe B-for-You n'était disponible ou parce qu'il n'y avait pas assez de personnel? Merci de fournir un aperçu pour les cinq dernières années jusqu'à aujourd'hui.

6. Selon votre prédécesseur, Mme Galant, les dispositions concernant l'accueil des personnes à mobilité réduite seraient intégrées dans le contrat de gestion. Les modalités seront-elles effectivement intégrées dans le contrat de gestion? Comment les négociations se déroulent-elles?

7. Parallèlement, la résolution demande également que l'on veille à ce que, dans le cadre des négociations concernant les futurs contrats de gestion, les objectifs ambitieux mais réalistes en matière d'accessibilité soient mis en avant.

Wordt de planmatige uitbreiding van de toegankelijkheid van de perrons opnieuw opgenomen in het beheerscontract? Zo ja, wat is de doelstelling en volgens welke timing? Hoe verzekert u dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de toegankelijkheid van de stations en treinen?

8. Op basis van welke criteria kiest de NMBS welke stations volledig toegankelijk gemaakt moeten worden? Zijn vijf stations per jaar haalbaar?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3006 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 05 maart 2018 (N.):

1. De voorwaarde om drie uur vóór vertrek te reserveren heeft te maken met het feit dat binnen deze tijd de volgende handelingen verricht worden:

- het contactcenter moet de reservatie doorsturen naar de betrokken stations;
- de stations moeten de mogelijkheid checken of de assistentie kan uitgevoerd worden zowel in het vertrek- als in het aankomststation, alsook in een overstapstation. Vervolgens moeten ze de assistentie bevestigen/afwijzen, eventueel een alternatief voorstellen en de assistentie organiseren;
- de klant moet vervolgens na ontvangst van de bevestiging zich minimum 20 minuten vóór vertrek aanbieden in het station.

Door deze termijn te verkorten, bestaat het risico dat de klant te laat bevestiging krijgt om zich nog op tijd in het station aan te bieden.

Het is inderdaad mogelijk om in bepaalde gevallen binnen het uur een assistentie te organiseren. Het is daarentegen nu niet mogelijk om binnen het uur stelselmatig de kwaliteit van alle gevraagde prestaties te garanderen. De NMBS herinnert eraan dat haar teams ook personen met beperkte mobiliteit (PBM) begeleiden die geen aanvraag hebben gedaan. Deze prestaties maken een aanzienlijk deel uit van haar dienstverlening aan PBM.

2. Al het operationele stationspersoneel (B-for-You, rangeerders, onderstationschefs, enz.) doen hun deel bij de assistentie aan PBM.

De mobiele B-for-You-ploegen (B4U) hebben als voornaamste activiteit de assistentie aan PBM. Zij helpen daarnaast ook reizigers bij incidenten (uitdelen water en wafels, hulp bij evacuatie, kanaliseren reizigers bij alternatief vervoer, enz.), plaatsen en vervangen dienstregelingsaffiches of affiches Info-werken, enz.

De NMBS laat mij weten dat er volgens haar geen tekort is aan B4U-ploegen:

L'extension planifiée de l'accessibilité des quais a-t-elle à nouveau été intégrée dans le contrat de gestion? Dans l'affirmative, quels sont l'objectif et le calendrier? Comment garantisiez-vous qu'une attention suffisante sera consacrée à l'accessibilité des gares et des trains?

8. Sur la base de quels critères la SNCB choisit-elle les gares qui doivent être rendues entièrement accessibles? L'objectif de cinq gares par an est-il réaliste?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3006 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 05 mars 2018 (N.):

1. La condition visant à réserver trois heures avant le départ est liée au fait que les opérations suivantes doivent être effectuées durant cette période:

- le *contactcenter* doit transmettre la réservation aux gares concernées;
- les gares doivent vérifier la possibilité de l'exécution d'une assistance tant dans la gare de départ que dans celle d'arrivée ainsi que dans une gare de correspondance. Elles doivent ensuite confirmer/rejeter l'assistance, éventuellement proposer une alternative et organiser l'assistance;
- après réception de la confirmation, le client doit alors se présenter en gare au moins 20 minutes avant le départ.

Si ce délai est écourté, le client risque de recevoir la confirmation trop tardivement pour encore se présenter à temps en gare.

Il est effectivement possible dans certains cas d'organiser une assistance dans l'heure. En revanche, il n'est désormais plus possible de garantir systématiquement la qualité de toutes les prestations demandées dans l'heure. La SNCB rappelle que ses équipes accompagnent également les personnes à mobilité réduite (PMR) qui n'ont pas introduit de demande. Ces prestations représentent une partie considérable de leur service aux PMR.

2. L'ensemble du personnel opérationnel des gares (B-for-You, agents du triage, sous-chefs de gare, etc.) prend part à l'assistance aux PMR.

L'activité principale des équipes mobiles B-for-You (B4U) consiste à assister les PMR. Elles prêtent par ailleurs assistance aux voyageurs en cas d'incident (distribution d'eau et de gaufres, aide lors d'une évacuation, canalisation des voyageurs en cas de transport alternatif, etc.), apposent et remplacent les affiches horaires ou les affiches info-travaux, etc.

La SNCB me fait savoir qu'elle estime qu'il n'y a pas de pénurie d'équipes B4U:

B4U ploegen/ <i>Equipes B4U</i>		
Jaar/ <i>Année</i>	Aantal ploegen/ <i>Nombre d'équipes</i>	Aantal medewerkers/ <i>Nombre de collaborateurs</i>
2015	16	102
2016	16	107
2017	17	129
2018	17	145

3 en 4. De NMBS meent dat het aantal ploegen momenteel volstaat. Een vermindering noch een uitbreiding zijn aan de orde. Zij zal wel onderzoeken hoe de B-for-You ploegen flexibeler en mobieler ingezet kunnen worden.

5. De NMBS stelt alles in het werk om haar dienstverlening aan de klanten te verbeteren en heeft bijzondere aandacht voor de reizigers met beperkte mobiliteit. Tussen de verschillende diensten (waaronder de B-for-You-teams) werd een nauwe samenwerking opgestart om de assistentiediensten te verbeteren en het personeel te sensibiliseren voor deze klanten.

Het contactcenter, in samenwerking met de B-for-You-teams, zorgt ervoor dat er zo goed mogelijk wordt tegemoetgekomen aan de assistentieaanvragen en dat er alternatieve oplossingen worden voorgesteld als een aanvraag niet bevestigd kan worden. Hoeveel alternatieve voorstellen gedaan werden, is niet geweten. Zoals ik al heb medegedeeld in mijn antwoord op mondelinge vraag nr. 22920 in de commissie Infrastructuur van 31 januari 2018 (*Integraal Verslag*, Kamer, 2018-2019, CRIV 54 COM 809, p. 36) is het uitzonderlijk dat er geen assistentie geboden kan worden (personeel ziek of toevloed aan assistentieaanvragen). De NMBS laat me weten dat, zelfs al kan ze niet altijd gevolg geven aan alle interventieaanvragen (in slechts 2 % van de gevallen), dit niet altijd betekent dat de klant zijn reis niet heeft kunnen maken. Er wordt immers vaak een werkbare alternatieve oplossing voorgesteld en gevonden.

6. De regering is in lopende zaken en heeft daarom geen nieuw beheerscontract kunnen sluiten.

7 en 8. Om volledig toegankelijk te zijn, moeten de stations aan volgende vier criteria voldoen:

- toegang tot minstens één verkoopautomaat;
- hoge perrons (een nominale hoogte van 76 cm vanaf het spoor);
- toegang tot alle perrons vanaf de openbare weg of, eventueel, vanaf het stationsgebouw (gelijkvloerse toegang of door middel van een helling of lift);

3 et 4. La SNCB considère que le nombre d'équipes est suffisant pour l'instant. Aucune réduction ou extension n'est à l'ordre du jour. Elle recherchera comment utiliser les équipes B-for-You de manière encore plus flexible et mobile.

5. La SNCB met tout en oeuvre pour améliorer le service à la clientèle et porte une attention particulière à sa clientèle à mobilité réduite. Une collaboration étroite entre les différentes équipes (dont les équipes B-for-You) a été mise en place afin d'améliorer le service d'assistance et de sensibiliser le personnel à cette clientèle.

Le *contactcenter*, en collaboration avec les équipes B-for-You veille à répondre aux mieux aux demandes d'assistance et à proposer des solutions alternatives si une demande ne peut être confirmée. Le nombre de propositions alternatives formulées n'est pas disponible. Comme je l'ai déjà indiqué en réponse à la question orale n° 22920 en commission Infrastructuur du 31 janvier 2018 (*Compte Rendu Intégral*, Chambre, 2018-2019, CRIV 54 COM 809, p. 36), il est exceptionnel qu'une assistance ne puisse avoir lieu (personnel malade ou affluence de demandes d'assistance). La SNCB m'informe que même si elle ne peut pas toujours donner suite à toutes les demandes d'intervention (dans seulement 2 %), cela ne signifie pas toujours que le client n'a pas pu voyager. En effet, une solution alternative est souvent proposée et trouvée.

6. Le gouvernement étant en affaires courantes, il n'a pas pu conclure un nouveau contrat de gestion.

7 et 8. Afin d'être entièrement accessibles, les gares doivent répondre aux quatre critères suivants:

- accès à au moins un automate de vente;
- quais surélevés (hauteur nominale de 76 cm à partir de la voie);
- accès à tous les quais à partir de la voirie publique, éventuellement à partir du bâtiment de gare (accès de plain-pied ou par rampe ou ascenseur);

- perrons uitgerust met blindegeleidelijnen.

Eind 2017 voldeden 64 stations aan deze criteria.

Om te bepalen welke stations (eerst) volledig toegankelijk gemaakt worden, zijn de criteria als volgt:

- geplande werkzaamheden (bijv. de uitbouw van het voorstadsnet van Brussel);
- stations die al aan twee of drie van de hogervermelde criteria voldoen;
- stations met in de nabijheid een instelling voor personen met beperkingen (school, werkplaats, enz.);
- stations, waar begeleiding aanwezig is;
- het aantal reizigers.

In dit raam zijn vijf stations per jaar haalbaar.

Daarbij dient opgemerkt te worden dat de criteria om te bepalen welke stations volledig toegankelijk gemaakt worden, afgeleid zijn uit het nationale uitvoeringsplan "Toegankelijkheid" van de NMBS, dat eind 2016 door het directiecomité van de NMBS werd goedgekeurd en vervolgens door de FOD Mobiliteit en Vervoer aan de Europese Commissie werd bezorgd.

DO 2017201821748

Vraag nr. 3022 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 13 maart 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Herziening van het statuut van de Ombudsdienst voor de treinreizigers.

Artikel 17 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen betreft de samenstelling van de Ombudsdienst voor de treinreizigers.

De wet werd al ten dele ten uitvoer gelegd door de koninklijke besluiten van 23 februari 2011 en 24 oktober 2012, maar er zijn nog een aantal wetgevende aanpassingen nodig om de Ombudsdienst voor de treinreizigers om te vormen tot een autonome dienst met rechtspersoonlijkheid die gefinancierd wordt door de sector en over de nodige financiële autonomie beschikt om naar luid van de vigerende wetgeving, namelijk richtlijn 2013/11/EU betreffende alternatieve beslechting van consumentengeschillen, als gekwalificeerde entiteit te worden erkend.

- quais équipés de lignes de guidage.

Fin 2017, 64 gares répondaient à ces critères.

Les critères suivants servent à déterminer quelles gares seront (en premier lieu) rendues entièrement accessibles:

- travaux planifiés (p. ex. la construction du réseau suburbain de Bruxelles);
- gares qui satisfont déjà à deux ou trois des critères susmentionnés;
- gares proches d'une institution pour personnes en situation de handicap (école, atelier, etc.);
- gares où un accompagnement est présent;
- le nombre de voyageurs.

Dans ce cadre, un nombre de cinq gares par an est réalisable.

Il est à noter que les critères visant à déterminer les gares qui seront rendues entièrement accessibles sont issus du plan national de mise en oeuvre "Accessibilité" de la SNCB, qui a été approuvé par le Comité de direction de la SNCB fin 2016 et transmis ensuite à la Commission européenne par le SPF Mobilité et Transports.

DO 2017201821748

Question n° 3022 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 13 mars 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La révision du statut du Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires.

La loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses comporte un article 17 qui évoque la composition du service de médiation pour les voyageurs ferroviaires.

Partiellement mis en oeuvre par les arrêtés royaux du 23 février 2011 ainsi que du 24 octobre 2012, des adaptations législatives devaient encore être réalisées afin que le Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires devienne un service autonome, avec personnalité juridique, financé par le secteur et disposant d'une autonomie financière lui permettant d'être reconnu en tant qu'entité qualifiée eu égard à la législation en vigueur, à savoir la directive 2013/11/UE relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation.

Volgens de recentste informatie, die van april 2017 dateert, werd er gewerkt aan een voorontwerp van wet tot herziening van het statuut van de Ombudsdienst voor de treinreizigers. Als ik me niet vergis, werd dit ontwerp nog altijd niet voorgelegd aan het Parlement. De stakeholders wachten er nochtans met veel ongeduld op.

1. Kunt u bevestigen dat het wetsontwerp tot herziening van het statuut van de Ombudsdienst voor de treinreizigers er nog altijd niet is?

2. Wat is het tijdpad? Wanneer zal het aan het Parlement worden voorgelegd?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3022 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 13 maart 2018 (Fr.):

Ik kan u geruststellen dat het dossier betreffende de Ombudsdienst voor de treinreizigers wel degelijk nog steeds actueel is.

Er was behoefte aan een ruimere analyse in dit dossier. Ik herinner eraan dat, in het kader van de herziening van het statuut van de Ombudsdienst voor de treinreizigers, zoals opgericht door artikelen 10 tot 20 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen, een nieuw onderzoek moest worden gewijd aan het voorontwerp van wet betreffende de Ombudsdienst voor treinreizigers en het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de Ombudsdienst voor treinreizigers.

Hoofddoel is deze Ombudsdienst om te vormen tot een zogenaamde gekwalificeerde entiteit in de zin van de artikelen XVI.24 en volgende van het Wetboek van economisch recht, welke de richtlijn 2013/11/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2013 betreffende alternatieve beslechting van consumentengeschillen omzetten. De erkenning als gekwalificeerde entiteit impliceert inderdaad dat de bedoelde entiteit aan de vereisten inzake onafhankelijkheid en onpartijdigheid, die voor haar bemiddelingstaak noodzakelijke kwaliteiten zijn, beantwoordt.

Er kwamen wetgevende aanpassingen aan te pas om de Ombudsdienst om te vormen tot een autonome dienst met rechtspersoonlijkheid, die door de sector gefinancierd wordt en over de nodige financiële autonomie beschikt om als gekwalificeerde entiteit te worden erkend.

Aux dernières nouvelles, c'est-à-dire en avril 2017, un avant-projet de loi visant à réviser le statut du Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires étaient en cours de rédaction. Sauf erreur de ma part, ce projet n'est toujours pas arrivé sur les bancs du Parlement. Or, il est attendu avec beaucoup d'impatience par les acteurs de terrain.

1. Pouvez-vous confirmer que le projet de loi visant à réviser le statut du Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires est encore dans les limbes?

2. Pouvez-vous communiquer l'agenda de ce projet de loi? Quand pouvons-nous l'espérer sur les bancs du Parlement?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3022 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 13 mars 2018 (Fr.):

Je tiens à vous rassurer sur le fait que le dossier relatif au Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires est bien toujours d'actualité.

Ce dossier a nécessité une analyse plus importante. Pour rappel, dans le cadre de la révision du statut du Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires tel qu'il a été créé par les articles 10 à 20 de la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses, l'avant-projet de loi relatif au Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires et le projet d'arrêté royal relatif au Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires ont dû être reconsidérés.

Le principal objectif est de faire de ce Service de médiation une entité dite qualifiée au sens des articles XVI.24 et suivants du Code de droit économique qui transposent la directive 2013/11/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation. En effet, le fait d'être reconnu comme entité qualifiée implique que l'entité concernée réponde aux exigences d'indépendance et d'impartialité, qualités nécessaires à sa mission de médiation.

Des adaptations législatives ont dû être réalisées afin que le Service de médiation devienne un service autonome avec personnalité juridique et financé au moyen d'une redevance à charge du secteur et disposant d'une autonomie financière lui permettant d'être reconnu en tant qu'entité qualifiée.

De bedoeling is dat de sector, met name de NMBS en Infrabel, maar ook de overige spoorwegondernemingen, houders van een veiligheidscertificaat deel B in België en die er een reizigersvervoerdienst per spoor verlenen (Thalys en Eurostar), zou bijdragen in de financiering.

Voornoemde ontwerpen beogen aldus de herziening van het statuut van de Ombudsdienst, evenals van het desbetreffende koninklijk besluit.

Overeenkomstig de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel, ontsnappen voornoemde ontwerpen niet aan de verplichting van voorafgaande onderhandelingen. Ze moeten inderdaad het voorwerp uitmaken van een onderhandeling binnen de sectorcomités VI, B en A, in het Comité Overheidsbedrijven en binnen de nationale paritaire commissie.

Ik kan u meedelen dat voornoemde ontwerpen werden voorgelegd tijdens de vergadering van Sectorcomité VI van 20 juni jl. en dat het protocolakkoord op 20 augustus werd ondertekend door algemeen secretaris van de ACOD/CGSP, de heer Gino Hoppe.

In het verlengde daarvan werd het dossier op 10 oktober 2018 voorgelegd aan de leden van het Comité B. Zij werden gehoord in hun opmerkingen en deze werden in rekening gebracht. De leden van Comité B hebben zich daarmee akkoord verklaard en zullen heel binnenkort een protocolakkoord laten geworden.

Bovendien stelt artikel 2, § 2, tweede lid, van voornoemde wet van 19 december 1974 dat eveneens een adviesaanvraag moet worden gericht aan het Comité Overheidsbedrijven wanneer het ontwerp betrekking heeft op autonome overheidsbedrijven. Welnu, artikel 9, § 6, van het voorontwerp bepaalt dat de Koning personeelsleden van HR Rail ter beschikking stelt. Daarom werd dan ook een schrijven gericht aan de voorzitter van het Comité Overheidsbedrijven, de heer Stéphane Breckpot, teneinde zijn advies in dat verband in te winnen.

Daarnaast werd eveneens een schrijven gericht aan de voorzitter van de nationale paritaire commissie, opdat hij ons zijn advies hierover zou meedelen. De bepalingen die tot de bevoegdheid van de nationale paritaire commissie behoren, zijn vervat in artikel 10, § 1, van het voorontwerp van wet, betreffende de terbeschikkingstelling van personeelsleden van HR Rail.

L'intention est que le secteur, soit la SNCB, Infrabel mais aussi les autres entreprises ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité partie B en Belgique et y fournissant un service de transport de voyageurs (Thalys et Eurostar), intervienne dans le financement.

Ainsi, lesdits projets visent à réviser le statut du Service de médiation ainsi que l'arrêté royal y relatif.

Conformément à la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités, lesdits projets n'échappent pas à l'obligation de négociations préalables. En effet, ils doivent faire l'objet de négociation au sein des comités de secteur VI, B et A, de la Commission Entreprises publiques ainsi qu'au sein de la commission paritaire nationale.

Pour votre information, lesdits projets ont été présentés lors du Comité de secteur VI du 20 juin dernier et le protocole d'accord a été signé le 20 août dernier par le secrétaire général de la CGSP-ACOD, monsieur Hoppe Gino.

À la suite de quoi, le dossier a été présenté aux membres du Comité B en date du 10 octobre 2018. Les remarques de ces derniers ont été entendues et prises en compte. Les membres du Comité B ont marqué leur accord et livreront un protocole d'accord incessamment sous peu.

De plus, l'article 2, § 2, alinéa 2, de la loi du 19 décembre 1974, précitée, prévoit que la Commission Entreprises publiques doit également être saisie d'une demande d'avis lorsque le projet concerne des entreprises publiques autonomes. Or, l'article 9, § 6, de l'avant-projet stipule que le Roi met à disposition des agents de HR-Rail. C'est la raison pour laquelle un courrier a été adressé au président de la Commission Entreprises publiques, monsieur Stéphane Breckpot, afin de recueillir son avis en la matière.

Parallèlement à cela, un courrier a également été adressé au président de la commission paritaire nationale, afin qu'il nous fasse part de son avis sur la question. Les dispositions qui relèvent du champ de négociation de la commission paritaire nationale sont reprises dans l'avant-projet de loi à l'article 10, § 1er, concernant la mise à disposition de membres du personnel HR Rail (avis reçu en date du 7 mars 2019).

De enige bepaling die tot het onderhandelingsveld van Comité A behoort, is vervat in artikel 9, § 3, van het voorontwerp van wet, waarin wordt bepaald welke pensioenregeling toepasselijk is voor de ombudsmannen en welke gepresteerde diensten in aanmerking worden genomen voor die regeling.

Na de voltooiing van de syndicale raadpleging (wanneer alle protocolakkoorden zijn ondertekend en alle adviezen zijn ontvangen) kan de verdere wetgevende procedure haar beslag krijgen.

De inwerkingtreding van de wet is gepland voor 1 januari 2020.

DO 2017201822585

Vraag nr. 3202 van de heer volksvertegenwoordiger Emmanuel Burton van 06 juni 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Tekortkomingen op het stuk van de beveiliging van de luchthavens.

Ondanks de verscherping van de veiligheidsmaatregelen op luchthavens, zijn er nog enkele tekortkomingen.

Terwijl bijvoorbeeld creditcardmessen beschouwd worden als verboden wapens, kunnen passagiers wel onopgemerkt door de controle gaan met een kleine schaar met een lemmet van 4 à 5 cm. Dergelijke schaaftjes zijn opvouwbaar en kunnen als ze eenmaal opengevouwd zijn ook als wapen dienen.

1. Bent u op de hoogte van de tekortkomingen op het stuk van de beveiliging van de luchthavens?

2. Wordt er een herziening overwogen, of is die gepland, van de lijst met verboden wapens en voorwerpen waarmee anderen kunnen worden verwond (wat het geval is voor kleine scharen)?

3. Krijgt iemand die meermaals wordt aangehouden voor het bezit van een verboden wapen op een luchthaven, een vliegverbod opgelegd?

4. Wordt iemand met een strafblad onderworpen aan een grondigere veiligheidscontrole?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3202 van de heer volksvertegenwoordiger Emmanuel Burton van 06 juni 2018 (Fr.):

Une seule disposition relève du champ de négociation du Comité A; celle-ci est reprise dans l'avant-projet de loi à l'article 9, § 3, qui détermine le régime de pension applicable aux médiateurs ainsi que les services prestés pris en compte pour ce régime.

Une fois la consultation syndicale finalisée (ensemble des protocoles d'accord signés et ensemble des avis reçus), la suite de la procédure législative pourra suivre son cours.

L'entrée en vigueur de la loi est prévue pour le 1er janvier 2020.

DO 2017201822585

Question n° 3202 de monsieur le député Emmanuel Burton du 06 juin 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les déficiences de sécurité au sein des aéroports.

Malgré le renforcement des mesures de sécurité dans les aéroports, il y a encore des failles.

Bien qu'il soit interdit aux passagers de passer avec par exemple une carte-couteau, reconnue arme prohibée, il est possible de franchir les contrôles avec des petits ciseaux qui ont une lame de 4 à 5 centimètres. Ce genre de ciseaux possède deux anneaux qui peuvent se replier, et peuvent également servir d'arme une fois dépliés.

1. Êtes-vous au courant de ces déficiences de sécurité au sein des aéroports?

2. Une révision de la liste des armes prohibées, incluant tout ustensile pouvant blesser autrui (comme c'est le cas des petits ciseaux) est-elle envisageable ou déjà à l'ordre du jour?

3. Lorsqu'une personne est interpellée à plusieurs reprises pour détention d'arme prohibée lors des fouilles dans les aéroports, une interdiction de vol est-elle alors délivrée envers celle-ci?

4. Une personne possédant un casier judiciaire va-t-elle faire l'objet d'une fouille plus poussée lors des contrôles de sécurité des aéroports?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3202 de monsieur le député Emmanuel Burton du 06 juin 2018 (Fr.):

Ten eerste moet worden opgemerkt dat de creditkaart-messen met een lemmet kleiner dan 6 cm en de schaatjes zoals beschreven in de vraag, vanuit het oogpunt van de luchtvaartbeveiliging niet worden beschouwd als een verboden voorwerp, in de zin van de Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, hoewel de eerstgenoemde als verboden wapen worden beschouwd door de Belgische wet van 8 juni 2006 houdende regeling van economische en individuele activiteiten met wapens.

1. De bovenstaande scharen worden niet beschouwd als verboden voorwerpen; er is dus geen sprake van een tekortkoming.

2. Een herziening van deze lijst staat niet a priori op de agenda en hangt af van mijn collega van Justitie.

3. De wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart voorziet in strafbepalingen, variërend van boetes tot gevangenisstraffen maar geen vliegverbod.

Het koninklijk besluit van 25 oktober 2013 tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, voorziet in specifieke maatregelen voor het vliegend personeel.

4. Beveiligingscontroles hebben tot doel verboden voorwerpen met behulp van technische of andere middelen te identificeren en/of op te sporen. De controle is dus voor alle passagiers gelijk. De identiteit van de reizigers wordt trouwens niet gecontroleerd voor vluchten binnen de Schengenruimte.

DO 2017201822687

Vraag nr. 3113 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats Hennuyères.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

Il faut tout d'abord souligner que les cartes-couteaux à lame inférieure à 6 cm et les ciseaux à lame tels que décrits dans la question ne sont pas considérés comme un objet interdit du point de vue de la sûreté de l'aviation, au sens prévu par le Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en oeuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, quoique les premiers soient bien considérés comme armes prohibées par la loi belge du 8 juin 2006 réglant les activités économiques et individuelles avec des armes.

1. Les ciseaux susmentionnés n'étant pas considérés comme des objets interdits, il ne peut donc être question d'une lacune.

2. Une révision de cette liste n'est a priori pas à l'ordre du jour, et dépendrait de mon collègue en charge de la Justice.

3. La loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 sur la réglementation de l'aviation prévoit des sanctions pénales allant des amendes aux peines de prison mais pas d'interdiction de vol.

L'arrêté royal du 25 octobre 2013 mettant en oeuvre le Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 fixant les exigences techniques et les procédures administratives relatives à l'équipage des aéronefs civils, conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, prévoit des mesures spécifiques au personnel volant.

4. Les contrôles de sûreté ont pour but d'identifier et/ou de détecter les objets prohibés par l'utilisation de moyens techniques ou autres. Le contrôle est donc le même pour tous les passagers. L'identité des voyageurs n'est d'ailleurs pas contrôlée pour les vols à l'intérieur de l'espace Schengen.

DO 2017201822687

Question n° 3113 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCFB. - Point d'arrêt d'Hennuyères.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCFB.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwogen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3113 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendering van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3113 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;
- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;
- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Les-sines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;
- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;
- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;
- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;
- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822688

Vraag nr. 3114 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats Manage.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwegen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3114 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

DO 2017201822688

Question n° 3114 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCF. - Point d'arrêt de Manage.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3114 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendering van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;
- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Lessines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;
- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;
- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;
- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;

- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822689

Vraag nr. 3115 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats Marche-Les-Ecaussinnes.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdspad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwegen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3115 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822689

Question n° 3115 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Point d'arrêt de Marche-Les-Ecaussinnes.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3115 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendement van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelines voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

À Erquelines, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Les-sines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;

- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;
- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822690

Vraag nr. 3116 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats Neufvilles.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwegen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3116 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;

- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;

- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;

- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822690

Question n° 3116 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Point d'arrêt de Neufvilles.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3116 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendement van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;

- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);

- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;

- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;

- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;

- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;

- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822691

Vraag nr. 3117 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats Strepy-Bracquegnies.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwogen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3117 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Les-sines et Lobbes notamment);

- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;

- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;

- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;

- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;

- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822691

Question n° 3117 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Point d'arrêt de Strepy-Bracquegnies.

Lors de la commission Infrastructuur du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3117 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendering van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;
- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;
- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822692

Vraag nr. 3118 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats Thieu.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Les-sines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;
- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;
- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;
- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;
- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822692

Question n° 3118 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Point d'arrêt de Thieu.

Lors de la commission Infrastructuur du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwogen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3118 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendering van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3118 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain-Fransegrens voor het goederenverkeer;
- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;
- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Les-sines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;
- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;
- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;
- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;
- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822693

Vraag nr. 3119 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats Godarville.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwogen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3119 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

DO 2017201822693

Question n° 3119 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCFB. - Point d'arrêt de Godarville.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3119 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendering van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;
- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Lessines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;
- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;
- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;
- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;

- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822694

Vraag nr. 3120 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats Carnières.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdspad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwegen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3120 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822694

Question n° 3120 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCF. - Point d'arrêt de Carnières.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCF.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3120 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendement van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Lessines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;

- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;
- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822695

Vraag nr. 3121 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats Fontaine-Valmont.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwegen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3121 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;

- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;

- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;

- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822695

Question n° 3121 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCF. - Point d'arrêt de Fontaine-Valmont.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCF.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3121 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendement van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;

- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);

- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;

- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;

- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;

- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;

- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822696

Vraag nr. 3122 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats La Buissière.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdspad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwogen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3122 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Les-sines et Lobbes notamment);

- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;

- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;

- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;

- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;

- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822696

Question n° 3122 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Point d'arrêt de La Buissière.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3122 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stations-infrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigers-onthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendering van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;
- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;
- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822697

Vraag nr. 3123 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats Leval.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Les-sines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;
- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;
- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;
- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;
- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822697

Question n° 3123 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Point d'arrêt de Leval.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwogen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3123 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1, 002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendering van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3123 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

A La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la Ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la Ville.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED -verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van o.m. spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (Lessen en Lobbes, o.a.);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;
- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, o.m. bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;
- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

A Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

A Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la Ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. A cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Les-sines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;
- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;
- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;
- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;
- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822698

Vraag nr. 3124 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats Morlanwelz.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwogen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3124 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

DO 2017201822698

Question n° 3124 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCF. - Point d'arrêt de Morlanwelz.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3124 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendering van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;
- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Lessines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;
- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;
- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;
- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;

- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822699

Vraag nr. 3125 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats Lobbes.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdspad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwegen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3125 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822699

Question n° 3125 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCF. - Point d'arrêt de Lobbes.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCF.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3125 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendement van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Lessines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;

- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;
- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822700

Vraag nr. 3126 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats Solre-sur-Sambre.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwegen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3126 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;

- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;

- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;

- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822700

Question n° 3126 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Point d'arrêt de Solre-sur-Sambre.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3126 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1, 002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendement van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, twee concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van vier roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la Ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la Ville.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, deux concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars 2019, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la Ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;

- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor acht locaties, waarvan vier in Henegouwen (Lessen en Lobbes, onder andere);

- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;

- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;

- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;

- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;

- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822701

Vraag nr. 3127 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Stopplaats Hourpes.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor die stopplaats? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwogen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3127 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour huit lieux, dont quatre en Hainaut (Lessines et Lobbes notamment);

- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;

- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;

- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;

- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;

- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822701

Question n° 3127 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Point d'arrêt de Hourpes.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3127 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stations-infrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigers-onthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendement van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;
- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;
- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822704

Vraag nr. 3130 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Station Ecaussinnes.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Lessines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;
- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;
- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;
- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;
- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822704

Question n° 3130 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Gare d'Ecaussinnes.

Lors de la commission Infrastructuur du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor dat station? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwogen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3130 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendering van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3130 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;
- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;
- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Les-sines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;
- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;
- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;
- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;
- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822705

Vraag nr. 3131 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Station Piéton.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor dat station? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdspad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwogen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3131 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

DO 2017201822705

Question n° 3131 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Gare de Piéton.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3131 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendering van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;
- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Lessines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;
- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;
- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;
- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;

- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822708

Vraag nr. 3134 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Station La Louvière-Zuid.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor dat station? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdspad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwegen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3134 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822708

Question n° 3134 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCF. - Gare de La Louvière Sud.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCF.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3134 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendering van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Lessines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;

- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;
- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822710

Vraag nr. 3136 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Station Thuin.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor dat station? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwegen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3136 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;

- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;

- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;

- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822710

Question n° 3136 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Gare de Thuin.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3136 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1, 002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendement van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED -verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

A La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la Ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la Ville.

A Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

A Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la Ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. A cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;

- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van o.m. spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (Lessen en Lobbes, o.a.);

- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;

- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;

- station Charleroi: 11 miljoen euro, o.m. bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;

- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;

- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822711

Vraag nr. 3137 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Station Cour-sur-Heure.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor dat station? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwegen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3137 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Les-sines et Lobbes notamment);

- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;

- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;

- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;

- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;

- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822711

Question n° 3137 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Gare de Cour-sur-Heure.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3137 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stationsinfrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigersonthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1, 002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendering van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED -verlichting geïnstalleerd.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

A La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la Ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la Ville.

A Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

A Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la Ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. A cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van o.m. spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (Lessen en Lobbes, o.a.);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;
- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, o.m. bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;
- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822712

Vraag nr. 3138 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Station Ham-sur-Heure Nalinnes.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 14 maart 2018 heeft de top van Infrabel en van de NMBS ons het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorgesteld.

1. Voorziet het nieuwe MIP in investeringen voor dat station? Ik denk bijvoorbeeld aan de aanleg en de renovatie van de toegangen tot de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo ja, welke bedragen werden daarvoor uitgetrokken? Beschikt u over een tijdpad voor de geplande werken?

2. Heeft Infrabel herstellingswerken aan overwegen in deze gemeente gepland en in het MIP ingeschreven?

3. Zullen er nieuwe ticketautomaten worden geplaatst?

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Lessines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;
- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;
- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;
- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;
- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822712

Question n° 3138 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Gare de Ham-sur-Heure Nalinnes.

Lors de la commission Infrastructure du 14 mars 2018, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) nous a été présenté par les responsables d'Infrabel et de la SNCB.

1. Des investissements sont-ils prévus dans le nouveau PPI sur ce point d'arrêt (par exemple, la création et la rénovation des accès aux voies de gare pour les personnes à mobilité réduite)? Si oui, à combien se chiffrent les montants prévus? Disposez-vous d'un échéancier des travaux prévus?

2. Pouvez-vous indiquer si des réfections de passage à niveau sont prévues et budgétées dans le PPI par Infrabel au sein de cette entité?

3. Pourriez-vous préciser si de nouveaux distributeurs automatiques y seront placés?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3138 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 24 april 2018 (Fr.):

Onze prioriteit gaat werkelijk uit naar de kwaliteit van het onthaal van de reizigers in onze stations, zowel in Henegouwen als elders op het spoorwegnet.

Met betrekking tot de investeringen waarin het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet inzake stations-infrastructuur, zal dit plan, waarin de voornaamste stations van de regio Centre zijn opgenomen, zorgen voor betere infrastructuurvoorzieningen.

Zo staan in Binche dit jaar nog werken gepland voor de elektrische conformiteit in de ruimtes voor het reizigers-onthaal en het loket. Tegen eind 2019 zullen eveneens de beveiliging van het gebouw en de vernieuwing van de luifel van perron 1 voltooid worden. Met deze werken is een totaal budget van 1,6 miljoen euro gemoeid.

In La Louvière-Centre werd een erfpachtovereenkomst getekend met de stad om een politiekantoor en verschillende diensten voor de bevolking onder te brengen in het station. De ruimtes (loket en wachtzaal) zijn alvast reeds in conformiteit gebracht. Verder voorziet het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) in een project voor de vernieuwing van de spooronderdoorgang en van de bestaande schuilhuisjes, voor een totaal bedrag van 1,002 miljoen euro.

In het MIP 2018-2020 zijn geen investeringen voorzien in het station La Louvière-Sud. In het kader van de amendering van de begroting 2018 werden wel werken goedgekeurd voor de vervanging van een roltrap in 2018 (50.000 euro). Verder zal deze zomer worden gestart met de aanleg van een nieuw TEC-busstation en, aansluitend, de aanpassing van de parkeerzones in samenwerking met TEC en de stad.

In Erquelinnes voorziet het MIP 2018-2020 in voorbereidende werken voor een totaal bedrag van 100.000 euro met het oog op het bewerkstelligen van een valorisatie. Er wordt tevens voorzien in de conformiteit van de verlichting op de perrons van lijn 130-130A.

In Ecaussinnes werden, in het kader van de werken van perronverhoging die Infrabel verleden jaar heeft uitgevoerd, de perronbekleding vernieuwd, de verlichtingspalen vervangen en LED-verlichting geïnstalleerd.

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3138 de monsieur le député Laurent Devin du 24 avril 2018 (Fr.):

Nous attachons une réelle priorité à la qualité de l'accueil des voyageurs dans nos gares, que ce soit dans le Hainaut ou ailleurs sur le réseau.

En ce qui concerne les investissements prévus dans le nouveau Plan pluriannuel d'investissement (PPI), en termes d'infrastructures de gare, celui-ci, qui couvre les principales gares de la Région du Centre, va permettre d'améliorer l'état de nos infrastructures.

Ainsi, à Binche, des travaux de mise en conformité électrique pour les espaces d'accueil voyageurs et le guichet sont prévus cette année. D'ici la fin 2019, nous terminerons également la sécurisation du bâtiment et la rénovation de la marquise du quai 1. Ces travaux représentent un budget total de 1,6 million d'euros.

À La Louvière-Centre, un bail emphytéotique a été signé avec la ville pour l'installation d'un bureau de police et de services divers à la population dans la gare. La mise en conformité des locaux (guichet et salle d'attente) est d'ores et déjà terminée. Par ailleurs, un projet de rénovation du couloir sous voies et des auvents existants est prévu au plan pluriannuel stratégique d'investissements (PSPI) pour un montant total de 1,002 million d'euros.

En gare de La Louvière-Sud, il n'y a pas d'investissements prévus au PPI 2018-2020. En revanche, dans le cadre de l'amendement du budget 2018, ont été approuvés des travaux de remplacement d'un escalator en 2018 (50.000 euros). Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle gare des bus TEC débutera cet été avec, dans la foulée, l'adaptation des zones de stationnement en collaboration avec le TEC et la ville.

À Erquelinnes, des travaux préparatoires sont prévus dans le PPI 2018-2020 en vue de réaliser une valorisation pour un montant total de 100.000 euros. Une mise en conformité de l'éclairage des quais sur la ligne 130-130A est également prévue.

À Ecaussinnes, dans le cadre des travaux de rehaussement des quais effectués par Infrabel l'année dernière, nous avons renouvelé le revêtement, remplacé les poteaux d'éclairage et installé du LED.

Tot slot werden op 18 maart 2019 de vernieuwingswerken aangevat in het station 's-Gravenbrakel (loket, wachtzaal, 2 concessies) en de ruimtes die door het NMBS-personeel worden gebruikt. De werken voor de verlenging van de spooronderdoorgang gingen op 20 maart van start, samen met de aanleg van een parking van 500 plaatsen in samenwerking met de stad. Deze werken zouden in juni 2021 worden beëindigd. Daarbij komt nog de levering en plaatsing van 4 roltrappen in 2020. De investeringen in het station 's-Gravenbrakel lopen op tot meer dan 4,5 miljoen euro.

Voorts staan nog de volgende investeringen gepland in Henegouwen:

- in het station Fleurus om een meer rechtstreekse en snelle toegang tot de luchthaven van Gosselies mogelijk te maken: 3,7 miljoen euro;
- de beveiliging van de sporen door Infrabel via de aanleg van onder meer spooronderdoorgangen en loopbruggen. Bedrag: 10 miljoen euro voor 8 locaties, waarvan 4 in Henegouwen (onder andere Lessen en Lobbes);
- toegang Quiévrain-Grens: 2,6 miljoen euro bestemd voor de heropening van het baanvak Quiévrain - Franse grens voor het goederenverkeer;
- station Aat: NMBS-werken voor een bedrag van 2 miljoen euro, onder meer bestemd voor de modernisering van de perrons en voor het reizigersgebouw;
- station Charleroi: 11 miljoen euro, onder meer bestemd voor de aanleg van de hoofdonderdoorgang, voor de parking Villette en voor diverse aanpassingswerken in het station;
- station Edingen: aanpassingswerken aan de parking voor een bedrag van 500.000 euro;
- station Zullik: uitbreiding van de parking voor een bedrag van 500.000 euro.

DO 2017201822976

Vraag nr. 3160 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Marc Nollet van 08 mei 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Treinongevallen.

1. Hoe evolueerde het aantal treinongevallen in ons land de jongste vijf jaar, in elk van de Gewesten?

Enfin, les travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte (guichet, salle d'attente, 2 concessions) et des locaux occupés par le personnel SNCB ont été entamés le 18 mars 2019. Les travaux de prolongement du couloir sous voies ont débuté le 20 mars dernier, avec la création d'un parking de 500 places en collaboration avec la ville. La fin de ce chantier est prévue en juin 2021. À cela s'ajoutent encore la fourniture et la pose de 4 escalators en 2020. Les investissements en gare de Braine-le-Comte se chiffrent à plus 4,5 millions d'euros.

En outre, les investissements suivants sont également prévus dans le Hainaut:

- la gare de Fleurus visant à permettre un accès plus direct et rapide à l'aéroport de Gosselies: 3,7 millions d'euro;
- la sécurisation des voies par Infrabel via la construction de couloirs sous voies et passerelles notamment. Montant: 10 millions d'euros pour 8 lieux, dont 4 en Hainaut (Les-sines et Lobbes notamment);
- accès Quiévrain-Frontière pour 2,6 millions d'euros destinés à la réouverture au fret du tronçon Quiévrain-frontière française;
- gare d'Ath: travaux SNCB pour un montant de 2 millions d'euros, destinés notamment à la modernisation des quais et au bâtiment voyageurs;
- gare de Charleroi: 11 millions d'euros, destinés notamment à l'aménagement du couloir sous voies principal, au parking Villette et à des aménagements divers de la gare;
- gare d'Enghien: aménagement du parking pour un montant de 500.000 euros;
- gare de Silly: extension du parking pour un montant d'environ 500.000 euros.

DO 2017201822976

Question n° 3160 de monsieur le député Jean-Marc Nollet du 08 mai 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Accidents ferroviaires.

1. Pourriez-vous communiquer l'évolution du nombre d'accidents ferroviaires dans notre pays sur les cinq dernières années et ce, pour chaque Région du pays?

2. Hoe doet ons land het in vergelijking met de andere EU-landen, meer bepaald met de landen die hun spoorweg-net voor concurrentie hebben opengesteld? Wat is uw politieke analyse van die cijfers?

3. Welke maatregelen hebt u genomen om ons spoorweg-net veiliger te maken?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3160 van de heer volksvertegenwoordiger Jean-Marc Nollet van 08 mei 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).

DO 2017201823992

Vraag nr. 3271 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Leen Dierick van 27 juni 2018 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Treinverbinding Gent-Dendermonde.

Daar waar er overdag om het half uur een treinverbinding is tussen Gent en Dendermonde (een L-trein per uur en een IC-trein per uur), zijn de treinen in de avondlijke uren heel wat minder. De laatste treinverbinding van Gent naar Dendermonde tijdens de week, inclusief vrijdag, vertrekt om 21.56 uur. In het weekend vertrekt de laatste trein om 23.00 uur. In de praktijk maakt deze uurregeling het zo goed als onmogelijk om bijvoorbeeld iets te gaan drinken, uit eten te gaan, een filmpje mee te pikken en daarna terug in Dendermonde te raken met de trein.

De meest populaire dagen om op stap te gaan zijn traditioneel vrijdag en zaterdag. Toch zien we dat op zaterdag en zondag er latere treinen voorzien zijn, en niet op vrijdag. Vanuit het standpunt dat een gecadanceerde dienstverlening in de week en het weekend is dat te begrijpen. Maar op vrijdag is de vraag naar late treinen waarschijnlijk groter dan op zondag.

1. Bent u zich bewust van dat probleem?
2. Om welke reden is de bestaande uurregeling zoals die nu is? Welke afwegingen werden daarbij gemaakt in het kader van het vervoersplan 2017?

2. Où se situe notre pays par rapport aux autres pays de l'Union européenne, notamment ceux qui ont ouvert leur réseau à la concurrence? Quelle analyse politique faites-vous de ces chiffres?

3. Quelles mesures avez-vous prises afin de rendre notre réseau ferroviaire plus sûr?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3160 de monsieur le député Jean-Marc Nollet du 08 mai 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 2017201823992

Question n° 3271 de madame la députée Leen Dierick du 27 juin 2018 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Liaison ferroviaire Gand-Termonde.

En journée, la liaison ferroviaire Gand-Termonde est assurée à raison d'un train toutes les demi-heures (un train L par heure et un train IC par heure). Par contre, en soirée, les trains sont nettement moins nombreux. La dernière liaison ferroviaire entre Gand et Termonde durant la semaine, vendredi compris, part à 21 h 56. Le week-end, le dernier train part à 23 heures. Dans la pratique, cet horaire ne permet pour ainsi dire pas d'aller boire un verre, manger, aller au cinéma et de revenir en train à Termonde.

Or, les jours de sortie les plus prisés sont traditionnellement le vendredi et le samedi. Pourtant, on constate que des trains plus tardifs sont prévus le samedi et le dimanche et pas le vendredi. Si on se fonde sur le principe d'une liaison cadencée en semaine et le week-end, cet horaire est compréhensible. Toutefois, la demande de trains tardifs le vendredi est manifestement plus importante que le dimanche.

1. Êtes-vous conscient de ce problème?
2. Pour quels motifs l'horaire actuel a-t-il été établi de la sorte? Quels éléments ont été pris en considération lors de l'établissement du plan de transport 2017?

3. Zijn er plannen om deze specifieke uurregeling te wijzigen? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wanneer?

4. Hoeveel reizigers zitten gemiddeld op volgende treinen:

a) de trein van 21.56 uur vertrekkende uit Gent-Sint-Pieters naar Dendermonde van maandag tot en met donderdag;

b) de trein van 21.56 uur vertrekkende uit Gent-Sint-Pieters naar Dendermonde op vrijdag;

c) de trein van 23.00 uur vertrekkende uit Gent-Sint-Pieters naar Dendermonde op zaterdag;

d) de trein van 23.00 uur vertrekkende uit Gent-Sint-Pieters naar Dendermonde op zondag?

5. Hoe staat de NMBS tegenover een eventuele latere trein op vrijdagavond?

6. Gent en Dendermonde liggen op ongeveer 30 kilometer van elkaar. Welke bedenkingen maakt de NMBS over de verbinding in het kader van het voorstadsnet rond Gent? Wat wil dit zeggen voor de treinen na 22.00 uur 's avonds? Welk potentieel ziet de NMBS in latere treinen tussen Gent en Dendermonde?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3271 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Leen Dierick van 27 juni 2018 (N.):

1 en 6. Dendermonde maakt deel uit van de GEN voorstadsnetten van Gent en Brussel. Momenteel is er inderdaad geen mogelijkheid om met de trein naar een evenement in Gent te gaan en nog dezelfde dag met de laatste trein terug te komen.

De stad Gent wil met de invoering van haar nieuwe mobiliteitsplan de auto maximaal uit het stadscentrum weren. De NMBS gelooft daarom ook dat er een potentieel aan reizigers bestaat.

Bij de studie van het plan 12/2020 - 2023 onderzoekt de NMBS de amplitude van alle treinverbindingen op het net (vroegste trein/laatste trein van de dag) tijdens de week, op zaterdag en op zondag.

2. Op de lijn tussen Gent en Dendermonde werden er in het vervoersplan van december 2017 geen substantiële wijzigingen aan het avondaanbod aangebracht.

3 en 5. De NMBS plant een volgende fase van het vervoersplan in december 2020. Bij de studie van dit plan onderzoekt ze ook de amplitude van alle treinverbindingen op haar spoornet (vroegste trein/laatste trein van de dag).

3. Est-il prévu de modifier ce régime horaire spécifique? Dans la négative, pourquoi pas? Dans l'affirmative, pour quand est-ce prévu?

4. Combien de voyageurs empruntent les trains suivants, en moyenne:

a) le train de 21 h 56 partant de Gand-Saint-Pierre vers Termonde du lundi au jeudi compris;

b) le train de 21 h 56 partant de Gand-Saint-Pierre vers Termonde le vendredi;

c) le train de 23 h 00 partant de Gand-Saint-Pierre vers Termonde le samedi;

d) le train de 23 h 00 partant de Gand-Saint-Pierre vers Termonde le dimanche?

5. Que pense la SNCB d'un éventuel train plus tardif le vendredi soir?

6. Gand et Termonde sont distantes d'environ 30 kilomètres. Que pense la SNCB de cette liaison dans le cadre du réseau suburbain autour de Gand? Quel impact cela implique-t-il pour les trains après 22 heures? Quel potentiel auraient, selon la SNCB, des trains plus tardifs entre Gand et Termonde?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3271 de madame la députée Leen Dierick du 27 juin 2018 (N.):

1 et 6. Termonde fait partie des réseaux suburbains RER de Gand et Bruxelles. Actuellement, il n'existe effectivement aucune possibilité de se rendre à un événement à Gand et d'en revenir le jour même avec le dernier train.

Avec l'introduction de son nouveau plan de mobilité, la ville de Gand souhaite, autant que possible, garder les voitures hors du centre-ville. C'est pourquoi la SNCB croit qu'il existe également un potentiel de voyageurs.

Dans l'étude du plan 12/2020 - 2023, la SNCB examine l'amplitude de toutes les liaisons ferroviaires sur le réseau (premier train/dernier train de la journée) durant la semaine, le samedi et le dimanche.

2. Aucune modification substantielle n'a été apportée à l'offre vespérale dans le cadre du plan de transport de décembre 2017 sur la ligne reliant Gand à Termonde.

3 et 5. La SNCB prévoit une prochaine phase du plan de transport en décembre 2020. Lors de l'étude de ce plan, elle examine également l'amplitude de toutes les liaisons ferroviaires sur son réseau (premier train/dernier train de la journée).

4. De NMBS maakt zich klaar voor de openstelling van het binnenlands reizigersvervoer in 2023. In dat raam heeft de NMBS besloten een zekere terughoudendheid aan de dag te leggen wat betreft het algemeen publiek maken van commercieel en bedrijfsgevoelige gegevens en beschouwt ze sommige gegevens als zuiver interne gegevens.

Om haar treinaanbod te versterken en te verfijnen, analyseert de NMBS ook haar verkoopcijfers en de bezettingsgraad van haar treinen om op die manier zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de behoeften van haar klanten. De NMBS is van oordeel dat deze gegevens, om concurrentiële redenen, niet bestemd zijn voor publicatie.

Wel wil de NMBS verder blijven communiceren over de algemene bezettingsgraad van haar treinen. Die kunt u terugvinden in het antwoord dat ik gaf op vraag nr. 2426, gesteld door de heer Van Hecke (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2017-2018, nr. 143).

DO 2017201824386

Vraag nr. 3321 van de heer volksvertegenwoordiger Benoît Friart van 18 juli 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Het spoorwegnet.

Het Belgische spoorwegnet bestaat uit 3.602 kilometer spoorlijnen. Het is een van de dichtste netwerken ter wereld. Dagelijks rijden er bijna 4.000 treinen op ons spoorwegnet.

Om veilig en stipt treinverkeer te garanderen, controleert Infrabel de spoorweginfrastructuur regelmatig, onderhoudt ze deze en voert ze de nodige vervangingen uit. Dit is een van haar belangrijkste taken om storingen en defecten zo veel mogelijk te voorkomen.

Maandelijks, en zelfs dagelijks via MobiPulse, wordt de stiptheid geanalyseerd en wordt nagegaan wat de oorzaken van eventuele vertragingen op het netwerk zijn. Als we naar de cijfers van mei 2018 kijken, zien we dat de stiptheid over het algemeen niet echt toeneemt.

1. Hoe verhoudt België zich momenteel tot andere Europese landen wat betreft het veiligheidsniveau, de stiptheid en de capaciteit van zijn spoornet?

4. La SNCB se prépare à l'ouverture du transport intérieur de voyageurs en 2023. Dans ce cadre, elle a décidé de faire preuve d'une certaine retenue au niveau de la publication générale de données commerciales et sensibles pour l'entreprise et considère certaines données comme des données purement internes.

Pour renforcer et affiner son offre de trains, la SNCB recourt aussi à une analyse de ses chiffres de vente et du taux d'occupation de ses trains dans le but de répondre ainsi au mieux aux besoins de ses clients. La SNCB considère que ces données n'ont pas vocation à être rendues publiques, pour des raisons concurrentielles.

La SNCB souhaite néanmoins continuer à communiquer sur le taux d'occupation de ses trains en général. Vous le retrouverez dans la réponse que j'ai fournie à la question n° 2426, posée par monsieur Van Hecke (*Questions et Réponses*, Chambre, 2017-2018, n° 143).

DO 2017201824386

Question n° 3321 de monsieur le député Benoît Friart du 18 juillet 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le réseau ferroviaire.

Le réseau ferroviaire belge compte 3.602 kilomètres de lignes. C'est l'un des réseaux les plus denses au monde. Près de 4.000 trains circulent chaque jour sur notre réseau.

Pour garantir un trafic ferroviaire sûr et ponctuel, Infrabel contrôle régulièrement et entretient l'infrastructure ferroviaire et, si nécessaire, procède à son remplacement. C'est d'ailleurs l'une de ses missions les plus importantes pour assurer la meilleure prévention contre les pannes et les dérangements.

Chaque mois, et même chaque jour par MobiPulse, la ponctualité est analysée ainsi que les causes des retards survenus sur le réseau. Si l'on regarde les chiffres de mai 2018, on constate que, de manière générale, il n'y a pas eu de grande évolution concernant l'amélioration de la ponctualité.

1. Comment se positionne actuellement la Belgique par rapport aux autres pays européens en ce qui concerne ses performances sur le réseau ferroviaire? Peut-on détailler les performances belges en fonction de son niveau de sécurité, de ponctualité et de capacité?

2. Bestaat er een overzicht van de investeringen die op korte en middellange termijn nodig zijn om het Belgische net in een betere positie te brengen?

3. Het gebrek aan stiptheid is een terugkerend probleem en wordt veroorzaakt door diverse factoren. De herhaalde vertragingen kunnen het imago van ons land schaden en een negatieve invloed hebben op het toerisme, dat voor ons land belangrijk is. Welke mogelijkheden worden er onderzocht om de stiptheid op het gehele spoorwegnet te verbeteren?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3321 van de heer volksvertegenwoordiger Benoît Friart van 18 juli 2018 (Fr.):

1. Een recente studie opgenomen in onder meer het jaar-rapport van de Ombudsdienst vermeldt dat België zich niet bij de beste leerlingen van Europa bevindt inzake stiptheid. In deze studie werd uitgegaan van de stiptheidscijfers in 2017. Zoals de NMBS het uitlegt dient deze vaststelling echter genuanceerd te worden. De stiptheidscijfers worden immers beïnvloed door:

a) de berekeningswijze:

- Hierbij is het belangrijk te weten dat bijna ieder land een andere stipheidsdrempel gebruikt: in België is dit 6 minuten; in de andere Europese landen zien we variaties van 3 minuten tot 15 minuten;

- In bepaalde landen wordt bij de berekening van de stiptheid een opsplitsing gemaakt naargelang het soort verkeer: bijvoorbeeld tussen regionaal en lange afstandsverkeer. In België wordt de stiptheid berekend op basis van alle treinen van het binnenlands reizigersverkeer (ongeacht ze IC-L-S-P-trein zijn);

- Tenslotte speelt ook de plaats van de meting van de stiptheid een belangrijke rol: in België wordt de stiptheid gemeten op de eindbestemming van de trein en in het eerste station van de Brusselse Noord-Zuidverbinding (indien de trein in kwestie hier passeert). In andere landen wordt er vaak enkel op eindbestemming gemeten; anderzijds zien we in sommige landen dat er bovenop de eindbestemming ook in de belangrijke stations wordt gemeten.

b) andere beslissende factoren, onder andere:

- Netwerstructuur (ster, *bottlenecks*);
- Dichtheid van het verkeer;
- Ouderdom van de infrastructuur en van het rollend materieel.

2. Existe-t-il un état des lieux de la situation quant aux investissements nécessaires à court et moyen termes afin d'améliorer la position du réseau belge?

3. La ponctualité est un problème récurrent, causé par une multitude de facteurs. Des retards répétés peuvent nuire à l'image de notre pays où le tourisme occupe une place importante. Quelles sont les pistes étudiées pour améliorer davantage la ponctualité sur l'ensemble du réseau ferroviaire?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3321 de monsieur le député Benoît Friart du 18 juillet 2018 (Fr.):

1. Une étude récente, reprise entre autres dans le rapport annuel du Médiateur, indique que la Belgique ne fait pas partie des meilleurs élèves européens en matière de ponctualité. Cette étude se base sur les chiffres de la ponctualité de 2017. Comme l'explique la SNCB, cette constatation doit absolument être nuancée. Les chiffres de la ponctualité sont en effet influencés par:

a) la méthode de calcul:

- Ainsi, il est important de savoir que presque chaque pays utilise un seuil de ponctualité différent: en Belgique, il s'agit de 6 minutes; dans les autres pays européens il varie entre 3 et 15 minutes;

- Dans certains pays, une séparation est faite au niveau du type de trafic dans le calcul de la ponctualité: entre le trafic régional et le trafic longue distance par exemple. En Belgique, la ponctualité est calculée sur base de tous les trains du trafic voyageurs intérieur (qu'il s'agisse de trains IC-L-S ou P);

- Enfin, la mesure de la ponctualité joue également un rôle important: en Belgique, la ponctualité est mesurée entre la destination finale du train et la première gare de la liaison Bruxelles Nord-Midi (dans le cas où le train en question la franchit). Dans d'autres pays, la mesure est souvent réalisée uniquement sur base de la destination finale; mais on voit aussi dans certains pays que la mesure tient également compte des gares importantes, en plus de la destination finale.

b) d'autres facteurs déterminants, entre autres:

- Structure du réseau (étoile, *bottlenecks*);
- Densité du trafic;
- Âge de l'infrastructure et du matériel roulant.

Bovenstaande elementen beïnvloeden onder meer het aantal incidenten en de mate waarmee een sneeuwbaaleffect aan vertragingen wordt gecreëerd in geval van incident.

Om het gebied van stiptheid af te sluiten, nog dit:

- Elk land gebruikt een verschillende methodologie (stiptheidsdrempel, treinen/in rekening houdende segmenten);
- Elk netwerk heeft bijzonderheden op vlak structuur, infrastructuur, dichtheid van het verkeer, enz.;
- Het is alleen maar door dezelfde parameters voor elk land toe te passen dat neutrale vergelijkingen mogelijk zijn.

Infrabel benadrukt het feit dat een gezamenlijke methode noodzakelijk is om betrouwbare vergelijkingen tussen landen te kunnen uitvoeren. Er is trouwens een werkgroep opgericht om de prestaties van de Europese infrastructuurbeheerders te meten en met elkaar te vergelijken. De bedoeling van de werkgroep is onder meer de methodes voor de meting van de prestaties te uniformiseren. Momenteel is het enkel nog maar mogelijk vergelijkende metingen uit te voeren op het vlak van stiptheid. Van de stipheidscijfers van het Belgische spoornet wordt maandelijks een rapport opgemaakt dat beschikbaar is op www.infrabel.be in de rubriek "stiptheid". De stiptheid wordt gemeten op basis van verschillende factoren en de belangrijkste oorzaken van vertragingen worden maandelijks in het stipheidsrapport gepubliceerd.

Bovendien geeft de NMBS aan dat de cijfers voor de positie van België ten opzichte van andere Europese landen wat spoorveiligheid betreft beschikbaar in het *Safety Interim Report 2017* gepubliceerd op de EUAR-website op 1 december 2017 zijn. De cijfers in het rapport hebben betrekking op de door de nationale overheden geleverde cijfers van 2015 en significante ongevallen van 2016.

Uit de cijfers blijkt dat het aantal incidenten globaal blijft dalen. Om België in perspectief met andere landen te kunnen plaatsen moeten, net zoals bij de stiptheid hierboven, enkele elementen in beschouwing worden genomen (sterk netwerk, dichtheid van het verkeer, enz.).

Louter ter illustratie worden hieronder enkele statistieken meegegeven:

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).

Les éléments ci-dessus ont une influence, entre autres, sur le nombre d'incidents et sur la manière dont "un effet boule de neige" est créé sur les retards en cas d'incident.

Pour conclure sur le domaine de la ponctualité:

- Chaque pays utilise une méthodologie différente (seuil de ponctualité, trains/segments pris en compte);
- Chaque réseau présente des spécificités en termes de structure, infrastructure, densité du trafic, etc.;
- C'est seulement en appliquant les mêmes paramètres pour chaque pays que des comparaisons neutres sont possibles.

Infrabel insiste aussi sur le fait qu'une méthode commune est nécessaire pour pouvoir réaliser des comparaisons fiables entre pays. Une initiative est d'ailleurs en cours pour mesurer et comparer les performances des gestionnaires d'infrastructure européens. Un des objectifs de ce groupe de travail est de faire converger les méthodes de mesure des performances, qui pour le moment ne permettent qu'une comparabilité limitée, notamment en matière de ponctualité. Les performances du réseau belge en matière de ponctualité font l'objet d'un rapport mensuel qui est disponible sur le site www.infrabel.be sous la rubrique ponctualité. La ponctualité est mesurée par rapport aux différents facteurs et les causes de retard les plus importantes y sont mentionnées chaque mois.

La SNCB précise en outre que les chiffres relatifs à la position de la Belgique vis-à-vis des autres pays européens en matière de sécurité ferroviaire sont disponibles dans le *Safety Interim Report 2017* publié sur le site web EUAR le 1er décembre 2017. Les chiffres de ce rapport sont ceux fournis par les autorités nationales en 2015 et en 2016 pour les accidents significatifs.

Il en ressort que le nombre d'incidents continue globalement de diminuer. Pour pouvoir placer la Belgique en perspective avec d'autres pays, quelques éléments doivent être pris en considération, à l'instar du thème de la ponctualité expliqué ci-dessus (réseau en étoile, densité du trafic, etc.).

Afin d'illustrer ces propos, quelques statistiques sont fournies.

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).

2. Infrabel en de NMBS hebben een gemeenschappelijk actieplan gelanceerd om op korte termijn de stiptheid op het spoornet te verbeteren.

Daarnaast voert Infrabel een grootschalige oefening uit, namelijk een volledige audit van de staat van het spoornet. Aan de hand van de resultaten van de audit (die normaal gezien vrij snel beschikbaar zullen zijn) zal dan nauwkeuriger op de vragen kunnen geantwoord worden.

3. De NMBS is van mening dat de stiptheid de afgelopen periode onder de verwachtingen blijft.

Verschillende zaken liggen aan de basis hiervan:

- Een toename van het aantal incidenten gelinkt aan de spoorweginfrastructuur;
- Een toename van het aantal materieelincidenten;
- Een blijvend hoog niveau van het aantal incidenten veroorzaakt door externe factoren (trespassing, persoonsaanrijdingen, ongevallen aan overwegen, enz.);
- Een blijvende grote impact van de werkzaamheden aan het spoor uitgevoerd door Infrabel. Zo ondervindt het treinverkeer op diverse locaties hinder van deze werken. Deze werken brengen exploitatiebeperkingen en snelheidsverminderingen met zich mee. In geval van incidenten heeft dit tot gevolg dat het moeilijker wordt om het treinverkeer bij te sturen, want er zijn minder opties. Dit leidt ertoe dat een incident meer minuten vertraging veroorzaakt;
- De gekende capaciteitsproblemen in de Brusselse Noord-zuidverbinding. De combinatie van deze *bottleneck* met het intensieve treinverkeer maakt dat het minste incident aan één trein een sneeuwbaaleffect doet ontstaan, dat uitdijt op de treinen die volgen. Zeker tijdens de spitsuren, is dit sneeuwbaaleffect aan vertragingen sterk voelbaar.

De NMBS streeft verder naar een continue verbetering van de stiptheid. Hiervoor neemt ze via haar actieplan "Stiptheid" de nodige initiatieven gericht op:

- Het vermijden van incidenten. Via verschillende acties beoogt de NMBS in samenwerking met Infrabel de directe bronnen van vertraging te reduceren.
 - o Het betreft incidenten gelinkt aan het rollend materieel, de infrastructuur, derden (onder andere trespassing en persoonsaanrijding). De acties gericht op het rollend materieel hebben echter vaak pas een effect op langere termijn;
 - o De NMBS voerde in juni een nieuwe vertrekprocedure van de treinen in. Deze procedure moet tijdig opgestart worden, zodat er geen bijkomende vertraging wordt opgelopen bij iedere stop;
 - o Het seinpersoneel van Infrabel wordt eveneens gesensibiliseerd om de vertrekseinen in de stations tijdig open te zetten;

2. À court terme un plan d'actions commun entre Infrabel et la SNCB est en cours d'exécution afin d'améliorer la ponctualité sur le réseau.

Par ailleurs, Infrabel mène un exercice de grande envergure: un audit complet de l'état du réseau. Sur base des résultats de cet audit (qui doivent arriver dans un délai relativement court), il sera possible de répondre de manière plus précise aux questions posées.

3. La SNCB estime que la ponctualité reste, ces dernières années, en-dessous des attentes.

Différents éléments peuvent l'expliquer:

- Une augmentation du nombre d'incidents liés à l'infrastructure ferroviaire;
 - Une augmentation du nombre d'incidents de matériel;
 - Un niveau restant élevé du nombre d'incidents causés par des facteurs externes (intrusion, heurts de personne, accidents aux passages à niveau, etc.);
 - Un impact élevé des interventions à la voie réalisées par Infrabel. Il en découle, en divers endroits, des gênes pour le trafic. Ces travaux engendrent en effet des limitations d'exploitation et des diminutions de vitesse. En cas d'incidents, cela rend plus difficile la gestion du trafic des trains puisqu'il y a moins d'options possibles. Cela mène en outre à ce qu'un incident cause plus de minutes de retard;
 - Les problèmes connus de capacité dans la liaison Bruxelles Nord-Midi. La combinaison de ce goulet d'étranglement et du trafic intense des trains fait que le moindre incident à un train provoque "un effet boule de neige", qui impacte les trains suivants. Cet "effet boule de neige" sur les retards est d'autant plus sensible pendant les heures de pointe.
- La SNCB s'engage à améliorer continuellement la ponctualité. À cet égard, elle prend, via son plan d'action "Ponctualité", les initiatives nécessaires visant à:
- Éviter les incidents. Par l'intermédiaire de différentes actions, la SNCB vise, en collaboration avec Infrabel, à réduire les sources directes de retard.
 - o Cela concerne les incidents liés au matériel roulant, à l'infrastructure, aux tiers (entre autres, les intrusions et les heurts de personnes). Les actions orientées sur le matériel roulant ont souvent un effet à long terme;
 - o La SNCB a élaboré en juin une nouvelle procédure de départ des trains. Celle-ci doit être démarrée à temps, de sorte qu'il n'y ait plus de retard supplémentaire à chaque arrêt;
 - o Le personnel de signalisation d'Infrabel est également sensibilisé à l'ouverture dans les temps des signaux de départ ;

o Om het eerste vertrek van de treinen in de bundels verder te optimaliseren, hertekent de NMBS haar lokale organisatie in de bundels.

- Het beperken van de gevolgen van incidenten. Diverse initiatieven zijn lopend die moeten leiden tot:

o Een snelle (technische) interventie in geval van defecten (rollend materieel en infrastructuur);

o Een evenwicht tussen de hoeveelheid aan infrastructuurwerken, de beschikbare capaciteit en een aanvaardbaar stiptheidsniveau;

o Efficiënt incident management wat moet resulteren in een vlotte bijsturing van het treinverkeer. Het proactief aan kant zetten, door het seinpersoneel van Infrabel, van goederentreinen die buiten het rijpad rijden maakt hier deel van uit;

o Een robuust transportplan (waardoor kleine incidenten gemakkelijk opgevangen kunnen worden en slechts een beperkte vertraging last veroorzaken). In dit kader worden de "zwakst presterende" treinen systematisch geanalyseerd en worden, waar nodig, aanpassingen aan de dienstregeling doorgevoerd;

o Om de gevolgen van maatschappelijk fenomeen *trespassing* in te dijken, werd in december 2017 een reglementaire aanpassing doorgevoerd die tot doel heeft het aantal GSM-R alarmen te reduceren. De rigoureuze toepassing van deze reglementering wordt nauwgezet opgevolgd.

Zoals hierboven in punt 2 geschreven hebben Infrabel en de NMBS een gemeenschappelijk actieplan gelanceerd om op korte termijn de stiptheid op het spoornet te verbeteren.

DO 2017201824409

Vraag nr. 3323 van de heer volksvertegenwoordiger Benoît Friart van 24 juli 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Koperdiefstal op het spoornet.

We vernamen zeer onlangs dat koperdiefstal op het spoornet wellicht het werk van een georganiseerde bende is geworden.

Volgens de manager van het district Zuid-Oost (Luik, Namen en Luxemburg) voor Infrabel vinden er sinds mei systematisch om de twee dagen koperdiefstallen plaats.

o Pour optimiser les premiers départs des trains dans les faisceaux, la SNCB procède à une révision de son organisation locale dans les faisceaux.

- La limitation des conséquences des incidents. Des initiatives diverses sont en cours qui doivent mener à:

o Une intervention (technique) rapide en cas de défauts (au matériel roulant et à l'infrastructure);

o Un équilibre entre le nombre de travaux d'infrastructure, la capacité disponible et un niveau acceptable de ponctualité;

o Un management efficace des incidents qui doit résulter en une redirection rapide du trafic des trains. Il s'agit notamment de la mise à l'écart proactive, par le personnel de signalisation d'Infrabel, des trains de marchandises qui circulent en dehors du sillon;

o Un plan de transport robuste (permettant d'absorber facilement de petits incidents et limitant la charge de retard causée). Dans ce cadre, les trains "aux prestations les plus faibles" sont systématiquement analysés et, si nécessaire, des adaptations au service des trains sont implémentées;

o Pour endiguer le phénomène de société des "intrusions", une adaptation à la réglementation a été introduite ayant comme objectif de réduire le nombre d'alarmes GSM-R. L'application rigoureuse de cette réglementation est scrupuleusement suivie.

Comme écrit au point 2 ci-dessus, à court terme un plan d'actions commun entre Infrabel et la SNCB est en cours d'exécution afin d'améliorer la ponctualité sur le réseau.

DO 2017201824409

Question n° 3323 de monsieur le député Benoît Friart du 24 juillet 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le vol de cuivre sur le réseau ferré.

Tout récemment, nous apprenions que le vol des cuivres sur le réseau ferré pourrait être devenu l'activité d'une bande organisée.

Selon le manager du district Sud-Est (Liège, Namur et Luxembourg) pour Infrabel, "depuis le mois de mai, c'est tous les deux jours, systématiquement".

Waar tot nog toe gericht enkele meters koperkabel werden gestolen, gaat het nu om een bijzonder goed georganiseerde activiteit: de dieven zouden een vrachtwagen gebruiken die met een bobijn is uitgerust, waarlangs de koperkabel, die honderden meters verder werd doorgesnoeid, wordt opgerold. Alles gebeurt discreet en snel: de hele operatie zou niet meer dan een vijftiental minuten in beslag nemen. Bovendien zouden de dieven het niet langer alleen op koper hebben gemunt, maar ook met aluminiumkabels aan de haal gaan, ook al zijn die maar een derde waard. Maandelijks zou op die manier voor niet minder dan 50.000 euro worden buitgemaakt.

In 2012 vonden 1.362 kabeldiefstallen plaats, met 66.440 minuten vertraging en vele afgeschafte treinen tot gevolg. Dankzij een nationaal actieplan kon het probleem in 2013 worden ingedamd (met in 2015 810 diefstallen, d.i. een daling met 40,5% in vergelijking met 2013).

1. Op welke plaatsen deden zich al van die grootschalige diefstallen voor?

2. Hoeveel koperdiefstallen werden er in totaal vastgesteld sinds januari van dit jaar? Kunt u me de cijfers per provincie bezorgen?

3. Welke politieprocedure wordt er gevolgd wanneer een diefstal wordt vastgesteld?

4. Welke aanvullende maatregelen kunt u nog nemen bij het nationale actieplan in het kader van de strijd tegen diefstallen door georganiseerde bendes?

5. De kans is groot dat de dieven het koper in het buitenland te gelde maken. Kan daarover overleg met onze buurlanden op gang worden gebracht?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3323 van de heer volksvertegenwoordiger Benoît Friart van 24 juli 2018 (Fr.):

1 en 2. In de eerste 6 maanden van het jaar 2018, werden er op het spoornet van Infrabel evenveel koperdiefstallen gepleegd als in het hele jaar 2017. De infrastructuurbeheerder registreerde niet minder dan 64 incidenten, tegenover 63 voor heel 2017. De maand juni spant de kroon met 27 opgetekende gevallen. Twee zones worden het zwaarst getroffen: het oosten van Luik en de lijn Namen-Brussel. Het is niet mogelijk om de cijfers op te splitsen per provincie.

3. Voor het antwoord op deze vraag dient u zich te wenden tot de FOD Binnenlandse Zaken.

4. Voor het antwoord op deze vraag dient u zich te wenden tot de FOD Binnenlandse Zaken.

En effet, alors que jusqu'à présent il s'agissait de vols ponctuels pour quelques mètres de cuivre, aujourd'hui, c'est devenu une activité très bien organisée: les malfrats utiliseraient un camion dans lequel une bobine enroule le câble de cuivre coupé des centaines de mètres plus loin. La manoeuvre est discrète et rapide. En effet, cela ne durerait qu'une quinzaine de minutes. De plus, ils ne se limiteraient plus au cuivre mais voleraient également les câbles en aluminium même s'ils ont trois fois moins de valeur. Au total, cela représenterait un butin de 50.000 euros par mois.

En 2012, il y avait 1.362 vols de câbles pour 66.440 minutes de retard sur le rail et la suppression de nombreux trains. En 2013, un plan d'action national avait permis d'enrayer ce fléau (810 vols en 2015 soit une baisse de 40,5 % par rapport à 2013).

1. Quels sont les sites qui ont déjà été touchés par ces vols de grande ampleur?

2. Au total, depuis janvier 2018, combien de vols de cuivre ont été constatés? Disposez-vous de chiffres répartis selon la province considérée?

3. Quelle est la procédure policière lorsqu'un vol est constaté?

4. Quelles mesures complémentaires au plan d'action national pourriez-vous prendre dans le cadre de la lutte contre le vol en bande organisée?

5. S'il est probable que les voleurs vendent ensuite le cuivre à l'étranger, une concertation avec les pays voisins serait-elle envisageable?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3323 de monsieur le député Benoît Friart du 24 juillet 2018 (Fr.):

1 et 2. Sur les 6 premiers mois de l'année 2018, Infrabel a subi autant de vols que sur l'ensemble de l'année 2017. Le gestionnaire d'infrastructure déplore pas moins de 64 incidents, contre 63 au total en 2017. Juin est le mois record avec 27 faits recensés. Deux zones sont particulièrement ciblées : l'est de Liège et la ligne Namur-Bruxelles. Il n'est pas possible de fournir des données par province.

3. Pour obtenir la réponse à cette question, vous devez vous adresser au SPF Intérieur.

4. Pour obtenir la réponse à cette question, vous devez vous adresser au SPF Intérieur.

5. Ik ben voorlopig niet in het bezit van cijfers omtrent de verkoop in het buitenland van deze goederen. Overleg met het buitenland is thans niet gepland.

DO 2017201824474

Vraag nr. 3329 van de heer volksvertegenwoordiger Marcel Cheron van 31 juli 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Meer gevallen van kabeldiefstal.

De voorbije weken werden in de regio van Gembloux en Luik verschillende gevallen van kabeldiefstal gemeld. De modi operandi waren heel gelijkaardig, wat doet vermoeden dat er sprake is van een goed georganiseerde bende. De meeste kabeldiefstallen worden gepleegd aan sporen in de buurt van grote verkeersaders en snelwegen, en er werd gebruikgemaakt van beproefde technieken.

De spoorwegpolitie, die bestaat uit 30 agenten voor de hele provincie Namen, kan geen toezicht houden over alle baanvakken van het spoorwegnet. Als de dienst wordt hervormd, zal het aantal agenten nog verminderen, en zal de post in Namen eenvoudigweg worden afgeschaft.

In 2013 liet Infrabel een aantal technische aanpassingen om de diefstallen tegen te gaan bestuderen: het markeren van de kabels, het vervangen van koperkabels door aluminium waar mogelijk, het bevestigen of betonneren van de koperkabels langs de sporen, enz.

1. Hoever staat het met dat onderzoek?
2. Worden er nog andere mogelijkheden overwogen op korte termijn?
3. Zal de hervorming van de spoorwegpolitie weldra uitgevoerd worden?
4. Is het niet mogelijk om het aantal personeelsleden bij de spoorwegpolitie onveranderd te laten, opdat een aantal van hen prioritair kunnen worden ingezet om kabeldiefstallen tegen te gaan?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3329 van de heer volksvertegenwoordiger Marcel Cheron van 31 juli 2018 (Fr.):

1 en 2. Infrabel tracht een antwoord te vinden op de kabeldiefstalplaag die zowel hinder veroorzaakt voor de reizigers als hoge kosten met zich meebrengt voor de infrastructuurbeheerder.

5. Je n'ai pour l'instant pas de chiffres quant à la vente de cette marchandise à l'étranger. Une concertation avec des pays étrangers n'est actuellement pas prévue.

DO 2017201824474

Question n° 3329 de monsieur le député Marcel Cheron du 31 juillet 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La recrudescence des vols de câbles.

Plusieurs faits de vols de câbles ont été dénoncés ces dernières semaines, dans la région de Gembloux mais aussi de Liège. Le mode opératoire tout d'abord est assez similaire et laisse penser à une bande bien organisée. La grande majorité des faits sont commis sur des voies situées à proximité de grands axes et autoroutes, avec des techniques bien rodées.

La police des chemins de fer, composée de trente agents pour l'intégralité du territoire provincial namurois ne peut surveiller tous les tronçons du réseau ferroviaire. Si la réforme du service est opérée, ce chiffre diminuera encore, et le poste de Namur sera tout simplement supprimé.

En 2013, Infrabel avait mis à l'étude des aménagements techniques pour endiguer le phénomène: marquage des câbles, utilisation préférentielle de l'aluminium, fixation ou coulage des câbles dans du béton le long des voies, etc.

1. Pouvez-vous indiquer où en sont ces réflexions?
2. D'autres pistes sont-elles envisagées à court terme?
3. La réforme de la police des chemins de fer est-elle en voie de concrétisation?
4. Un maintien des effectifs de la police des chemins de fer, avec pour certains l'objectif prioritaire de lutter contre le vol de câbles, est-il envisageable?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3329 de monsieur le député Marcel Cheron du 31 juillet 2018 (Fr.):

1 et 2. Infrabel tente de réagir face au fléau que constituent les vols de câbles qui génèrent à la fois des nuisances pour les usagers du train et des coûts très importants pour le gestionnaire d'infrastructure.

Het betonneren van de kabels maakt deel uit van de structurele maatregelen tegen kabeldiefstallen in de zogenaamde gevoelige installaties, zijnde:

- de installaties in gebieden waar de voorbije twee jaar minstens één kabeldiefstal werd gepleegd;
- waar koperkabels niet vervangen kunnen worden door aluminiumkabels.

In september 2018 waren in totaal 18 kilometer kabels-leuven gebetonneerd.

Het actieplan tegen kabeldiefstal wordt ook nog steeds verdergezet: vervanging van koper door aluminium waar mogelijk, reliëfdruk op de buitenmantel van de kabels, andere kleur voor de aardingskabels, sensibiliseringscampagnes, enz.

Daarnaast worden andere oplossingen getest, die Infrabel liever niet wil onthullen zodat ze niet door dieven kunnen worden gedwarsboomd.

3 en 4. De vragen betreffende de spoorwegpolitie en de middelen waarover deze beschikt, behoren tot de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken.

DO 2017201824522

Vraag nr. 3335 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 01 augustus 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

De geldigheid van Rail Passes en Go Passes.

Aan personen die zich slechts enkele keren per jaar met de trein verplaatsen, wordt sterk aanbevolen een Rail Pass of Go Pass te kopen.

Die rittenkaarten zijn een jaar geldig. Het gebeurt echter dat sommige gebruikers het aantal ritten op de kaart niet binnen die termijn opgebruiken.

Waarom is de geldigheid van de biljetten vastgesteld op één jaar? Verdient een onbeperkte geldigheid niet de voorkeur, aangezien de reiziger betaald heeft voor een bepaald aantal ritten?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3335 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Kattrin Jadin van 01 augustus 2018 (Fr.):

Le bétonnage des câbles fait partie des mesures structurales visant à lutter contre le vol de câbles dans les installations dites sensibles, à savoir:

- les installations situées dans des zones où au moins un vol a eu lieu les deux dernières années;
- là où les câbles en cuivre ne peuvent pas être remplacés par des câbles en aluminium.

Au total, 18 kilomètres de caniveaux étaient bétonnés en septembre 2018.

Le plan d'action contre les vols de câbles est également toujours en cours: remplacement du cuivre par de l'aluminium quand c'est possible, marquage en relief sur le conducteur, modification de la couleur des câbles de terre, campagnes de sensibilisation, etc.

En outre, d'autres solutions, qu'Infrabel préfère ne pas dévoiler afin de ne pas pouvoir être déjouées par les voleurs, sont testées.

3 et 4. Les questions relatives à la police des chemins de fer et aux moyens dont celle-ci dispose, relèvent de la compétence du ministre de l'Intérieur.

DO 2017201824522

Question n° 3335 de madame la députée Kattrin Jadin du 01 août 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La validité des billets Rail Pass et Go Pass.

Dans le cadre de l'utilisation des transports en commun, des personnes n'utilisent le train que quelques fois par an. Dans ce cas, il leur est vivement conseillé d'acheter des Rail Pass et des Go Pass.

Ces billets ont une validité d'un an. Or, il arrive parfois que certains usagers n'épuisent pas le nombre de trajets prévus.

Pourquoi la validité de ces billets est-elle d'un an? Étant donné que l'utilisateur a payé le prix pour un certain nombre de trajets, une validité illimitée, n'est-elle pas préférable?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3335 de madame la députée Kattrin Jadin du 01 août 2018 (Fr.):

De Rail Passes en Go Passes 10 zijn producten die bedoeld zijn voor personen die regelmatig met de trein reizen, alleen of met meer, naar eender welke bestemming in België. Deze passes zijn erg voordelig vermits de reiziger een aanzienlijke korting geniet op de prijs van de standaardbiljetten: een Rail Pass kost 77 euro voor tien enkele reizen in 2e klas en een Go Pass 10 kost 52 euro.

De prijskorting wordt toegekend omwille van het gegroepeerd aankopen van biljetten die één jaar geldig zijn vanaf de eerste datum van gebruik. Zonder geldigheidsperiode is deze kortingslogica niet langer van toepassing. Een interne studie van de NMBS heeft overigens aangetoond dat de Passes in 92 % van de gevallen binnen de zes maanden na het eerste gebruik worden opgebruikt. De vraag om de geldigheidsbeperking op te heffen, zou dus slechts betrekking hebben op een beperkt deel van de gebruikers.

De conclusie is dus dat de NMBS niet wenst in te gaan op het verzoek om de geldigheidsdatum te schrappen, dit om te garanderen dat uitsluitend regelmatige reizigers deze voordelige prijsvoorwaarden genieten.

DO 2017201824540

Vraag nr. 3339 van de heer volksvertegenwoordiger Dirk Van der Maelen van 07 augustus 2018 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Station Geraardsbergen.

Eind juli 2018 werd aangekondigd dat de Ministerraad zijn akkoord zou hebben gegeven om aan het Geraardsbergse treinstation een parkeertoren te bouwen en de perrons van het station opnieuw aan te leggen.

1. Wanneer start de bouw van de parkeertoren aan het station van Geraardsbergen?
2. Is de bouw van deze parkeertoren contractueel vastgelegd of moet deze nog bevestigd worden?
3. Indien nog niet bevestigd, welke stappen dienen er nog te worden gezet?
4. Wanneer start de heraanleg van de perrons van het Geraardsbergse station?
5. Is de heraanleg van de perrons contractueel vastgelegd of moet deze nog bevestigd worden?
6. Indien nog niet contractueel vastgelegd, welke stappen dienen nog gezet te worden?

Les billets Rail Pass et Go Pass 10 sont des produits destinés aux personnes qui voyagent régulièrement en train, seules ou à plusieurs et pour n'importe quelle destination en Belgique. Ces pass sont très avantageux car le voyageur bénéficie d'une réduction significative par rapport au prix des billets standards: le billet Rail Pass coûte 77 euros pour dix voyages simples en 2e classe et le billet Go Pass 10 coûte 52 euros.

La réduction de prix est accordée du fait de l'achat groupé de billets qui sont valables un an à partir de la première date d'utilisation. Sans période de validité, cette logique de réduction n'est plus d'application. Une étude interne à la SNCB a d'ailleurs montré que dans 92 % des cas, les pass sont utilisés dans les six mois après la première utilisation. La demande de lever la limitation de la validité ne concernerait donc qu'une faible partie des utilisateurs.

En conclusion, la SNCB ne souhaite pas répondre à la demande de suppression de la date de validité, et ce pour garantir que seuls les voyageurs réguliers bénéficient de ces conditions de prix avantageuses.

DO 2017201824540

Question n° 3339 de monsieur le député Dirk Van der Maelen du 07 août 2018 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La gare de Grammont.

Il nous est revenu fin juillet 2018 que le Conseil des ministres aurait accordé son feu vert à la construction d'un parking à la gare de Grammont, ainsi qu'au réaménagement des quais.

1. À quelle date la construction du parking de la gare de Grammont débutera-t-elle?
2. Le contrat pour ces travaux est-il déjà signé ou doit-il encore être confirmé?
3. Si le contrat reste à confirmer, quelles sont les démarches qui doivent encore être accomplies?
4. Quand le réaménagement des quais de la gare de Grammont commencera-t-il?
5. Le contrat pour ces travaux est-il déjà signé ou doit-il encore être confirmé?
6. Si le contrat reste à confirmer, quelles sont les démarches qui doivent encore être accomplies?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3339 van de heer volksvertegenwoordiger Dirk Van der Maelen van 07 augustus 2018 (N.):

Wat het station Geraardsbergen betreft, gaat het om twee projecten. De algemene doelstelling is de site uit te bouwen tot een volwaardig multimodaal knooppunt. De deelprojecten passen in de ruimtelijke visie zoals ontwikkeld in het masterplan stationsomgeving Geraardsbergen.

1. Enerzijds is er de volledige vernieuwing van de peroninfrastructuur en de toegangen tot de perrons. Deze werken, waarvan de totale kostprijs 12,76 miljoen courante euro bedraagt, passen deels in het strategisch meerjareninvesteringsplan. Het betreft een gemengd project NMBS-Infrabel.

De doelstellingen zijn het realiseren van integrale toegankelijkheid, het verbeteren van de kwaliteit van het ont-haal reizigers, het verhogen van de veiligheid op de perrons en het vergemakkelijken van de toegang bij aansluitingen. Het project voorziet in de modernisering van de verouderde perroninfrastructuur (vernieuwen perrons en luifels) en in de realisatie van een voetgangersbrug uitgerust met liften en vaste trappen.

De milieuvergunning zal in 2022 aangevraagd worden. Het aanbestedingsdossier zal eveneens in 2022 klaar zijn. De gunning wordt in 2023 verwacht zodat de werken kunnen worden ingepland in de periode 2024-2027.

2. Anderzijds is er het afstemmen van de parkeercapaciteit op de vraag en het concentreren van de parkeercapaciteit op één plaats dicht bij het station. Daartoe wordt voorzien in de bouw van een parkeergebouw met een capaciteit van 500 tot 600 plaatsen en waarvan de totale kostprijs 12,99 miljoen courante euro bedraagt.

De milieuvergunning zal in 2020 aangevraagd worden. Het aanbestedingsdossier zal in 2021 klaar zijn. De gunning wordt in 2022 verwacht zodat de werken kunnen worden ingepland in de periode 2022-2025.

De start van de werken is afhankelijk van het herlocaliseren van sommige activiteiten van Infrabel in een Logistiek Centrum Infrastructuur dat er moet komen in Zottegem waarvoor het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning nodig is.

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3339 de monsieur le député Dirk Van der Maelen du 07 août 2018 (N.):

En ce qui concerne la gare de Grammont, il s'agit de deux projets. L'objectif général consiste à développer le site en un noeud multimodal à part entière. Les sous-projets s'intègrent dans la vision d'aménagement du territoire développée dans le masterplan relatif aux abords de la gare de Grammont.

1. D'une part, il y a le renouvellement complet de l'infrastructure de quai et des accès aux quais. Ces travaux, d'un coût total de 12,76 millions d'euros courants, s'inscrivent en partie dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement. Il s'agit d'un projet mixte SNCB-Infrabel.

Les objectifs sont la réalisation de l'accessibilité intégrale, l'amélioration de la qualité de l'accueil des voyageurs, l'accroissement de la sécurité sur les quais et la facilitation d'accès en cas de correspondances. Le projet prévoit la modernisation de l'infrastructure de quais obso-lètes (renouvellement des quais et des marquises) et la réa-lisation d'une passerelle pour piétons équipée d'ascenseurs et d'escaliers fixes.

Le permis d'environnement sera demandé en 2022. Le dossier d'adjudication sera également prêt en 2022. L'attribution est attendue en 2023 afin que les travaux puissent être programmés durant la période de 2024 à 2027.

2. D'autre part, il y a l'ajustement de la capacité de stationnement à la demande et la concentration de la capacité de stationnement en un seul lieu, proche de la gare. Il est prévu, à cette fin, de construire un bâtiment de parking offrant une capacité de 500 à 600 places et d'un coût total de 12,99 millions d'euros courants.

Le permis d'environnement sera demandé en 2020. Le dossier d'adjudication sera prêt en 2021. L'attribution est attendue en 2022 afin que les travaux puissent être programmés durant la période de 2022 à 2025.

Le début des travaux dépend de la relocalisation de certaines activités d'Infrabel dans un Centre Logistique Infrastructure à construire à Zottegem, pour lequel l'obtention d'un permis d'urbanisme est requis.

DO 2017201824567

Vraag nr. 3342 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Scourneau van 08 augustus 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Vervoersplan 2017-2020. - Renovatie van het station Eigenbrakel.

Bij de voorstelling van het vervoersplan 2017-2020 in maart 2017 kondigden de verantwoordelijken van de NMBS aan dat het station Eigenbrakel zou worden gerenoveerd. Bij die renovatie zouden het dak, de ramen, de loketten, de wachtzaal en de voorgevel vernieuwd worden. Dit zou in 2017 en 2018 gebeuren.

Ter voorbereiding van de werken werd het onthaal van de reizigers verhuisd naar een container, die in het najaar van 2017 werd ingericht. Sindsdien zouden de werken stilliggen. Er werd enkel nog een handelsconcessie voor een krantenwinkel toegekend.

Enkele duizenden reizigers uit de grootste gemeente van Waals-Brabant en het NMBS-personeel moeten het nu dus stellen met een container, in de hoop dat de situatie ooit eens zal verbeteren, en zien geen renovatiewerken gebeuren rond het station, dat nu al maandenlang gesloten is.

Kunt u het tijdpad voor de renovatiewerken van het station Eigenbrakel meedelen, opdat de reizigers kunnen worden gerustgesteld?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3342 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Scourneau van 08 augustus 2018 (Fr.):

De NMBS heeft in de herfst van 2017 een voorlopig station geplaatst dat het mogelijk maakt om de klanten onder de beste omstandigheden te onthalen.

De NMBS kon vervolgens begin 2018 van start gaan met de eerste fase van de werken, die bestond uit het verwijderen van asbest uit het gebouw. Deze werken waren niet erg zichtbaar van buitenaf, maar vormden een onmisbare voorbereidende fase.

De tweede fase van de werken bestaat uit de volledige renovatie van het gebouw (vervanging van het dak, de ramen, de loketten, de wachtzaal en de renovatie van de gevel).

DO 2017201824567

Question n° 3342 de monsieur le député Vincent Scourneau du 08 août 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Plan de transport 2017-2020. - Rénovation de la gare de Braine-l'Alleud.

Lors de la présentation du plan de transport 2017-2020 en mars 2017, les responsables de la SNCB avaient précisé que la gare de Braine-l'Alleud devrait être rénovée. Cette rénovation consistait alors en un remplacement de la toiture, des châssis, des guichets, de la salle d'attente et la rénovation de la façade. Cette rénovation était prévue sur les deux années 2017 et 2018.

La préparation du chantier a été effectuée en déménageant l'accueil des voyageurs dans un container aménagé à l'automne 2017. Depuis ce déménagement, le chantier semble à l'arrêt. Seule une concession commerciale, une librairie, a été créée.

Plusieurs milliers de voyageurs de la plus grande commune du Brabant wallon et le personnel SNCB campent donc dans un container dans l'espoir de voir un jour leur situation s'améliorer, mais ne voient aucune activité de rénovation autour de cette gare fermée depuis de nombreux mois.

Pouvez-vous donner le planning des travaux de rénovation de la gare de Braine-l'Alleud afin de pouvoir rassurer les voyageurs?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3342 de monsieur le député Vincent Scourneau du 08 août 2018 (Fr.):

La SNCB a installé à l'automne 2017 une gare provisoire qui permet d'assurer dans de très bonnes conditions toutes les fonctions d'accueil à la clientèle.

La SNCB a ensuite pu entamer la première phase des travaux, début 2018. Celle-ci visait au désamiantage du bâtiment. Ces travaux n'ont pas été très visibles de l'extérieur, mais il s'agissait d'une phase préliminaire indispensable.

La deuxième phase des travaux consiste en la rénovation complète du bâtiment (remplacement de la toiture, des châssis, des guichets, de la salle d'attente et la rénovation de la façade).

De tweede fase van de werken is nog niet gestart. De gunning van de opdracht voor aanneming van werken loopt momenteel. De werken zullen starten in augustus 2019 en 200 werkdagen in beslag nemen.

DO 2017201824598

Vraag nr. 3348 van de heer volksvertegenwoordiger Marco Van Hees van 13 augustus 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Blue-bike.

Het is algemeen bekend dat de combinatie van trein en fiets belangrijk is om de *modal shift* op het stuk van mobiliteit te bevorderen. Het federale Parlement heeft tijdens deze zittingsperiode een resolutie in die zin goedgekeurd.

1. Hoe is het aantal gebruikers van het Blue-bikesysteem sinds 2013 geëvolueerd? Hoeveel gebruikers zijn er per Gewest?

2. Zal dat systeem binnenkort tot nieuwe stations worden uitgebreid? Zo ja, welke?

3. In Nederland telde het soortgelijke systeem van de OV-fiets in 2016 180.000 abonnees. Wat remt de ontwikkeling van dat systeem in België af? Heeft de NMBS een analyse daarover?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3348 van de heer volksvertegenwoordiger Marco Van Hees van 13 augustus 2018 (Fr.):

1. Betreffende de evolutie van het aantal gebruikers van het Blue-bikesysteem bezorg ik u een bijlage met de evolutie van het aantal leden en verhuringen van het Blue-bikesysteem sinds 2013, de evolutie van elk Blue-bikestation sinds 2013 uitgedrukt in aantal uitgevoerde ritten, als ook het aantal leden per provincie.

2. Wat uw tweede vraag betreft, zal de NMBS het Blue-bike-systeem inderdaad uitbreiden tot nieuwe stations. De volgende stations zullen er binnenkort mee worden uitgerust: Kontich-Lint, Tielt, Antwerpen-Zuid, Zaventem (dorp), Diegem, Izegem, Heverlee en Beveren.

3. Voor uw vraag betreffende het soortgelijke Nederlandse systeem van de OV-fiets, is het zo dat het gebruik van deelfietsen in Nederland niet kan vergeleken worden met dat in België. Er zijn immers grote verschillen tussen het noorden en het zuiden van ons land; bovendien zijn er gemeenten en steden die hun eigen deelfietssysteem hebben ontwikkeld.

La deuxième phase des travaux n'a pas encore commencé. Le marché de travaux est en cours d'attribution. Le chantier débutera en août 2019 pour une durée de 200 jours ouvrables.

DO 2017201824598

Question n° 3348 de monsieur le député Marco Van Hees du 13 août 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Blue-bike.

On connaît l'importance de la combinaison train-vélo pour favoriser le *modal shift* en matière de mobilité. Le Parlement fédéral a d'ailleurs voté une résolution en ce sens sous cette législature.

1. Quelle est l'évolution du nombre d'utilisateurs du système de Blue-bike depuis 2013? Pouvez-vous donner une ventilation par Région?

2. Ce système sera-t-il étendu à de nouvelles gares prochainement? Si oui, lesquelles?

3. Au Pays-Bas, le système équivalent OV Fiets comptait en 2016 180.000 abonnés. Quels sont les freins au développement de ce système en Belgique? La SNCB dispose-t-elle d'une analyse à ce sujet?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3348 de monsieur le député Marco Van Hees du 13 août 2018 (Fr.):

1. En ce qui concerne l'évolution du nombre d'utilisateurs du système de Blue-bike depuis 2013, je vous fournis une annexe qui présente l'évolution du nombre de membres et de locations de vélos Blue-bike depuis 2013, l'évolution de chaque station Blue-bike depuis 2013 en termes de trajets effectués, ainsi que le nombre de membres par province.

2. Pour répondre à votre deuxième question, la SNCB va effectivement étendre le système Blue-bike à de nouvelles gares. Les gares suivantes en seront prochainement équipées: Kontich-Lint, Tielt, Anvers-Sud, Zaventem (village), Diegem, Izegem, Heverlee, et Beveren.

3. En ce qui concerne votre question relative au système hollandais équivalent OV Fiets, l'utilisation des vélos partagés aux Pays-Bas ne peut pas être comparée avec l'utilisation qui en est faite en Belgique. En effet, il y a de grandes disparités entre le nord et le sud de notre pays; en outre, des communes et des villes ont développé leur propre système de vélos partagés.

De NMBS beschikt in dat verband over een studie die Blue-mobility heeft uitgevoerd om de succesfactoren te bepalen. Een van de conclusies legt een link tussen de dichtheid van het aantal locaties per provincie en het efficiënte gebruik van het deelfietssysteem. Dit impliceert een dichter netwerk van Blue-bike-stations, dat zich niet beperkt tot de omgeving van de treinstations.

Ter informatie, tot slot, zal de strategische toekomst van Blue-mobility voortaan worden bepaald door de aandeelhouders De Lijn, Fiets en Werk en de SRWT. De NMBS is met name geen aandeelhouder meer.

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 2017201824896

Vraag nr. 3380 van de heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 19 september 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Kabeldiefstallen op het spoorwegnet.

Sinds enkele jaren neemt het aantal kabeldiefstallen op het Belgische spoorwegnet toe, en de stijging van de koperprijs zet ook niet meteen een rem op deze problematische evolutie.

Terwijl de NMBS haar dienstverlening en meer bepaald de stiptheid van de treinen tracht te verbeteren, doet dit soort vandalisme de vele inspanningen vaak teniet, om nog te zwijgen over de financiële schade.

1. Hoe is het aantal kabeldiefstallen op het Belgische spoorwegnet de voorbije vijf jaar geëvolueerd?
2. Wat is de financiële schade die er de voorbije vijf jaar werd aangericht?
3. Hoe groot is de hierdoor veroorzaakte gecumuleerde vertraging?
4. Welke lijnen worden er het vaakst getroffen?
5. Wat doen de NMBS en Infrabel om het spoornet te beveiligen?
6. Zullen er in de toekomst nieuwe maatregelen worden genomen?

La SNCB dispose d'une étude à ce sujet réalisée par Blue-mobility afin de définir les facteurs de succès. Une des conclusions de cette étude établit un lien entre la densité du nombre de localités par province et l'utilisation efficace du système de partage de vélos. Ce qui implique un réseau de stations Blue-bike plus dense et pas uniquement autour des gares.

Enfin, pour votre information, l'avenir stratégique de Blue-mobility sera désormais défini par les actionnaires De Lijn, Fiets et Werk et la SRWT, la SNCB n'étant plus actionnaire de cette entreprise.

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 2017201824896

Question n° 3380 de monsieur le député Gilles Foret du 19 septembre 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les vols de câbles sur le réseau ferroviaire.

Depuis quelques années, les vols de câbles sur le réseau ferroviaire belge se font de plus en plus nombreux et la hausse du prix du cuivre n'aide pas à endiguer ce phénomène très problématique.

Alors que la SNCB tente d'améliorer ses services et, notamment, sa ponctualité, de tels actes de vandalisme réduisent parfois à néant de nombreux efforts sans compter le coût financier engendré.

1. Quelle est l'évolution sur les cinq dernières années des faits de vols de câbles sur le réseau ferroviaire belge?
2. À combien se chiffrent les dégâts sur ces cinq dernières années?
3. En ce qui concerne le retard cumulé, quels sont les chiffres?
4. Quelles sont les lignes les plus touchées?
5. Comment la SNCB et Infrabel procèdent-elles pour protéger le réseau?
6. À l'avenir, de nouvelles mesures vont-elles être prises?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3380 van de heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 19 september 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).

DO 2018201925271

Vraag nr. 3414 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 25 oktober 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Overeenkomst tussen Belgocontrol en het Waalse Gewest.

Ter vervollediging van mijn informatie betreffende de overeenkomst die onlangs tussen Belgocontrol en het Waalse Gewest werd gesloten, zou ik graag antwoorden krijgen op de volgende vragen.

1. Wat staat er exact in dat akkoord? Welke doelstellingen worden er beoogd?
2. Wat is het tijdspad voor de uitvoering van die overeenkomst?
3. Welke budgetten worden er mogelijk uitgetrokken?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3414 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 25 oktober 2018 (Fr.):

Zoals u aangeeft, betreft het een akkoord tussen Belgocontrol en het Waalse Gewest. Het heeft geen uitstaans met de federale Staat.

Hieronder gaat evenwel het antwoord van Belgocontrol over dit akkoord, dat niet overeenstemt met de opdrachten die de federale Staat in het beheerscontract heeft toevertrouwd aan Belgocontrol.

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3380 de monsieur le député Gilles Foret du 19 septembre 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 2018201925271

Question n° 3414 de monsieur le député Gautier Calomne du 25 octobre 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La convention conclue entre Belgocontrol et la Région wallonne.

Afin de compléter mon information sur la récente convention conclue entre Belgocontrol et la Région wallonne, je souhaiterais obtenir des réponses aux questions suivantes.

1. Quelle est la teneur exacte dudit accord? Quels sont les objectifs visés?
2. Quel est le calendrier du chantier porté par cette convention?
3. Quels sont les éventuels budgets mobilisés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3414 de monsieur le député Gautier Calomne du 25 octobre 2018 (Fr.):

Comme vous le mentionnez, il s'agit d'un accord entre Belgocontrol et la Région wallonne. Il ne concerne pas l'Etat fédéral.

Cependant, vous trouverez ci-dessous la réponse de Belgocontrol sur cet accord, qui ne correspond pas aux missions que l'Etat fédéral a confiées à Belgocontrol dans le contrat de gestion.

Het protocolakkoord dat in 2018 werd gesloten tussen skeyes en de Waalse overheidsdienst strekt ertoe de jarenlange nauwe samenwerking tussen de spelers op het terrein op het vlak van luchtvaartveiligheid te formaliseren. De nieuwe overeenkomst regelt alle aspecten die verband houden met de coördinatie en samenwerking met het oog op het gezamenlijke beheer van de luchtvaartveiligheid op de Waalse luchthavens en is conform de geldende internationale en Europese reglementering. Zo verbinden de twee organisaties zich ertoe om alle gegevens en informatie gerelateerd aan luchtvaartveiligheid structureel uit te wisselen; het gaat dan om meldingen van voorvallen en incidenten, studies over veiligheid en over elke operationele verandering met een mogelijke impact op die veiligheid, onder meer in het kader van werken aan de luchthaveninfrastructuur. Er werd niet voorzien in een bijzonder budget voor de uitvoering van die overeenkomst.

Verder zijn er talrijke en uiteenlopende domeinen waarin skeyes en het Waalse Gewest samenwerken. Zo is er bijvoorbeeld de samenwerking tussen skeyes en de "Société wallonne des aéroports" in het kader van de aansturing en de financiering van gezamenlijke projecten die erop gericht zijn de Waalse luchthavens te voorzien van de nodige infrastructuur voor het beheer van het luchtverkeer. Gelet op de aanhoudende ontwikkelingen in deze sector is er nood aan investeringen in vooral technische projecten om niet alleen de veiligheid van het luchtverkeer - een absolute prioriteit -, maar ook de continuïteit van de diensten van Belgocontrol en de capaciteit van de luchthavens, verder te kunnen garanderen. Beide partners overleggen specifiek voor elk project over het uitgetrokken budget en de uitvoeringstiming.

DO 2018201925318

Vraag nr. 3426 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Annick Lambrecht van 26 oktober 2018 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Station Brugge. - Aankondigingen.

In het treinstation van Brugge zijn er zeer veel niet-Nederlandstalige reizigers en desondanks worden de aankondigingen via de luidsprekers (wijziging van perron, enz.), de borden en dergelijke uitsluitend in het Nederlands medegedeeld. Het zou klantvriendelijker zijn als belangrijke mededelingen ook in het Frans, het Engels en het Duits worden gegeven.

Le protocole d'accord conclu en 2018 entre skeyes et le Service public de Wallonie a pour but de formaliser la collaboration étroite entre les acteurs de terrain en place depuis de nombreuses années en matière de sécurité aérienne. La nouvelle convention régit l'ensemble des aspects liés à la coordination et la coopération pour la gestion commune de la sécurité aérienne dans les aéroports wallons et est conforme à la réglementation internationale et européenne en vigueur. Ainsi, les deux organisations s'engagent à échanger de manière structurelle toutes les données et informations liées à la sécurité aérienne, comme des comptes rendus d'événements et d'incidents, des études de sécurité ainsi que sur tout changement opérationnel pouvant avoir un impact sur la sécurité - notamment dans le cadre de travaux à l'infrastructure aéroportuaire. Il n'y a pas de budget particulier prévu pour l'exécution de cette convention.

Les domaines de collaboration entre skeyes et la Région wallonne sont par ailleurs multiples et variés. A titre d'exemple, skeyes et la Société wallonne des aéroports travaillent ensemble dans le cadre de la gouvernance et du financement de projets communs visant à munir les aéroports wallons de l'infrastructure nécessaire pour la gestion de la navigation aérienne. Vu les évolutions continues dans ce secteur, des investissements dans des projets surtout techniques sont nécessaires pour pouvoir continuer à garantir non seulement la sécurité du trafic aérien - qui constitue une priorité absolue -, mais également la continuité des services de Belgocontrol ainsi que la capacité des aéroports. Le budget mobilisé ainsi que le calendrier d'exécution de chaque projet font l'objet d'une concertation spécifique entre les partenaires.

DO 2018201925318

Question n° 3426 de madame la députée Annick Lambrecht du 26 octobre 2018 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les annonces diffusées en gare de Bruges.

De très nombreux voyageurs non néerlandophones circulent dans la gare ferroviaire de Bruges, mais les annonces diffusées par les haut-parleurs (changement de quai, etc.), les écrans d'affichage et autres sont exclusivement en néerlandais. Une diffusion en français, en anglais et en allemand des messages importants témoignerait d'une plus grande convivialité à l'égard des voyageurs.

Zou het mogelijk zijn om mededelingen in het station van Brugge ook in het Frans, het Engels en het Duits te geven in plaats van enkel in het Nederlands?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3426 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Annick Lambrecht van 26 oktober 2018 (N.):

De taalwetgeving in ons land is er vooral op gericht om in bestuurszaken de burger in de taal van zijn taalgebied te kunnen inlichten en verder te helpen.

Ik denk dat we moeten erkennen dat deze taalwetgeving voor een vervoersmaatschappij zoals de NMBS soms een hindernis vormt bij de dienstverlening aan haar klanten. Ik geef u enkele voorbeelden die steeds en ook tot in het parlement terugkomen:

- wanneer een trein uit Luik in Leuven aankomt, mag de NMBS enkel communiceren in het Nederlands. De NMBS weet nochtans dat zij op deze trein vooral Franstalige klanten aan boord heeft;
- wanneer er zich in Landen een incident voordoet op een trein uit Luik, dan mag de NMBS enkel communiceren met haar klanten in het Nederlands;
- wanneer een trein uit Antwerpen naar Rijsel met veel Franstalige klanten aan boord een stop maakt in Kortrijk, dan mag de NMBS haar klanten op deze trein enkel informeren in het Nederlands.

De NMBS volgt hiermee de taalwetgeving en de adviezen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht. Enkel voor toeristisch erkende plaatsen en de nationale luchthaven is een uitzondering mogelijk.

Misschien moeten we eens naar het Zwitsers model kijken. Daar is de taalwetgeving aangepast aan de noden van de reiziger. Als we het belang van de reiziger vooropstellen dan zouden we de NMBS kunnen laten communiceren in de taal die haar klanten het beste dient. Het is de treinbegeleider die het beste weet welke klanten hij aan boord heeft en die de situatie het best kan inschatten.

Serait-il possible d'ajouter une version française, anglaise et allemande des messages diffusés exclusivement en néerlandais dans la gare de Bruges?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3426 de madame la députée Annick Lambrecht du 26 octobre 2018 (N.):

La législation sur l'emploi des langues dans notre pays vise surtout à pouvoir renseigner et aider le citoyen dans la langue de sa région linguistique pour les matières administratives.

Force est de reconnaître, me semble-t-il, que pour une société de transport comme la SNCB, cette législation sur l'emploi des langues entrave parfois le service aux clients. Voici quelques exemples qui reviennent sans cesse, y compris jusqu'au parlement:

- lorsqu'un train venant de Liège arrive à Louvain, la SNCB peut uniquement communiquer en néerlandais. La SNCB sait pourtant qu'elle a principalement des clients francophones à bord de ce train;
- lorsqu'un incident se produit à Landen sur un train en provenance de Liège, la SNCB peut uniquement communiquer en néerlandais avec ses clients;
- lorsqu'un train pour Lille en provenance d'Anvers, avec à son bord de nombreux clients francophones, fait un arrêt à Courtrai, la SNCB peut uniquement employer le néerlandais dans ce train pour informer ses clients.

En agissant de la sorte, la SNCB observe la législation sur l'emploi des langues et les avis de la Commission permanente de Contrôle linguistique. Une exception est uniquement possible pour les lieux reconnus comme touristiques et pour l'aéroport national.

Nous devrions peut-être nous inspirer du modèle suisse, où la législation sur l'emploi des langues est adaptée aux besoins du voyageur. Si nous privilégions l'intérêt du voyageur, nous pourrions permettre à la SNCB de communiquer dans la langue la plus utile pour ses clients. La personne la mieux placée pour savoir qui sont les clients à bord du train et pour évaluer la situation est l'accompagnateur de train.

Wanneer de NMBS haar klanten aan boord wil informeren wanneer er zich een incident voordoet of wanneer zij informatie wil doorgeven die de veiligheid van haar klanten aanbelangt, dan zou zij dat moeten kunnen doen in de twee belangrijkste landstalen. Wanneer de treinbegeleider zijn of haar reizigers toespreekt aan boord, dan zou hij of zij dat moeten kunnen doen in meerdere talen. Het is nodig om de taalwetgeving daarvoor aan te passen.

Tot slot geef ik u wel mee dat sinds de invoering van een automatisch aankondigingssysteem, de trein naar Brussels Airport - Zaventem steeds in het Nederlands, Frans, Engels en Duits aangekondigd wordt.

DO 2018201925319

Vraag nr. 3427 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Annick Lambrecht van 26 oktober 2018 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Samenwerking Infrabel en NMBS.

De NMBS moet zich vaak verantwoorden voor bepaalde werken, onderbrekingen of vertragingen op het spoor.

Zo organiseert Infrabel de laatste jaren meer en meer verschillende werken aan beide sporen, de zogenaamde TLO (Totale LijnOnderbrekingen). Vroeger werd gewerkt in de nacht voor momenten dat er geen verkeer mogelijk was en dan was er een alternatieve treindienst op één spoor met een voldoende capaciteit om alle reizigers op een comfortabele en betaalbare manier op hun bestemming te brengen.

Met deze nieuwe manier van werken moeten er vaak alternatieve diensten met autobussen georganiseerd worden wat zeer omslachtig en duur is. Dit komt dan terecht bij het personeel van de NMBS wat zeer omslachtig is en veel organisatiewerk vergt.

Erkent u dit probleem?

Zo ja, is er een manier waarop Infrabel en NMBS beter kunnen samenwerken op dit vlak?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3427 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Annick Lambrecht van 26 oktober 2018 (N.):

Lorsque la SNCB souhaite informer les clients à bord du train de la survenance d'un incident ou communiquer des informations qui touchent à la sécurité de ses clients, elle devrait pouvoir le faire dans les deux principales langues nationales. Lorsque l'accompagnateur (-trice) de train s'adresse aux voyageurs à bord de son train, il ou elle devrait pouvoir le faire en plusieurs langues. Pour ce faire, il est nécessaire d'adapter la législation sur l'emploi des langues.

Enfin, sachez que depuis l'instauration d'un système d'annonce automatique des trains, l'annonce du train pour Brussels Airport - Zaventem se fait toujours en français, néerlandais, anglais et allemand.

DO 2018201925319

Question n° 3427 de madame la députée Annick Lambrecht du 26 octobre 2018 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La collaboration entre Infrabel et la SNCB.

La SNCB doit régulièrement se justifier pour certains travaux, certaines interruptions du trafic ou des ralentissements sur les voies.

Ainsi, Infrabel organise ces dernières années de plus en plus de travaux divers sur les deux voies, qualifiés de Coupures Totales des Lignes (CTL). On travaillait autrefois de nuit lorsqu'aucun trafic n'était possible et une alternative était proposée sous la forme d'un service de train sur une seule voie disposant d'une capacité suffisante pour mener tous les passagers à destination d'une façon abordable et confortable.

Avec cette nouvelle façon de procéder, des services alternatifs avec des autobus doivent souvent être organisés, ce qui est très compliqué et onéreux. C'est le personnel de la SNCB qui hérite de ce problème, lequel lui demande un laborieux et long travail d'organisation.

Admettez-vous que ce problème se pose?

Dans l'affirmative, existe-t-il une façon de favoriser une meilleure collaboration entre Infrabel et la SNCB à ce niveau?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3427 de madame la députée Annick Lambrecht du 26 octobre 2018 (N.):

Artikel 8, § 1, van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen bepaalt dat de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming samenwerken bij de uitvoering van hun opdrachten van openbare dienst, onder meer met het oog op het verzekeren van een stipte en kwaliteitsvolle dienstverlening aan reizigers, en daartoe een vervoersovereenkomst sluiten.

Infrabel laat mij weten dat het goede onderhoud van de spoorinfrastructuur essentieel is om een veilig en correct werkend spoorstelsel te kunnen aanbieden aan de spooroperatoren. Infrabel plant en organiseert het onderhoud van die spoorinfrastructuur op een doorgedreven manier en pleegt hierover overleg met de spooroperatoren op een gestructureerde manier. Hierbij wordt in maximale zin rekening gehouden met de treinklanten (het treinaanbod, de informatie), de rit van de goederentreinen en de menselijke, infrastructurele en topografische omstandigheden van de werf. In elk geval benadrukt Infrabel dat er steeds voor elke werf een nauw en sluitend overleg tussen haar en de spooroperatoren plaatsvindt om altijd de beste oplossing te vinden, zowel voor de reizigerstreinen als voor de goederentreinen.

De NMBS van haar kant geeft aan dat Infrabel inderdaad overdag meer en meer met Totale LijnOnderbrekingen (TLO) werkt en dat dit ingrijpende gevolgen heeft voor de NMBS. De NMBS moet immers haar treindienst aanpassen en/of vervangend (bus- of taxi-) vervoer inleggen. Bovendien is er ook nog de imagoschade die de NMBS lijdt. Uit enkele proefprojecten blijkt dat het aantal klanten dat gebruik maakt van het vervangend vervoer beduidend lager is.

Een verbeterde samenwerking tussen Infrabel en de NMBS kan erin bestaan dat:

- het aantal TLO's in de uren dat de treindienst wordt verzekerd tot een minimum wordt beperkt;
- de werkzaamheden in overleg met de NMBS worden ingepland en de gedetailleerde impact ervan ten laatste vier weken voor de aanvang van de werkzaamheden definitief wordt gecommuniceerd zodat de werklast om de treindienst eventueel aan te passen beter wordt gespreid en de reizigers tijdig kunnen worden ingelicht.

Infrabel overlegt met de verschillende spoorwegondernemingen maar neemt een beslissing met betrekking tot de werken die zowel voor de reizigerstreinen als voor de goederentreinen de beste oplossing is. Niettegenstaande blijft er natuurlijk een impact op het vervoer. Dit brengt zowel imagoschade als bijkomende kosten voor de spooroperatoren mee.

L'article 8, § 1er, de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges dispose que le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire collaborent à l'exécution de leurs missions de service public, entre autres en vue de fournir un service ponctuel et de qualité aux voyageurs, et concluent à cette fin une convention de transport.

Infrabel m'indique qu'une bonne maintenance de l'infrastructure ferroviaire est fondamentale pour pouvoir offrir un système ferroviaire sûr et fonctionnant correctement aux opérateurs ferroviaires. Infrabel planifie et organise la maintenance de cette infrastructure ferroviaire de façon assidue et mène à ce sujet une concertation structurée avec les opérateurs ferroviaires. Dans ce cadre, les clients ferroviaires (l'offre de trains, l'information), le parcours des trains de marchandises ainsi que les facteurs humains, infrastructurels et topographiques du chantier sont pris en compte de façon maximale. Infrabel souligne en tout cas que chaque chantier donne lieu à une concertation étroite et équilibrée entre elle et les opérateurs ferroviaires afin de toujours trouver la meilleure solution, à la fois pour les trains de voyageurs et pour les trains de marchandises.

Pour sa part, la SNCB indique qu'Infrabel travaille effectivement de plus en plus avec des Coupures Totales des Lignes (CTL) en journée et que cela a d'importantes répercussions pour la SNCB. En effet, la SNCB se voit contrainte d'adapter son service des trains et/ou de prévoir un transport de substitution (en bus ou en taxi). Cela nuit en outre à l'image de la SNCB. Quelques projets pilotes montrent que le nombre de clients qui font usage du transport de substitution est sensiblement moins élevé.

Une meilleure collaboration entre Infrabel et la SNCB pourrait consister à:

- limiter à un minimum le nombre de CTL durant les heures où le service des trains est assuré;
- à planifier les travaux en concertation avec la SNCB et à communiquer définitivement l'impact détaillé de ces travaux au plus tard quatre semaines avant leur début de façon à mieux répartir la charge de travail pour une adaptation éventuelle du service des trains et à pouvoir informer les voyageurs à temps.

Infrabel a une concertation avec les différentes entreprises ferroviaires mais prend, pour les travaux, une décision qui est la meilleure aussi bien pour les trains de voyageurs que pour les trains de marchandises. Il n'en demeure pas moins que cela a évidemment un impact sur le transport, ce qui engendre des coûts supplémentaires pour les opérateurs ferroviaires et nuit à leur image.

DO 2018201925411

Vraag nr. 3441 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 08 november 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Tijdelijke sluiting van het Belgische luchtruim.

1. Wat was precies de oorzaak van de tijdelijke sluiting van het Belgische luchtruim op 19 juli 2018?
2. Wat was de impact van deze situatie op het luchtverkeer?
3. Welke maatregelen werden er genomen om dergelijke incidenten te vermijden?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3441 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 08 november 2018 (Fr.):

1. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de sluiting van het luchtruim als administratieve maatregel waartoe de Staat beslist en de onderbreking van de luchtvaartnavigatiediensten vanwege prestatieverlener Belgocontrol, zoals in het geval waar u naar verwijst.

De hoofdoorzaak van het incident was een softwareprobleem (bug) in het luchtverkeersleidingssysteem (Eurocat). Dit systeem integreert radarbeelden en vluchtplannen. Door deze bug werden enkele kritische servers overbelast. Een gedeeltelijke heropstart (om de impact te beperken) bleek niet afdoende. Daarom werd uiteindelijk beslist tot een herstart van het volledige systeem.

2. De problemen zijn gestart rond 6 uur. Het fallbacksysteem is toen in werking gezet; bijgevolg waren er geen operationele beperkingen op dat ogenblik.

Bij de volledige herstart werden operationele beperkingen ingevoerd. De al landende vliegtuigen werden nog binnengehaald, andere werden afgeleid naar buitenlandse luchthavens. Het overvliegende luchtverkeer, boven 24.500 voet, bleef voortvliegen omdat dat door Eurocontrol wordt begeleid.

Rond 17 uur 30 was het systeem weer operationeel. Het duurde nog een drietal uur om de achterstanden op de Belgische luchthavens weg te werken.

3. Door de specifieke aard van het softwareprobleem dat het incident heeft veroorzaakt, heeft de redundante systeemarchitectuur van het luchtverkeersleidingssysteem (Eurocat) niet gewerkt.

DO 2018201925411

Question n° 3441 de monsieur le député Gautier Calomne du 08 novembre 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La fermeture temporaire de l'espace aérien belge.

1. Quel fut exactement la cause de la fermeture temporaire de l'espace aérien belge survenue le 19 juillet 2018?
2. Quel fut l'impact de cette situation sur le trafic aérien?
3. Quelles mesures ont été prises pour éviter tout incident de ce type?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3441 de monsieur le député Gautier Calomne du 08 novembre 2018 (Fr.):

1. Il faut distinguer la fermeture de l'espace aérien, qui est une mesure administrative décidée par l'Etat, de l'interruption des services à la navigation aérienne assurés par le prestataire Belgocontrol, comme dans le cas que vous évoquez.

La cause principale de l'incident est un problème de logiciel (bug) au niveau du système de contrôle aérien (Eurocat). Ce système intègre des images radar et des plans de vol. Ce bug a entraîné la surcharge de quelques serveurs critiques. Un redémarrage partiel (pour limiter l'impact) s'est avéré inopérant. C'est la raison pour laquelle il a finalement été décidé de procéder à un redémarrage de l'ensemble du système.

2. Les problèmes ont commencé vers 6 heures. Le système de secours a alors été enclenché ; il n'y avait par conséquent pas de restrictions opérationnelles à ce moment-là.

Des restrictions opérationnelles ont été instaurées au moment du redémarrage complet. Les avions qui étaient déjà en phase d'atterrissage ont encore été reçus, les autres ont été déroutés vers des aéroports étrangers. Le trafic aérien en survol, au-delà de 24.500 pieds, s'est poursuivi parce que c'est Eurocontrol qui en assure le guidage.

Le système était à nouveau opérationnel vers 17 heures 30. Il a encore fallu environ trois heures pour résorber les retards sur les aéroports belges.

3. En raison de la nature spécifique du problème de logiciel qui a causé l'incident, l'architecture système redondante du système de contrôle aérien (Eurocat) n'a pas fonctionné.

Na het vinden van de "root-cause" werden de nodige "bug fixes" geïmplementeerd. Daarnaast werden met de leverancier nieuwe crisisprocedures afgesproken teneinde sneller de vereiste experten ter beschikking te hebben om dergelijke incidenten aan te pakken, waardoor de oplos-singstijd kan ingekort worden.

De systeemarchitectuur van het toekomstige luchtverkeersleidingssysteem zal, o.a. op basis van dit incident, niet alleen hardware- maar ook software-redundantie vereisen.

DO 2018201925553

Vraag nr. 3451 van de heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 21 november 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Automatisering van bepaalde taken.

Volgens de pers was de NMBS van plan om in de toekomst treinen te laten rijden zonder treinbegeleiders. Dat werd meteen door Sophie Dutordoir ontkend. Haar motive-ring daarvoor was dat treinbegeleiders een essentiële rol vervullen.

Treinen zonder treinbegeleiders zijn dan misschien nog niet voor morgen, men kan zich wel afvragen of de technolo-gie de treinbegeleiders niet kan helpen in hun werk. Dat bestaat immers vooral in het controleren van de vervoerbe-wijzen van de reizigers.

1. Heeft de NMBS al overwogen een systeem in te voe-ren waarbij de vervoerbewijzen worden gecontroleerd voordat de reizigers opstappen, zoals bijvoorbeeld in de metro?

2. Zouden er geen proefprojecten kunnen worden opge-zet?

3. Worden er nog andere win-winoplossingen bestu-deerd? Zo ja, werden de kosten daarvan gecijferd? Welke tijdsbesparing en efficiëntiewinsten zouden ze kunnen opleveren?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3451 van de heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 21 november 2018 (Fr.):

1. en 2. Ik heb de eer het geachte lid te verwijzen naar de besprekingen hieromtrent op niveau van het Parlement. De installatie in de stations van poortjes voor ticketcontrole werd in 2015 geëvalueerd.

Après avoir trouvé la cause fondamentale, les corrections de bug nécessaires ont été implémentées. Par ailleurs, de nouvelles procédures de crise ont été convenues avec le fournisseur afin de disposer plus rapidement des experts requis pour s'occuper de ce genre d'incidents, ce qui per-mettra de réduire le délai de résolution.

Sur la base notamment de cet incident, l'architecture sys-tème du prochain système de contrôle aérien devra néces-sairement comporter non seulement une redondance de matériel mais aussi de logiciel.

DO 2018201925553

Question n° 3451 de monsieur le député Gilles Foret du 21 novembre 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Automatisation de certaines tâches.

Nous avons appris par voie de presse que la SNCB pré-voyait de faire rouler des trains sans accompagnateurs dans le futur, idée directement démentie par Sophie Dutordoir. Celle-ci a justifié sa position par le fait que les accompa-gnateurs avaient un rôle essentiel.

Si l'idée n'est donc pas à l'ordre du jour, on peut en revanche se questionner sur la possibilité pour les techno-logies d'aider les accompagnateurs dans leur travail. On constate en effet que la majeure partie de leur travail consiste à valider les titres de transport des voyageurs.

1. La SNCB a-t-elle déjà envisagé d'installer un système de contrôle des titres de transport avant de monter dans les trains, comme ce qui se fait dans le métro par exemple?

2. Des projets pilotes pourraient-ils être mis en place?

3. D'autres solutions *win-win* sont-elles à l'étude? Le cas échéant, leur coût est-il chiffré? Quel gain de temps et d'efficacité pourraient-elles amener?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3451 de monsieur le député Gilles Foret du 21 novembre 2018 (Fr.):

1. et 2. Je renvoie l'honorable membre aux discussions à ce sujet au niveau du Parlement. L'installation de portiques de contrôle de tickets dans les gares a fait l'objet d'une éva-luation en 2015.

De uitvoering van een dergelijke voorziening vereist aanzienlijke inrichtingen in de stations:

- kleine stations: plaatsing van afsluitingen langsheen de perrons en van poortjes aan elke toegang;
- grote stations: scheiding van de perrons en hun toegangen van de andere openbare ruimtes in het station, aanpassing van de reizigersstromen, beperking van de toegangen, enz.

Deze inrichtingen gaan gepaard met aanzienlijke investeringskosten en uitvoeringstermijnen, met gevolgen voor de werking en het onderhoud van de stations. De NMBS ziet uiteraard de voordelen van het installeren van toegangscontroles in deze stations, maar de investeringskosten liggen momenteel te hoog.

Het beheer van haar parkeerterreinen (auto's en fietsen) door middel van controlesystemen en met gebruik van intelligente camera's zal het de NMBS mogelijk maken om haar kosten te drukken en om meer comfort te bieden aan haar klanten.

3. Momenteel test de NMBS het gebruik van de smartphone in bepaalde procedures. Daarmee zou bijvoorbeeld diverse nuttige informatie kunnen worden doorgestuurd naar de treinbegeleider zoals het naderen van het tijdstip van vertrek, de aangemelde aanwezigheid van groepen of van personen met beperkte mobiliteit.

Als de lopende testen voldoening schenken, dan zou de nieuwe procedure met gebruik van de smartphone worden ingevoerd in de loop van 2020.

DO 2018201925585

Vraag nr. 3461 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 21 november 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Loonmassa.

1. Wat was de totale loonsom bij de NMBS voor de jaren 2014, 2015, 2016, 2017 en het eerste semester van 2018?

2. Wat was het totale aantal vte's per opleidingsniveau?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3461 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 21 november 2018 (Fr.):

La réalisation d'un tel équipement nécessite des aménagements très importants dans les gares:

- petites gares: installation de clôtures le long des quais et de portiques à chaque accès;
- grandes gares: isolation des quais et de leurs accès des autres espaces publics de la gare, modification des flux de voyageurs, réduction des accès, etc.

Ces aménagements représentent des coûts d'investissement et des délais de réalisation très importants avec des impacts sur le fonctionnement et l'entretien des gares. Naturellement, la SNCB voit les avantages d'installer des contrôles d'accès dans ces gares, mais le coût d'investissement est pour le moment trop élevé.

La gestion de ses parkings (voitures et vélos), au moyen de systèmes de contrôle et en utilisant des caméras intelligentes permettra à la SNCB de réduire ses coûts et de donner plus de confort à ses clients.

3. La SNCB teste actuellement l'usage du smartphone dans certaines procédures. Cela permettrait par exemple de transmettre diverses informations utiles à l'accompagnateur telles que l'approche de l'heure de départ, la présence annoncée de groupes ou de personnes à mobilité réduite.

Si les tests en cours sont concluants, la nouvelle procédure utilisant le smartphone serait mise en service courant 2020.

DO 2018201925585

Question n° 3461 de monsieur le député Gautier Calomne du 21 novembre 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Masse salariale.

1. Quelle est la masse salariale totale enregistrée au sein de la SNCB pour les années 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018 (premier semestre)?

2. Quel est le nombre total d'emplois en équivalents temps plein, en fonction des niveaux de formation?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3461 de monsieur le député Gautier Calomne du 21 novembre 2018 (Fr.):

1. De NMBS maakt zich klaar voor de opening van het binnenlandse reizigersvervoer in 2023. In dat kader is de NMBS terughoudend om commerciële en bedrijfsgegevens algemeen publiek te maken. In dat opzicht beschouwt de NMBS de gegevens betreffende de loonmassa als zuiver interne gegevens.

De NMBS wijst er daarentegen op dat ze haar verplichtingen inzake het meedelen van haar statistieken / bedrijfsgegevens naleeft. Ze bezorgt alle informatie (inclusief degene die ze als confidentieel beschouwt) sowieso aan haar voogdijoverheid en aan de FOD Mobiliteit en Vervoer. Daarnaast is er ook de regeringscommissaris, die de NMBS van rechtswege controleert.

2. Als bijlage vindt u het aantal voltijdse equivalenten per opleidingsniveau voor de jaren 2014 tot en met 2018 (situatie in december van elk jaar). Aangezien niet alle schoolgegevens van de medewerkers bij de NMBS gedigitaliseerd zijn, kan zij niet van al haar medewerkers het opleidingsniveau achterhalen.

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 2018201925586

Vraag nr. 3462 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 21 november 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Infrabel. - Loonmassa.

1. Wat was de totale loonsom bij Infrabel voor de jaren 2014, 2015, 2016, 2017 en het eerste semester van 2018?

2. Wat was het totale aantal vte's per opleidingsniveau?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3462 van de heer volksvertegenwoordiger Gautier Calomne van 21 november 2018 (Fr.):

Het geachte lid vindt hieronder het antwoord op zijn vraag.

1.

1. La SNCB se prépare à l'ouverture en 2023 du transport de voyageurs en service intérieur. Dans ce cadre, la SNCB est réticente vis-à-vis de la diffusion au grand public de données commerciales et sensibles pour l'entreprise. À cet égard, la SNCB considère les données relatives à la masse salariale comme des données purement internes.

En revanche, la SNCB souligne qu'elle respecte ses obligations en matière de communication de ses statistiques / données d'entreprise. Elle fournit d'office toutes les informations (y compris celles qu'elle considère comme confidentielles) à son autorité de tutelle et au SPF Mobilité et Transports. Le commissaire du gouvernement contrôle par ailleurs de plein droit la SNCB.

2. En annexe figure le nombre total d'emplois en équivalents temps plein, en fonction des niveaux de formation, pour les années 2014 à 2018 (situation en décembre de chaque année). Vu que les données scolaires des collaborateurs à la SNCB n'ont pas toutes été digitalisées, celle-ci n'est pas en mesure de retracer le niveau de formation de tous ses collaborateurs.

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 2018201925586

Question n° 3462 de monsieur le député Gautier Calomne du 21 novembre 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Infrabel. - Masse salariale.

1. Quelle est la masse salariale totale enregistrée au sein d'Infrabel pour les années 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018 (premier semestre)?

2. Quel est le nombre total d'emplois en équivalents temps plein, en fonction des niveaux de formation?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3462 de monsieur le député Gautier Calomne du 21 novembre 2018 (Fr.):

En réponse à la question posée, j'ai l'honneur de communiquer ce qui suit.

1.

Jaar/ <i>Année</i>	Bedrag / <i>Montant</i>
2014	752.407.698,73
2015	744.805.053,93
2016	701.121.263,98
2017	693.486.672,04
2018	Nog niet beschikbaar/ <i>Non encore disponible</i>

2.

2.

Opleidingsniveau functie/ <i>Niveau de formation (fonction)</i>	Sum of FTE/ <i>Total ETP</i>
Universitair/ <i>Universitaire</i>	1.745
Bachelor / <i>Bachelier</i>	3.210
Secundair diploma / <i>Secondaire</i>	2.074
Secundair 2 ^e graad / <i>Secondaire inférieur</i>	2.089
Geen diploma / <i>Pas de diplôme</i>	1.219
TOTA(A)L	10.337

Gegevens van 1 januari 2018.

Het opleidings niveau is het niveau van de functie en niet van de persoon. Dat wil zeggen dat bijvoorbeeld iemand met een diploma middelbaar onderwijs een functie op Bachelor niveau kan uitoefenen doordat hij gepromoveerd is tot dit niveau via interne selectieproeven.

De werving van nieuwe medewerkers vormt een grote uitdaging voor Infrabel. Zoals heel wat andere bedrijven heeft Infrabel inderdaad het moeilijk om specifieke en getalenteerde technische profielen aan te trekken. Daarom zette Infrabel een originele aanwervingsactie op touw: de Job Days. Tijdens die dagen kunnen de kandidaten kennismaken met de verschillende jobmogelijkheden bij Infrabel, ontmoeten ze toekomstige collega's, kunnen ze meedoen aan aanwervingsproeven en, wie slaagt, gaat diezelfde dag nog met een contract naar huis of een aanwervingsbelofte.

Dit zijn de meest gezochte profielen:

- Gespecialiseerd vakbediende;
- Bankwerker-mecanicien;
- Technicus (bachelor) Spoorwerken;

Données au 1 janvier 2018.

Le niveau de formation correspond au niveau requis pour la fonction et non à celui de la personne. Cela signifie par exemple qu'un collaborateur diplômé du secondaire peut occuper un emploi de bachelier via la réussite de tests de sélection internes et l'obtention d'une promotion.

Le recrutement de nouveaux collaborateurs représente un défi important pour Infrabel. Comme de nombreuses entreprises, Infrabel éprouve en effet des difficultés à attirer certains profils techniques pointus et talentueux. C'est pourquoi un concept de recrutement original a été mis en place: les Job Days. En une seule journée, il est possible pour des candidats de découvrir les opportunités d'emploi offertes par Infrabel, de rencontrer directement des chemists actifs pour discuter avec eux, de passer les différents tests de recrutement et, en cas de réussite, de sortir le jour même avec un contrat ou une promesse d'embauche.

Les types de fonctions les plus recherchées sont les suivantes:

- Agent de maintenance spécialisé;
- Ajusteur-mécanicien;
- Technicien (bachelier) Travaux de voie;

- Technicus (bachelor) elektromecanicien;
- Operator bestuurder Infra;
- Specialiteit Bovenleiding;
- Specialiteit Sporen;
- Traffic Controller;
- Safety Controller.

DO 2018201925610

Vraag nr. 3464 van Juffrouw Yoleen Van Camp van 22 november 2018 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Vervangbussen regio Kempen.

Jaarlijks worden honderdduizenden euro's betaald door de NMBS en Infrabel aan alternatief busvervoer dat ingelegd wordt om reizigers te bevorderen bij lijnonderbrekingen ten gevolge infrastructuurwerken, ongevallen, enz.

1. Kan u vanaf 2016 (tot zo recent mogelijk) voor de verbindingen tussen de Kempense stations (Herentals, Mol, Turnhout, Tielen, Olen, Geel, Nijlen, Bouwel, Kessel) aangeven hoeveel keer er vervangbussen ingelegd werden? Kan u dat opsplitsen per traject (bijvoorbeeld Herentals-Tielen of Geel-Olen)?

2. Kan u telkens ook meegeven wat de reden van het inleggen van de vervangbus was?

3. Wat is de totale kostprijs geweest van het inleggen van alle vervangbussen sinds 2016 (tot zo recent mogelijk) tussen de Kempense stations?

4. Hoe komt het dat de NMBS geen busdienst in eigen beheer heeft? Bij ongevallen blijven reizigers vaak urenlang in de kou staan omdat er simpelweg geen bussen of chauffeurs beschikbaar zijn bij de verschillende maatschappijen (denk aan ongevallen die gebeuren op een woensdagmiddag, traditioneel een zeer vervelend tijdstip om aan bussen te geraken wanneer nodig). Is het niet in het belang van zowel de NMBS als de reiziger dat de NMBS start met een eigen busdienst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3464 van Juffrouw Yoleen Van Camp van 22 november 2018 (N.):

- Technicien (bachelier) électromécanicien;
- Opérateur conducteur infrastructure;
- Spécialité Caténaires;
- Spécialité Voies;
- Traffic controller;
- Safety controller.

DO 2018201925610

Question n° 3464 de Mademoiselle Yoleen Van Camp du 22 novembre 2018 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les bus de remplacement en Campine.

La SNCB et Infrabel dépensent chaque année des centaines de milliers d'euros pour affréter des bus de remplacement destinés à transporter les usagers confrontés à des interruptions de lignes dues à des travaux d'infrastructures, à des accidents, etc.

1. Pouvez-vous indiquer le nombre de fois depuis 2016 (jusqu'à la date la plus récente possible) où des bus de remplacement ont été mis en service pour relier les gares de Campine (Herentals, Mol, Turnhout, Tielen, Olen, Geel, Nijlen, Bouwel et Kessel)? Pourriez-vous ventiler les données par trajet (par exemple, Herentals-Tielen ou Geel-Olen)?

2. Pouvez-vous également indiquer à chaque fois la raison pour laquelle un bus de remplacement a dû être affrété?

3. Quel a été le coût global de la mise en service de tous les bus de remplacement qui ont relié les gares de Campine depuis 2016 (jusqu'à la date la plus récente possible)?

4. Comment se fait-il que la SNCB ne possède pas un service de bus en gestion propre? Lorsque des incidents surviennent, il est fréquent que les voyageurs doivent patienter de longues heures parce qu'aucun bus ou chauffeur des différentes sociétés de transport n'est disponible (songeons aux incidents survenant le mercredi après-midi, par exemple, c'est-à-dire à un moment où il est toujours difficile de trouver des bus en urgence). Le lancement d'un tel service ne serait-il pas profitable aussi bien à la SNCB qu'à l'usager?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3464 de Mademoiselle Yoleen Van Camp du 22 novembre 2018 (N.):

1 en 2. Vervangbussen worden ingelegd bij spooronderbrekingen als gevolg van infrastructuurwerkzaamheden van Infrabel of bij incidenten die het spoorverkeer in real-time onderbreken. Het is overigens de NMBS die vandaag de volledige kost van het vervangende vervoer betaalt.

In het raam van infrastructuur-werkzaamheden werden voor de betrokken regio volgende busdiensten ingelegd:

De verbindingen met Herentals.

1 et 2. Des bus de remplacement sont mis en service lors de coupures de voie suite à des travaux d'infrastructure d'Infrabel ou lors d'incidents qui interrompent le trafic ferroviaire en temps réel. C'est d'ailleurs la SNCB qui paie actuellement le coût total du transport de remplacement.

Dans le cadre des travaux d'infrastructure, les services de bus suivants ont été mis en place pour la région concernée:

Les liaisons avec Herentals.

Lijn/ Ligne	Lier-Herentals	Mol-Herentals	Turnhout-Herentals
2016	26+27+28 maart/ mars	-	-
	03+04 september/ septembre		
	11+12+13, 19+20, 26+27 november/ novembre		
2017	21+22 januari / janvier	-	1 t.e.m. 9 april / avril
	17+18, 25+26 maart / mars		
2018	17+18,24+25 februari / février, 3+4 maart / mars	21+28 april / avril	-

De verbindingen met Mol.

Les liaisons avec Mol.

Lijn/ Ligne	Mol-Hamont	Mol-Hasselt
2016	-	-
2017	13 november/ novembre: Mol – Hamont	6+7 mei/ mai: Mol – Leopoldsborg 25+26 november/ novembre: Hasselt – Zonhoven 2+3 december/ décembre: Hasselt – Heusden
2018	19+20 mei, 2+3 juni/ juin 16+17 jun/ juin: Mol – Hamont	5+6 mei/ mai: Hasselt – Leopoldsborg 15+16 september/ septembre: Mol – Hasselt 10+11 november/ novembre: Mol – Leopoldsborg 15+16 december/ décembre: Hasselt – Heusden

In het raam van incidenten werden voor de betrokken regio volgende busdiensten ingelegd:

- 2016: 8 keren (1 x voor storing aan de infrastructuur en 7 x voor [persoons]-ongeval)

- 2017: 7 keren (1 voor trein in nood, 1 x voor storing infrastructuur, 1 x voor brand, 4 x voor [persoons]ongeval)

- 2018: 5 keren (2 x voor trein in nood, 1 x voor storing infrastructuur, 1 x voor boom op het spoor, 1 x voor persoonsongeval)

3. De kost voor de vervangbussen wordt globaal geboekt en niet onderverdeeld per regio.

Dans le cadre des incidents, les services de bus suivants ont été mis en place pour la région concernée:

- 2016: 8 fois (1 x pour panne dans l'infrastructure et 7 x pour accident [de personne])

- 2017: 7 fois (1 x pour train en détresse, 1 x pour panne à l'infrastructure, 1 x pour incendie, 4 x pour accident [de personne])

- 2018: 5 fois (2 x pour train en détresse, 1 x pour panne à l'infrastructure, 1 x pour arbre sur la voie, 1 x pour accident de personne)

3. Le coût des bus de remplacement est comptabilisé de façon globale et n'est pas réparti par région.

Bij ongevallen is het van belang dat de bussen snel ter plaatse zijn. Een eigen busdienst kan om evidente redenen geen stelplaats hebben in iedere regio/bij ieder station. Dit zou geen blijk geven van een doordachte aanwending van de middelen. Zelfs als de NMBS her en der bussen ter beschikking zou hebben, zou dit zelden volstaan: treinen vervoeren over het algemeen honderden reizigers; alleen een georganiseerde busonderneming heeft voldoende capaciteit om zulke aantallen reizigers op te vangen en zelfs zij hebben hiervoor geregeld onvoldoende materieel.

4. Ook Infrabel organiseert haar infrastructuurwerkzaamheden verspreid over het ganse net, waarbij verschillende werven gelijktijdig plaatsvinden. Het aantal benodigde bussen neemt daardoor in eenzelfde tijdspanne nog toe.

DO 2018201925762

Vraag nr. 3481 van de heer volksvertegenwoordiger Veli Yüksel van 29 november 2018 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Koperdiefstallen.

Vrijwel wekelijks verschijnen berichten in de media over koperdiefstallen langs de Belgische spoorwegen. Aan dezelfde ratio krijgen treinreizigers in de stations te horen dat hun trein hierdoor vertraging heeft opgelopen. Het spreekt voor zich dat dit nefast is voor de stiptheid van de treinen, voor de tevredenheid van de treinreizigers en uiteraard ook voor de financiële balans van de NMBS.

1. Hoeveel keer werd in 2014, 2015, 2016 en 2017 koper ontvreemd van de Belgische spoorwegen, over hoeveel kilogram gaat het in totaal? Graag een overzicht per jaar.

2. Wat zijn de cijfers voor 2018?

3. Hoeveel treinen liepen vertraging op ten gevolge van deze diefstallen in respectievelijk 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018? Over hoeveel uren en minuten vertraging gaat het in totaal?

4. Wat was de totale kost van de koperdiefstallen voor de NMBS in 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018, zowel voor het koper op zich, als voor de vervangings- en herstellingswerken? Graag een overzicht per jaar.

5. a) In hoeveel van de gevallen in respectievelijk 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018 werden de daders gevonden en werd een schadevergoeding betaald?

Lors d'accidents, il est important que les bus soient sur place rapidement. Pour des raisons évidentes, un service de bus propre à la SNCB ne peut pas avoir un dépôt dans chaque région/près de chaque gare. Cela ne témoignerait pas d'un emploi réfléchi des moyens. Même si la SNCB disposait çà et là de bus, cela ne suffirait que rarement: les trains transportent en général des centaines de voyageurs; seule une société de bus organisée disposerait d'une capacité suffisante pour accueillir un tel nombre de voyageurs, et même une entreprise de ce type manquerait régulièrement de matériel.

4. Infrabel effectue également ses travaux d'infrastructure sur la totalité du réseau, ce qui signifie que différents chantiers ont lieu simultanément. En conséquence, le nombre de bus requis, augmente dans le même laps de temps.

DO 2018201925762

Question n° 3481 de monsieur le député Veli Yüksel du 29 novembre 2018 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Vols de cuivre.

Presque chaque semaine, les médias se font l'écho de vols de cuivre le long des voies ferrées belges. À chaque fois, dans les gares, les voyageurs sont informés que leur train subira un retard à la suite de ces vols. Il va de soi que cette situation est néfaste à la ponctualité des trains, à la satisfaction des voyageurs et bien sûr également aux finances de la SNCB.

1. À combien de reprises a-t-on constaté des vols de cuivre aux chemins de fer belges respectivement en 2014, 2015, 2016 et 2017 et de combien de kilos s'agissait-il au total?

2. Quelles sont les statistiques pour 2018?

3. Combien de trains ont subi des retards à la suite de ces vols respectivement en 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018? Quel était le retard total en heures et minutes?

4. Quel a été le coût total annuel des vols de cuivre à la SNCB en 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018, en ce qui concerne tant le cuivre en lui-même que les travaux de remplacement et de réparation?

5. a) Dans combien de cas les auteurs ont-ils été retrouvés et des dommages et intérêts ont-ils été payés respectivement en 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018?

b) Wat zijn de totale bedragen aan schadevergoedingen voor koperdiefstallen in respectievelijk 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018?

6. a) Welke maatregelen werden in de bevraagde periode uitgevoerd om de koperdiefstallen te beperken?

b) Wat is de stand van zaken met betrekking tot het markeren van de kabels? Graag een toelichting.

c) Hoeveel camera's zijn er vandaag geplaatst om kritische zones te bewaken?

d) Wat is de stand van zaken met betrekking tot de procedure voor de vaststelling en de melding van kabeldiefstallen, zoals voorzien in het eerste semester van 2015? Graag een toelichting.

e) Welke stappen overweegt u nog te nemen om deze prangende problematiek te beperken?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3481 van de heer volksvertegenwoordiger Veli Yüksel van 29 november 2018 (N.):

1 tot 5.

b) Quels sont les montants totaux de dommages et intérêts payés pour des vols de cuivre respectivement en 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018?

6. a) Quelles mesures ont été mises en oeuvre au cours de la période susmentionnée en vue de réduire le nombre de vols de cuivre?

b) Qu'en est-il du marquage des câbles? Pourriez-vous me fournir quelques précisions à ce sujet?

c) Combien de caméras sont actuellement en place pour surveiller les zones critiques?

d) Où en est la procédure de constatation et de signalement des vols de câbles telle que prévue au premier semestre 2015? Pourriez-vous me fournir quelques précisions à ce sujet?

e) Quelles mesures envisagez-vous encore de prendre pour endiguer ce problème préoccupant?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3481 de monsieur le député Veli Yüksel du 29 novembre 2018 (N.):

1 à 5.

Jaar/ Année	Incidenten/ Incidents	Minuten vertraging / Minutes de retard	Kosten/ Coûts (M€)
2013	498	44.933	4.8
2014	162	14.680	1.3
2015	118	3.252	1.1
2016	70	7.901	0,75
2017	63	5.193	0.6
2018*	261	45.693	3,9**

Cijfers van 31-10-2018/Chiffres au 31-10-2018

Het betreft een evaluatie; de precieze kost wordt momenteel berekend/
Il s'agit d'une évaluation; le coût précis étant en cours d'évaluation.

Infrabel beschikt niet over globale cijfers met betrekking tot de andere gevraagde gegevens.

6. Om het fenomeen van kabeldiefstal op het spoornet dat in de periode 2012-2013 explosief gestegen is, een halt toe te roepen, voerden Infrabel en de NMBS in 2013 een Nationaal Actieplan tegen kabeldiefstal in.

Dit plan kwam tot stand in samenwerking met de kabinetten van de ministers van Overheidsbedrijven, Binnenlandse Zaken en Economie en de staatssecretaris voor Mobiliteit. Het omvatte onder meer de volgende maatregelen:

- Verbod op cashbetalingen in de koperhandel;

Infrabel ne dispose pas de statistiques globalisées relativement aux autres données demandées.

6. Afin d'enrayer le phénomène de vols de câbles sur le réseau ferroviaire qui "explosait" au cours de la période 2012-13, Infrabel et la SNCB ont mis en oeuvre en 2013 un Plan d'Action National contre le vol de câbles.

Ce plan, pour lequel se sont associés les Cabinets des ministres des Entreprises Publiques, de l'Intérieur et de l'Économie, ainsi que le secrétaire d'État à la Mobilité, prévoyait notamment:

- L'interdiction les paiements en liquide dans le commerce du cuivre;

- Prikacties door de politie;
- Sensibiliseringsacties bij het grote publiek;

- De permanente opvolging van incidenten door de spoornetbeheerder;

- De vervanging van koperen kabels door aluminiumkabels.

Andere maatregelen zoals het markeren van kabels werden niet systematisch toegepast, aangezien dieven de coating van de gestolen kabels haast stelselmatig strippen om de merking te verwijderen en een hogere overnameprijs te vragen bij de schroothandelaar.

Na analyse van de diefstallen en incidenten doet de spoornetbeheerder tevens het nodige om meer detectiesystemen op het terrein te installeren en de bewaking van de kritieke zones uit te breiden, onder andere door tijdelijk bijkomende camera's te plaatsen en glasvezeldetectiesystemen te installeren.

Omdat het aantal kabeldiefstallen opnieuw stijgt, wenst Infrabel onder meer een aantal maatregelen die in 2013 werden ingevoerd en hun vruchten afwierpen (zoals de prikacties door de politie), opnieuw te lanceren. Daarnaast worden nog andere oplossingen getest maar Infrabel wil daar liever niets over kwijt om de dieven niet op ideeën te brengen.

DO 2018201925940

Vraag nr. 3505 van de heer volksvertegenwoordiger Emmanuel Burton van 06 december 2018 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Nieuwe interactieve kaart Train Map.

Eind september 2018 heeft de NMBS een kaart gelanceerd die online geraadpleegd kan worden en waarop real-time de positie van de treinen gevolgd kan worden. Die nieuwe tool - *Train Map* genaamd - kan op de computer of smartphone geraadpleegd worden.

Op die interactieve kaart kan men een trein opzoeken via het treinnummer en het station van vertrek of bestemming. Het is ook mogelijk om het gewenste treintype en de route te kiezen.

Die kaart is uiteraard nog maar pas gelanceerd en moet nog verfijnd worden. De NMBS wil ze verder ontwikkelen en er in de nabije toekomst geolocalisatie in integreren.

- Les "opérations coup de poing" menées par la police;
- Les actions de sensibilisation à l'attention du grand public;

- Le suivi permanent des incidents par le gestionnaire du réseau;

- Le remplacement de certains câbles en cuivre par de l'aluminium.

D'autres mesures comme le marquage des câbles n'ont pas systématiquement été appliquées compte tenu notamment du fait que les voleurs dénudent quasi systématiquement les câbles volés afin d'éliminer toute référence et d'augmenter le prix de reprise chez le ferrailleur.

Après analyse des vols et incidents, le gestionnaire du réseau veille également à multiplier les moyens de détection et à étendre la couverture de surveillance des zones critiques en faisant placer en complément notamment des caméras temporaires et des dispositifs de détection à l'aide de fibre optique.

Vu la recrudescence du phénomène, Infrabel souhaite notamment que certaines mesures mises en oeuvre en 2013 et qui ont fait leurs preuves (comme les opérations coup de poing à mener par la police) soient rééditées. En outre, d'autres solutions, qu'Infrabel préfère ne pas dévoiler afin de ne pas pouvoir être déjouées par les voleurs, sont testées.

DO 2018201925940

Question n° 3505 de monsieur le député Emmanuel Burton du 06 décembre 2018 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Nouvelle carte interactive Train Map.

La SNCB a lancé à la fin du mois de septembre 2018 une carte à consulter en ligne. Elle permet de suivre en temps réel la situation des trains en circulation. Ce nouvel outil baptisé *Train Map* est accessible sur ordinateur ou smartphone.

Cette carte interactive permet de trouver un train par son numéro, la gare de départ ou la gare de destination. Il est également possible de choisir le type de train et de correspondance que l'on souhaite.

Bien entendu cette carte vient d'être lancée et doit encore être rodée. L'objectif de la SNCB est de la faire évoluer et d'y intégrer la géolocalisation dans un futur proche.

1. Is die kaart rechtstreeks toegankelijk via de smartphoneapp van de NMBS? Zo neen, zal dat eerlang het geval zijn?

2. Hoeveel personen hebben die nieuwe kaart sinds de lancering ervan geraadpleegd?

3. Welke feedback hebben de pendelaars over de kaart en het gebruik ervan in het algemeen sinds de recente ingebruikname ervan gegeven?

4. Met welk bedrijf heeft de NMBS samengewerkt om die nieuwe interactieve kaart te implementeren?

5. Welk budget werd er voor het project *Train Map* uitgetrokken?

6. Weet u waarom de geolokalisatie niet automatisch geïntegreerd werd bij de lancering van die interactieve kaart?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3505 van de heer volksvertegenwoordiger Emmanuel Burton van 06 december 2018 (Fr.):

1. De interactieve kaart *Train Map* kan worden geraadpleegd op nmbs.be/TrainMap, via pc en smartphone.

2, 3 en 6. Er zijn gemiddeld 2.750 dagelijkse gebruikers.

Het aantal bezoekers neemt wekelijks toe. Uit een bevraging onder de reizigers blijkt dat *Train Map* het vaakst wordt geraadpleegd tijdens de treinreis of net ervoor en, logischerwijze, meestal via smartphone.

De versie van *Train Map* die in september gelanceerd werd, was een basisversie die in de loop van de tijd zal worden uitgebreid en waaraan nieuwe functies zullen worden toegevoegd. Op basis van vooral feedback van de reizigers werden veel potentiële nieuwe functies gedetecteerd die de reizigers een aanzienlijke toegevoegde waarde kunnen bieden tijdens en/of net vóór hun treinreis.

De functies met de grootste toegevoegde waarde worden ontwikkeld in 2019. Het gaat onder meer om geolokalisatie; de correcte weergave van de positie van de trein (optimalisering van het algoritme dat de positie van de trein bepaalt en gebruik van gps-gegevens); het tonen van informatie over de treinsamenstelling en over storingen en lopende werken.

4. *Train Map* werd ontwikkeld binnen het departement Reizigersinfo van de NMBS. De applicatie werd mogelijk dankzij de nauwe samenwerking tussen de diensten van de NMBS. Er is voor de ontwikkeling geen beroep gedaan op een externe firma.

1. Cette carte est-elle accessible directement via l'application SNCB pour smartphone? Dans la négative, le sera-t-elle prochainement?

2. Quels sont les chiffres quant au nombre d'utilisateurs de cette nouvelle carte depuis sa création?

3. Depuis sa courte existence, quel est le retour général des navetteurs concernant la carte et son utilisation?

4. Avec quelle société la SNCB a-t-elle collaboré pour mettre en application cette nouvelle carte interactive?

5. Quel est le budget alloué au projet *Train Map*?

6. Connaissez-vous la raison pour laquelle la géolocalisation n'a pas été intégrée automatiquement dès la mise en ligne de cette carte interactive?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3505 de monsieur le député Emmanuel Burton du 06 décembre 2018 (Fr.):

1. La carte interactive *Train Map* peut être consultée sur le site snrb.be/TrainMap, via pc et sur smartphone.

2, 3 et 6. La moyenne d'utilisation est d'environ 2.750 utilisateurs journaliers.

Le nombre de visiteurs augmente chaque semaine. Une enquête parmi les voyageurs a démontré que *Train Map* est surtout consultée pendant le voyage en train ou juste avant et selon toute logique, via un smartphone, la plupart du temps.

La version de *Train Map* lancée en septembre, était une version de base. Elle s'étoffera au fil du temps et des fonctionnalités supplémentaires seront encore ajoutées. Sur la base, essentiellement du feedback voyageurs, de nombreuses potentielles nouvelles fonctionnalités permettant d'offrir une valeur ajoutée significative aux voyageurs pendant et/ou juste avant le voyage en train, ont été décelées.

Les fonctionnalités présentant la plus importante plus-value, seront développées en 2019 comme par exemple la géolocalisation; l'affichage correct de la position du train (optimisation de l'algorithme de détermination de la position du train et utilisation de données GPS); l'affichage d'informations sur la composition du train; l'affichage sur la carte d'informations sur les perturbations et sur les travaux en cours.

4. *Train Map* a été développé au sein du département Informations aux voyageurs de la SNCB. L'application a pu voir le jour grâce à une étroite collaboration entre les services de la SNCB. Aucune société externe n'a été sollicitée pour le développement.

5. *Train Map* maakt deel uit van een groter budget dat bestemd is voor reizigersinformatie. De ontwikkelingen voor *Train Map* zullen ook gebruikt worden om de reis-planner en andere informatiekanalen te verrijken.

DO 2018201926006

Vraag nr. 3510 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Scourneau van 21 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Zelfrijdende treinen.

Met de benodigde vergunning in de hand zal de Nederlandse spoornetbeheerder ProRail over enkele maanden zijn eerste zelfrijdende goederentrein in gebruik nemen. Het niveau ATO4 (Automatic Train Operation), waarbij er geen machinist meer aan te pas komt, leidt tot bezorgdheid bij de treinbestuurders, en de Nederlandse spoorvakbond heeft zijn ongenoegen reeds geuit.

Wat zijn de plannen van de NMBS op het vlak van zelfrijdende treinen? Zijn er plannen in die richting?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3510 van de heer volksvertegenwoordiger Vincent Scourneau van 21 januari 2019 (Fr.):

Er werd een eerste algemene studie gevoerd naar de complexiteit en de overeenkomstige investeringen van deze nieuwe exploitatiemodus. Daartoe werden een transversale stuurgroep en drie werkgroepen (een operationele, een commerciële en een juridische) opgericht. Er werd daarover eveneens overlegd met de experts van Infrabel en van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Belgische Spoorwegen (DVIS). De voorlopige resultaten van de studie werden voorgesteld in de paritaire commissie van 7 december 2016.

De NMBS heeft die studie verder verfijnd in 2018. Er werd een benchmark uitgevoerd over de exploitatie van DOO (Driver Only Operation) in andere West-Europese landen. Daarna werd onderzocht of de exploitatie van DOO eveneens mogelijk was in de Belgische context. Bij die evaluatie werd er vanuit gegaan dat de invoering van deze nieuwe exploitatiemodus noch de veiligheid, noch de stiptheid, noch de informatie aan de reiziger in het gedrang mag brengen.

5. *Train Map* fait partie d'un budget plus conséquent consacré à l'information aux voyageurs. Les développements réalisés en fonction de Train Map seront également utilisés pour enrichir le planificateur de voyage ainsi que d'autres canaux d'information.

DO 2018201926006

Question n° 3510 de monsieur le député Vincent Scourneau du 21 janvier 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Trains autonomes.

Après avoir reçu l'autorisation nécessaire, le gestionnaire du rail ProRail chez nos voisins néerlandais va mettre en service dans quelques mois son premier train de marchandise autonome. Le niveau ATO4 (*Automatic Train Operation*), à savoir qu'il n'y aura plus de machiniste, déclenche des inquiétudes parmi les conducteurs et le syndicat du rail néerlandais a déjà exprimé son mécontentement.

Quels sont les projets de la SNCB en ce qui concerne les trains autonomes? Une planification est-elle en cours?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3510 de monsieur le député Vincent Scourneau du 21 janvier 2019 (Fr.):

Une première étude générale a été menée pour évaluer la complexité et les investissements correspondants de ce nouveau mode d'exploitation. Pour ce faire, un groupe de pilotage transversal a été créé avec trois groupes de travail (opérationnel, commercial et juridique). Une concertation a également été menée à ce sujet avec les experts d'Infrabel et du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer belges (SSICF). Lors de la Commission paritaire du 7 décembre 2016, les résultats provisoires de l'étude ont été présentés.

La SNCB a affiné cette étude en 2018. Un benchmark de l'exploitation de la DOO (Driver Only Operation) dans d'autres pays d'Europe occidentale a été réalisé. Il a ensuite été examiné si l'exploitation de la DOO était également possible dans le contexte belge. Cette évaluation s'est basée sur le principe que l'instauration de ce nouveau mode d'exploitation ne peut pas compromettre la sécurité, la ponctualité et l'information au voyageur.

Een succesvolle uitrol van DOO vereist aanpassingen aan het rollend materieel. De Desiro is blijkbaar het rollend materieel dat zich het best daartoe leent. De volgende aanpassingen zijn onder meer nodig: wijziging van de onderbreking van de tractie, van de blokkering van de deuren, van de TBL1++uitrusting, van de oproepinstallatie van de treinbestuurder vanop de trein en, idealiter, van spiegels en/of camera's aan boord van de trein zodat de treinbestuurder de zone rond de rijtuigkast kan controleren.

Een andere optie bestaat erin camera's en/of spiegels te plaatsen op de perrons zodat de treinbestuurder het perron en de deuren kan controleren. In die optiek moeten camera's geplaatst worden in de grote stations en in de stations waar de zichtbaarheid niet goed is (perrons die in een bocht liggen, lange perrons, enzovoort).

In de overige stations kunnen spiegels worden geplaatst. Bovendien moet op sommige stopplaatsen bijkomende uitrusting worden geplaatst om de informatie te verstrekken aan de reizigers. Het treinbesturingspersoneel zal uiteraard een bijkomende opleiding moeten krijgen en er zal meer beroep moeten worden gedaan op de mobiele controlebrigades.

De studie van 2018 heeft gewezen op een aantal problemen voor de invoering van DOO in België. Er is eerst de onmogelijkheid om het bestaande rollend materieel uit te rusten met camera's en/of spiegels. Het is geweten dat het zeer moeilijk is om een bestaande rijtuigkast aan te passen. Dit werd onder meer bevestigd door de RSSB (Rail Safety and Standards Board). Het rollend materieel dat in het buitenland wordt gebruikt voor de exploitatie van DOO werd van bij de constructie ervan ontworpen om in DOO-modus te rijden. De NMBS beschikt momenteel niet over dergelijk rollend materieel.

Dit probleem kan mogelijks opgevangen worden door spiegels en/of camera's en schermen te plaatsen op de perrons. Uitgaande van een interne risicoanalyse worden spiegels als onvoldoende veilig beschouwd. Ze zijn met name te onderhevig aan de weersomstandigheden en geven niet genoeg zichtbaarheid wanneer de perrons lang zijn of in een bocht liggen.

De laatste optie, die erin bestaat alle perrons met camera's en schermen uit te rusten, is vanuit economisch oogpunt moeilijk haalbaar wegens de hoge kostprijs ervan. Bovendien is uit de benchmark gebleken dat perronuitrusting een ietwat voorbijgestreefde technologie is, die men aan het verwijderen is in de andere West-Europese landen. De NMBS acht het niet aangewezen om massaal te investeren in een voorbijgestreefde technologie.

Pour déployer avec succès la DOO, des modifications au matériel roulant sont nécessaires. Le matériel roulant qui semble être le plus approprié dans ce cas-ci est le Desiro. Les modifications suivantes sont notamment nécessaires: modifications de la coupure de traction, du blocage des portes, de l'installation TBL1++, de l'installation d'appel du conducteur de train depuis le train et, idéalement, de miroirs et/ou caméras à bord du train pour permettre au conducteur de train de contrôler la zone autour de la caisse de voiture.

Une autre option consiste à équiper les quais de caméras et/ou de miroirs afin de permettre au conducteur de train de contrôler le quai et les portes. Dans cette logique, des caméras devront être placées dans les grandes gares et les gares où la visibilité n'est pas bonne (quais en courbe, quais longs, etc.).

Dans les autres gares, des miroirs pourront être placés. En outre, un équipement supplémentaire pour fournir l'information aux voyageurs devra être installé à certains points d'arrêt. Le personnel de conduite des trains devra bien entendu recevoir une formation supplémentaire et un recours accru aux brigades de contrôle mobiles sera nécessaire.

L'étude de 2018 a révélé un certain nombre de problèmes liés à l'introduction de la DOO en Belgique. D'abord, il est impossible d'équiper le matériel roulant existant de caméras et/ou de miroirs. C'est un fait connu que les modifications à une caisse de voiture existante sont très difficiles. Cela a notamment été confirmé par le RSSB (Rail Safety and Standards Board). Le matériel roulant utilisé à l'étranger pour l'exploitation de la DOO a été conçu, dès sa fabrication, pour circuler en mode DOO. La SNCB ne dispose actuellement pas de ce type de matériel roulant.

Une solution possible à ce problème consiste à équiper les quais de miroirs et/ou de caméras et d'écrans. Suite à une analyse de risques interne, les miroirs sont considérés comme insuffisamment sûrs. Ils sont en effet trop sensibles aux conditions atmosphériques et offrent une visibilité insuffisante lorsque les trains sont longs ou que les quais présentent une courbe.

La dernière option, qui consiste à équiper tous les quais de caméras et d'écrans, est difficilement réalisable du point de vue économique en raison de son coût élevé. En outre, le benchmark nous a appris que l'équipement des quais est une technologie un peu dépassée, qui est en cours de suppression dans les autres pays d'Europe occidentale. La SNCB estime inopportun d'investir massivement dans une technologie obsolète.

Tot slot wordt België ook geconfronteerd met het probleem van een infrastructuur die niet gestandaardiseerd is. De lengte van de perrons in de stations die op dezelfde treinverbinding zijn gelegen, is zeer verschillend, waardoor op bepaalde plaatsen de lange treinsamenstellingen niet volledig aan het perron komen. Vandaag houdt de treinbegeleider een oog op de laatste rijtuigen opdat niemand ervan zou afstappen. Met DOO is dit niet meer mogelijk, wat een ernstig veiligheidsrisico zou opleveren.

Om al die redenen heeft de NMBS beslist om het DOO-project voorlopig on hold te zetten.

DO 2018201926066

Vraag nr. 3516 van de heer volksvertegenwoordiger Marcel Cheron van 22 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Infrabel. - Inzet van drones tegen kabeldiefstallen.

In het kader van de strijd tegen kabeldiefstallen heeft Infrabel onlangs een eerste testvlucht met een drone uitgevoerd.

Momenteel staat de camerawet geen luchttoezicht met mobiele camera's toe. Daarenboven schrijft de wetgeving betreffende het gebruik van drones voor dat het toestel binnen het gezichtsveld van de piloot moet blijven.

Voor deze oefening, waarbij een kabeldiefstal werd gesimuleerd, kreeg Infrabel een vrijstelling: zo mocht de drone tot tien kilometer ver vliegen. Gelet op het grote aantal kabeldiefstallen en gelet op het te krappe personeelsbestand om een actief toezicht te kunnen verzekeren, lijkt dit instrument me een interessante denkpiste om verder te verkennen.

1. Gaat Infrabel door op de ingeslagen weg?
2. Voorziet u verdere aanpassingen van het wetgevende kader voor dergelijke dronevluchten?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3516 van de heer volksvertegenwoordiger Marcel Cheron van 22 januari 2019 (Fr.):

1. Er is inderdaad een project binnen Infrabel om gebruik te maken van drones. Op 13 november 2018 werd een test uitgevoerd nadat een afwijking werd verkregen om een burgertoestel "buiten oogbereik" en 's nachts te laten vliegen.

Enfin, la Belgique est aussi confrontée au problème d'une infrastructure non standardisée. Les quais des gares situées sur une même relation ferroviaire sont très différents en termes de longueur, et les grandes compositions ne sont dès lors pas entièrement à quai à certains endroits. À l'heure actuelle, l'accompagnateur de train surveille les dernières voitures de sorte que personne n'en descende. Ce n'est plus possible avec la DOO, ce qui générerait un risque sérieux pour la sécurité.

Pour toutes ces raisons, la SNCB a décidé de mettre le projet DOO en suspens pour l'instant.

DO 2018201926066

Question n° 3516 de monsieur le député Marcel Cheron du 22 janvier 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Infrabel. - Utilisation de drones pour surveiller les vols de câbles.

Récemment, Infrabel a réalisé un premier test de drone dans le cadre de la lutte contre le vol de câbles.

Actuellement, la loi caméra n'autorise pas la surveillance par caméra mobile/aérienne. Par ailleurs, la loi sur l'utilisation des drones stipule que la machine doit rester dans le champ de vision du pilote.

Dans le cas de cette simulation qui mettait en scène des voleurs de câbles, une dérogation a permis que l'engin soit éloigné du pilote jusqu'à dix kilomètres de distance de l'opérateur. Vu l'ampleur du phénomène des vols de câbles, et vu le manque de personnel pour assurer une surveillance active, cet outil semble une piste à explorer plus avant.

1. Infrabel va-t-elle poursuivre sur cette voie?
2. Prévoyez-vous une évolution du cadre légal pour ce type de vol?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3516 de monsieur le député Marcel Cheron du 22 janvier 2019 (Fr.):

1. Il existe effectivement au sein d'Infrabel un projet d'utilisation de drones. Un test a été mené le 13 novembre 2018 suite à l'obtention d'une dérogation pour pouvoir faire voler un appareil civil "hors vue" et de nuit.

Door de lancering van een Nationaal Actieplan tegen kabeldiefstallen medio 2013, was er jarenlang een grote terugval. Sinds de zomer van 2018 is kabeldiefstal evenwel opnieuw sterk in opmars en nam dit fenomeen een nooit geziene omvang aan. Dit veroorzaakt veel hinder voor de treinreizigers en brengt ook een zeer hoge kost met zich mee voor Infrabel. Daarom wil Infrabel het arsenaal aan maatregelen tegen kabeldiefstal versterken en uitbreiden, met name door het eventueel gebruik van drones.

2. De kwestie van de ontwikkelingen op wetgevingsvlak van de onbemande luchtvaartuigen kwam al aan bod in de schriftelijke Parlementaire vragen nr. 3059-3199-3404 en in de mondelinge vragen nr. 24577-26433-27692-27852.

De Belgische regelgeving zal binnenkort worden vervangen door een Europese verordening, die naar verwachting zal worden bekendgemaakt met het oog op de inwerking-treding ervan het jaar daarop.

Deze Europese verordening zal onder meer vluchten buiten het gezichtsveld van de dronepiloot mogelijk maken en zal naar verwachting leiden tot de opheffing van het koninklijk besluit van 10 april 2016 dat momenteel nog van kracht is.

DO 2018201926067

Vraag nr. 3517 van de heer volksvertegenwoordiger Marcel Cheron van 22 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Personen met een beperkte mobiliteit. - Europese regelgeving ter versterking van de treinreizigersrechten.

De dienstverlening aan personen met een beperkte mobiliteit (PBM's) vormt een belangrijk onderdeel van de Europese besprekingen over de versterking van de treinreizigersrechten. Daarmee wordt een zeer goed signaal afgegeven voor een mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is. Als de regelgeving definitief wordt aangenomen, zal die grote gevolgen hebben voor België, waar men nog steeds veel te lang op voorhand assistentie moet aanvragen.

In slechts 41 van de 550 Belgische stations kunnen PBM's hun assistentieaanvraag drie uur op voorhand indienen. 69 stations zouden volledig toegankelijk moeten zijn maar bieden geen assistentie aan rolstoelgebruikers. Europa wil dat middelgrote stations (met 2.000 tot 10.000 reizigers) de reservatietermijn verkorten tot 3 uur. Die kortere reservatietermijn zou dan gelden in 70 Belgische stations.

Après une accalmie de plusieurs années, conséquence du lancement mi-2013 d'un Plan national d'action, le nombre de vols de câbles est reparti à la hausse depuis l'été 2018 et atteint une ampleur inédite. Ceci pénalise lourdement les usagers du train et représente en outre un coût extrêmement important pour Infrabel. C'est pourquoi Infrabel est désireuse de pouvoir renforcer et élargir l'arsenal de lutte contre les vols de câbles, notamment via ce recours éventuel aux drones.

2. La problématique de l'évolution législative en matière de drones a déjà été abordée dans les questions parlementaires écrites n° 3059-3199-3404 et orales n° 24577-26433-27692-27852.

La réglementation belge sera prochainement remplacée par un règlement européen dont la publication est attendue pour une mise en oeuvre dans l'année qui suit.

Ce règlement européen permettra, entre autres, les vols hors de la vue du pilote et mènera vraisemblablement à l'abrogation de l'arrêté royal du 10 avril 2016 actuellement en vigueur.

DO 2018201926067

Question n° 3517 de monsieur le député Marcel Cheron du 22 janvier 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

PMR. - Réglementation européenne visant à renforcer le droit des voyageurs ferroviaires.

Dans le cadre du renforcement des droits des voyageurs discuté au niveau européen, un volet important concerne le service aux personnes à mobilité réduite (PMR). C'est un excellent signal pour une mobilité accessible à toutes et tous. Si elle est adoptée définitivement, cette réglementation va avoir de fortes répercussions en Belgique, où le délai de réservation reste en effet trop important.

Aujourd'hui, 41 gares sur les 550 en Belgique offrent une assistance dans un délai de trois heures aux personnes à mobilité réduite, et 69 gares sont dites intégralement accessibles mais n'autorisent pas l'assistance aux personnes en chaise roulante. Le passage, voulu par l'Europe, à trois heures de réservation pour les gares de taille moyenne (accueillant entre 2.000 et 10.000 passagers) va concerner 70 gares en Belgique.

In 15 stations met meer dan 10.000 reizigers moet het mogelijk zijn om assistentie te krijgen zonder voorafgaandelijke reservatie. Dat is momenteel niet het geval. Volgens de toekomstige Europese regelgeving zullen personen met een beperkte mobiliteit in alle grote stations onmiddellijk assistentie moeten kunnen krijgen, zonder dat ze daarvoor op voorhand een aanvraag moeten indienen.

1. Heeft de NMBS de middelen om aan deze verplichtingen te voldoen?

2. Wat wordt er in het werk gesteld om te anticiperen op de Europese regelgeving die, als ze wordt goedgekeurd door de Raad, medio 2019 van kracht zal worden?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3517 van de heer volksvertegenwoordiger Marcel Cheron van 22 januari 2019 (Fr.):

1. De NMBS evalueert momenteel de gevolgen van dit ontwerp van verordening, mocht deze regelgeving in de huidige stand toepasselijk worden. Daarbij dient evenwel te worden opgemerkt dat dit hoogst onwaarschijnlijk is vermits de Raad zich nog moet uitspreken over de inhoud ervan, iets wat wellicht niet zal gebeuren voor de Europese verkiezingen van mei dit jaar. Een inwerkingtreding is niet aan de orde vóór 2020-2021.

2. Zoals hierboven aangegeven, worden momenteel impactanalyses uitgevoerd.

DO 2018201926235

Vraag nr. 3533 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 24 januari 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Vertragingen. - Compensatievergoedingen.

Bij de NMBS bestaat een compensatieregeling voor reizigers bij een eenmalige vertraging van 60 minuten of meer of bij herhaaldelijke vertragingen gedurende een periode van zes maanden van minstens 20 vertragingen van meer dan 15 minuten of van minstens 10 vertragingen van meer dan 30 minuten.

1. Kan u meedelen voor 2018 hoeveel vergoedingsaanvragen voor vertragingen er zijn geweest van meer dan 60 minuten?

2. In hoeveel van deze gevallen werden compensaties toegekend?

Dans les 15 gares de plus de 10.000 voyageurs, la prise en charge immédiate devra être systématique, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle. Avec la future législation européenne, toutes les grandes gares devront prendre en charge automatiquement, sans qu'il soit nécessaire de réserver ce service au préalable, les PMR.

1. La SNCB dispose-t-elle des moyens pour faire face à ces obligations?

2. Qu'est-ce qui est mis en oeuvre pour anticiper la réglementation européenne qui, si elle est approuvée par le Conseil, devrait être applicable à la mi-2019?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3517 de monsieur le député Marcel Cheron du 22 janvier 2019 (Fr.):

1. La SNCB est actuellement occupée à évaluer les conséquences du projet de Règlement si cette réglementation venait à s'appliquer dans son état actuel. A noter toutefois qu'il est hautement improbable que cela se produise étant donné que le Conseil doit encore se prononcer sur son contenu, ce qui ne devrait pas avoir lieu avant les élections européennes du mois de mai de cette année. Une entrée en vigueur n'est pas à l'ordre du jour avant 2020-2021.

2. Comme répondu ci-avant, des analyses d'impact sont actuellement en cours.

DO 2018201926235

Question n° 3533 de madame la députée Barbara Pas du 24 janvier 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCB. - Retards. - Indemnités de compensation.

La SNCB applique un régime de compensations pour les voyageurs ayant subi un retard unique d'un minimum de 60 minutes ou des retards répétés durant une période de six mois, plus précisément un minimum de 20 retards de plus de 15 minutes ou un minimum de 10 retards de plus de 30 minutes.

1. Combien de demandes d'indemnités pour des retards de plus de 60 minutes ont été recensées pour 2018?

2. Dans combien de ces cas des compensations ont-elles été octroyées?

3. Welk totaal bedrag aan compensatievergoedingen voor deze gevallen werd in totaal uitgekeerd?

4. Kan u meedelen voor 2018 hoeveel vergoedingsaanvragen voor herhaaldelijke vertragingen er zijn geweest?

5. In hoeveel van deze gevallen werden compensaties toegekend?

6. Welk totaal bedrag aan compensatievergoedingen voor deze gevallen werd in totaal uitgekeerd?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3533 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 24 januari 2019 (N.):

De NMBS behandelde in 2018 iets minder dan 52.000 compensatieaanvragen voor vertragingen van minstens 60 minuten en bijna 7.500 compensatieaanvragen voor herhaaldelijke vertragingen.

Ze aanvaardde respectievelijk 75 % en 89 % van deze aanvragen. Dit komt overeen met een bedrag van bijna 212.000 euro als compensatie voor langdurige vertragingen en bijna 330.000 euro voor herhaaldelijke vertragingen.

DO 2018201926244

Vraag nr. 3534 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 24 januari 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

De veiligheid van treinbegeleiders.

1. Hoeveel gevallen van geweld op treinbegeleiders werden vastgesteld in 2018?

2. In hoeveel van deze gevallen werd de dader gevat?

3. In hoeveel van de gevallen dat de dader werd gevat werd het incident geklasseerd zonder gevolg?

4. In hoeveel van de gevallen dat de dader werd gevat werd de dader effectief bestraft?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3534 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 24 januari 2019 (N.):

1 en 2. Hieronder vindt u de tabel met het aantal gevallen van agressie tegenover personeelsleden van de NMBS.

3. Quel est le montant total des indemnités de compensation octroyées dans ces cas?

4. Combien de demandes d'indemnités pour des retards répétés ont été recensées pour 2018?

5. Dans combien de ces cas des compensations ont-elles été octroyées?

6. Quel est le montant total des indemnités de compensation octroyées dans ces cas?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3533 de madame la députée Barbara Pas du 24 janvier 2019 (N.):

En 2018, la SNCB a traité un peu moins de 52.000 demandes de compensation pour des retards d'au moins 60 minutes et près de 7.500 demandes de compensation pour retards fréquents.

Elle a respectivement accepté 75 % et 89 % de ces demandes. Cela correspond à un montant octroyé à titre de compensation de près de 212.000 euros pour les retards de longue durée et de près de 330.000 euros pour retards fréquents.

DO 2018201926244

Question n° 3534 de madame la députée Barbara Pas du 24 janvier 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La sécurité des accompagnateurs de train.

1. Combien de cas de violences visant les accompagnateurs de train ont-ils été recensés en 2018?

2. À combien de reprises l'auteur des faits a-t-il été intercepté?

3. À combien de reprises l'incident a-t-il été classé sans suite après l'interception de l'auteur?

4. À combien de reprises l'auteur des faits intercepté a-t-il été effectivement sanctionné?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3534 de madame la députée Barbara Pas du 24 janvier 2019 (N.):

1 et 2. Vous trouverez ci-dessous un tableau reprenant le nombre de cas d'agression à l'encontre d'agents du personnel de la SNCB.

In de meerderheid van de incidenten zijn het de treinbegeleiders die te maken krijgen met agressie. De belangrijkste oorzaken daarvan zijn discussies om vervoersbewijzen en treinreizigers die de vertrekprocedure niet naleven. Het is juist in verband met deze twee aspecten dat de NMBS vorig jaar een aantal nieuwe maatregelen heeft ingevoerd.

De verkoop en het gebruik van bepaalde vervoerbewijzen werden aangepast en op 10 juni 2018, voerde de NMBS een nieuwe vertrekprocedure in, waarbij de treinbegeleider meteen na het vertreksignaal alle deuren sluit. In de vorige procedure bleef na het vertreksignaal nog één deur open, en dat tot de trein in beweging kwam. Dat de reiziger op dat moment niet meer mocht instappen zorgde voor heel wat frustratie, wat soms zelfs tot agressie tegenover de treinbegeleider leidde.

Daarnaast hebben de veiligheidsagenten van Securail hun patrouilles, preventief op een aantal gevoelige trajecten verhoogd, werd de samenwerking met de ordediensten geconsolideerd en bleef de NMBS ook inzetten op de opleiding van het personeel om potentiële conflictsituaties te herkennen en te vermijden.

Dans la plus grande majorité des incidents, ce sont les accompagnateurs de train qui sont victimes d'agression. Parmi les principales causes à cet égard, nous pointons les discussions liées aux titres de transport ainsi que les voyageurs en train qui ne respectent pas la procédure de départ. C'est précisément par rapport à ces deux aspects que la SNCB a introduit l'année dernière un certain nombre de nouvelles mesures.

La vente et l'utilisation de certains titres de transport ont été adaptées et le 10 juin 2018, la SNCB a introduit une nouvelle procédure de départ où l'accompagnateur de train ferme toutes les portes immédiatement après avoir donné le signal de départ. Dans la procédure précédente, une seule porte restait encore ouverte à l'issue du signal de départ et ce, jusqu'à ce que le train se mette en mouvement. Le fait que le voyageur ne pouvait à ce moment plus embarquer était source de frustrations, ce qui se traduisait parfois par une agression vis-à-vis de l'accompagnateur de train.

Par ailleurs, les agents de sécurité de Securail ont augmenté leurs patrouilles, à titre préventif, sur certains trajets sensibles, la collaboration étroite avec les services d'ordre a été renforcée et la SNCB a également continué de miser sur la formation du personnel afin d'identifier et d'éviter les situations conflictuelles potentielles.

2018	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	
Treinpersoneel/ <i>Personnel des chemins de fer</i>	75	85	89	107	96	75	81	79	111	71	92	78	1.039

3 en 4. Niet bij elke melding van agressie wordt de dader gevat. Het kan bijvoorbeeld dat de dader op de vlucht slaat. De criteria die mee bepalen of iemand gevat wordt zijn de ernst van de feiten, de dienst die ter plaatse tussenbeide komt (politiedienst of Securail) en het feit of iemand zich al dan niet identificeert.

Het komt aan het openbaar ministerie toe om te beslissen welk gevolg het geeft aan de klachten naar aanleiding van geweld op treinbegeleiders of andere personeelsleden (seponering, minnelijke schikking, strafbemiddeling, dagvaarding, enz.) en binnen welke termijn het dit doet.

3 à 4. Chaque agression rapportée ne donne pas lieu à la rétention de son auteur. Il se peut en effet qu'il ait pris la fuite. La gravité des faits, le service intervenant sur place (service de police ou Securail) ou encore le fait que la personne s'identifie ou pas, peuvent également entrer en ligne de compte comme critère de rétention.

Il incombe au ministère public de décider quelles suites sont données aux plaintes pour violence à l'encontre des accompagnateurs de train ou d'autres membres du personnel (classement sans suite, règlement à l'amiable, médiation pénale, citation en justice, etc.) et dans quel délai.

DO 2018201926363

Vraag nr. 3555 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 30 januari 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Initiatief van Istanbul om plastic in te ruilen voor gratis metrokaartjes.

In Turkije is er een groot probleem met afval dat niet-gerecycled wordt en de bevolking is niet echt gesensibiliseerd voor deze problematiek. Het land heeft daarom een initiatief gelanceerd om recycling te bevorderen. In een metrostation in Istanbul zijn er nieuwe automaten geplaatst waar men gratis kaartjes voor het openbaar vervoer kan verkrijgen in ruil voor ingeleverde lege plastic flessen en blikjes.

Turkije wil met dit beloningssysteem de bevolking bewust maken van het belang van recycling.

1. Wat vindt u van het initiatief van Istanbul? Zou een soortgelijk initiatief in België kunnen worden gelanceerd?

2. Hebt u dit al besproken in het kader van een interministeriële conferentie met de ministers van Mobiliteit? Zou het nu niet opportuun zijn, nu het milieubewustzijn bij de bevolking nog nooit zo groot geweest, om deze kwestie op de agenda te zetten?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3555 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 30 januari 2019 (Fr.):

1. Het al dan niet invoeren van een statiegeldsysteem voor verpakkingsafval valt niet onder mijn bevoegdheid. Ik ben van mening dat alle initiatieven die bijdragen aan de bewustmaking van het grote publiek over milieukwesties en zelfs aan de verandering van het gedrag van het grote publiek, een goede zaak zijn. In dit verband wil ik erop wijzen dat de NMBS een beleid van selectieve afvalinzameling voert. Sinds 2016 heeft ze in 21 stations vuilnisbakken voor dit type inzameling geplaatst. Hiermee bereikt ze 48 % van de passagiers en 60,5 % van het afval van de stations wordt gescheiden ingezameld.

In de brochure "duurzaam rijden, duurzaam werken" legt de NMBS uit welke actie zij onderneemt op het vlak van duurzaamheid. Deze brochure vindt u op <https://www.belgiantrain.be/nl/about-sncb/themes/sustainability>.

DO 2018201926363

Question n° 3555 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 30 janvier 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

L'initiative stambouliote visant à échanger du plastique contre des tickets de métro gratuits.

La Turquie, submergée par les déchets non recyclés et les habitants peu sensibilisés au phénomène, a lancé une initiative afin de favoriser le recyclage. En effet, des distributeurs d'un nouveau genre ont envahi une station de métro d'Istanbul et acceptent les bouteilles en plastique et les canettes vides des habitants en échange de trajets gratuits en transport en commun.

Concrètement, ces distributeurs visent donc à faire prendre conscience à la population de l'importance du recyclage avec une petite récompense à la clé.

1. Que pensez-vous de l'initiative stambouliote? Un projet similaire pourrait-il voir le jour en Belgique avec la SNCB?

2. Cette problématique a-t-elle déjà été abordée lors d'une conférence interministérielle des ministres de la Mobilité? À l'heure d'une prise de conscience environnementale sans précédent, ne serait-ce pas opportun d'évoquer le sujet?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3555 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 30 janvier 2019 (Fr.):

1. Introduire ou non un système de consigne pour les déchets d'emballages n'est pas de mon ressort. Je suis d'avis que toutes les initiatives qui aident à sensibiliser le grand public à la problématique environnementale, voire à modifier son comportement, sont une bonne chose. Dans cette optique, je tiens à souligner que la SNCB, pratique la politique de collecte sélective des déchets. Depuis 2016, elle a mis en place des poubelles permettant ce type de collecte dans 21 gares. Elle touche ainsi 48 % de ses voyageurs, et 60,5 % des déchets des gares font l'objet d'une collecte sélective.

Dans la brochure "transporter durable, travailler durable" la SNCB présente les actions qu'elle entreprend en matière de durabilité. Vous trouverez cette brochure via <https://www.belgiantrain.be/fr/about-sncb/themes/sustainability/>.

2. Dit thema werd niet besproken in het kader van een Executief Comité van ministers van Mobiliteit (ECMM). In de huidige context, waarin de milieu- en energie-uitdagingen cruciaal zijn voor de aarde, deel ik echter wel de mening dat het punt op de agenda van een volgende ECMM zou moeten worden gezet.

DO 2018201926399

Vraag nr. 3556 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Goedele Uyttersprot van 31 januari 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Het onderhoud van het station in Dendermonde.

Links van het hoofdgebouw bevindt zich al jaren een treinwagon, waarvan niemand weet waarvoor dat goed is. Het is geen kunstobject, er hangt geen geschiedenis aan vast en het hout wordt ook niet onderhouden. Daarnaast woekert het onkruid danig, wat geen fraai beeld oplevert.

Aangezien dit eigendom is van de NMBS, heb ik dan ook een aantal vragen.

1. Wat is het nut van deze wagon? Waarom wordt deze niet opgeruimd?

2. Om welke reden wordt het onkruid aan deze wagon en in de omgeving van het station, alsook op de perrons, niet aangepakt, op een plaats waar toch dagelijks honderden reizigers de trein nemen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3556 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Goedele Uyttersprot van 31 januari 2019 (N.):

1. De wagons zijn eigendom van Infrabel, dienst Maintenance Denderleeuw. Ze werden in het verleden gebruikt om materialen en gereedschappen in te bewaren, omdat hiervoor onvoldoende plaats was in de stationsgebouwen. Na de verhuis van Infrabeldiensten naar de LCI-antenne van Dendermonde (Logistiek Centrum Infrastructuur) werden de wagons niet meer gebruikt.

Eind 2019 zijn wisselvernieuwingen gepland, waarbij deze volledige zone opgeruimd zal worden. De wagons zullen verwijderd zijn tegen medio 2020.

2. De verwijdering van het onkruid op de perrons en in het station is ingepland door de NMBS. De zone voor de wagons wordt jaarlijks behandeld tijdens de sproeicampagne in mei.

2. Cette thématique n'a pas été abordée lors d'un Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM). En revanche, je suis également d'avis, au vu du contexte actuel, où l'enjeu environnemental et énergétique est crucial pour la planète, que celle-ci fasse l'objet d'un point à l'ordre du jour d'un prochain CEMM.

DO 2018201926399

Question n° 3556 de madame la députée Goedele Uyttersprot du 31 janvier 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

L'entretien de la gare de Termonde.

Depuis des années, un wagon dont tout le monde ignore l'affectation trône à gauche du bâtiment principal de la gare. Il ne s'agit pas d'une oeuvre d'art, aucune histoire ne s'y rattache et le bois n'est pas entretenu. De plus, les abords du wagon sont envahis par les mauvaises herbes, ce qui donne une image assez déplorable.

Dès lors qu'il s'agit d'une propriété de la SNCB, je souhaiterais vous poser quelques questions.

1. À quoi sert ce wagon? Pourquoi ne procède-t-on pas à son enlèvement?

2. Alors que des centaines de voyageurs prennent quotidiennement le train, pourquoi les mauvaises herbes envahissant les abords du wagon, de la gare et les quais ne sont-elles pas traitées?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3556 de madame la députée Goedele Uyttersprot du 31 janvier 2019 (N.):

1. Les wagons sont la propriété d'Infrabel, service Maintenance de Denderleeuw. Ils étaient autrefois utilisés pour stocker du matériel et des outils, faute de place suffisante dans les bâtiments de gare à cet effet. Après le transfert de services Infrabel vers l'antenne CLI de Termonde (Centre Logistique Infrastructure), les wagons n'ont plus été utilisés.

Des renouvellements d'aiguillages sont prévus pour la fin de l'année 2019, ce qui entraînera le déblayage de toute la zone. Les wagons seront enlevés pour la mi-2020.

2. L'enlèvement des mauvaises herbes sur les quais et en gare est planifié par la SNCB. La zone des wagons est traitée annuellement lors de la campagne de pulvérisation couvrant mai.

DO 2018201926427

Vraag nr. 3561 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 04 februari 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Black Friday bij de NMBS

Met haar promotieactie ter gelegenheid van Black Friday speelt de NMBS in op de tijdsgeest.

Op vrijdag 23 november 2018 kon men via de website of de app voor vijf euro een retourtje kopen naar eender welk Belgisch station. Dat treinkaartje was geldig van 23 november tot 14 december.

1. Op welk succes had de NMBS bij de lancering van deze promotie gerekend?
2. Wat was het effect van de Black Friday-actie van de NMBS op de verkoop van online treintickets op 23 november?
3. Werden er extra treinen ingelegd?
4. Wat waren de populairste bestemmingen?
5. Zal de NMBS volgend jaar opnieuw een dergelijke promotieactie houden?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3561 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Caroline Cassart-Mailleux van 04 februari 2019 (Fr.):

1. Het was de eerste keer dat de NMBS een "Black Friday"-actie organiseerde. De impact en het succes ervan waren dan ook moeilijk in te schatten. De actie verliep enkel digitaal. De NMBS had ingeschat om minimaal 5.000 "Black Friday"-tickets te verkopen via haar website en app. Een van de doelstellingen van de actie was om de digitale kanalen van de NMBS bekend te maken bij het publiek.

2 en 5. Hoewel Black Friday tijdens de eerste uren van de verkoop een groot succes kende, kreeg de actie in de namiddag jammer genoeg met ernstige technische problemen te kampen. Deze hebben de verkoop verstoord en uiteindelijk volledig onderbroken. Deze actie moest dus stopgezet worden door technische problemen die de NMBS niet heeft kunnen oplossen.

De NMBS maakte een grondige analyse van de oorzaak van de onderbreking en nam structurele maatregelen om dergelijke toekomstige incidenten zoveel mogelijk te vermijden.

DO 2018201926427

Question n° 3561 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 04 février 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le Black Friday de la SNCB.

La SNCB s'est mise au goût du jour en fêtant le *Black Friday*.

En effet, tous les billets de train, valables entre le 23 novembre et le 4 décembre 2018, qui ont été achetés le vendredi 23 novembre en ligne - via le site web ou l'application - ont été vendu au prix unique de cinq euros l'aller-retour vers n'importe quelle gare belge.

1. Quel succès la SNCB comptait-elle rencontrer en lançant cette promotion?
2. Quel bilan peut être tiré du *Black Friday* de la SNCB sur les achats de billets en ligne le vendredi 23 novembre?
3. Des trains supplémentaires ont-ils été prévus?
4. Quelles ont été les destinations les plus prisées?
5. L'opération se répétera-t-elle l'année prochaine?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3561 de madame la députée Caroline Cassart-Mailleux du 04 février 2019 (Fr.):

1. C'était la première fois que la SNCB organisait une action "Black Friday". Son impact et son succès étaient dès lors difficiles à estimer. L'action se déroulait exclusivement en ligne. La SNCB avait tablé sur un volume de vente minimal de 5.000 tickets "Black Friday" via son site web et son app. Un des objectifs principaux de l'action était de faire connaître les canaux digitaux de la SNCB.

2 et 5. Bien que le Black Friday ait rencontré un grand succès durant les premières heures de vente, l'action a malheureusement connu de sérieux problèmes techniques dans l'après-midi qui ont perturbé puis interrompu totalement la vente. Cette action a donc dû être arrêtée à cause de ces problèmes techniques que la SNCB n'a pas pu résoudre.

En outre, une analyse approfondie de la cause de l'arrêt a été réalisée par la SNCB. Elle a pris des mesures structurelles afin d'éviter au maximum ce genre d'incidents dans le futur.

De actie werd ook geëvalueerd vanuit marketing-oogpunt. De NMBS-website en -app kenden een recordaantal digitale verkopen, wat het doel van de actie was.

3. Er werden voor "Black Friday" zelf geen bijkomende treinen ingelegd. Klanten konden immers de datum van hun treinreis zelf kiezen, verspreid over enkele weken.

4. Top 10 van de bestemmingen voor het "Black Friday"-ticket :

- ZONE BRUSSEL;
- ZONE ANTWERPEN;
- ZONE GENT;
- ZONE BRUGGE;
- OOSTENDE;
- ZONE LEUVEN;
- ZONE LUIK;
- ZONE HASSELT;
- ZONE MECHELEN;
- BRUSSELS AIRPORT - ZAVENTEM.

DO 2018201926528

Vraag nr. 3570 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sarah Schlitz van 07 februari 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Reizigersaantallen op spoorlijn 125A.

De nieuwe spoorlijn 125A tussen Seraing en Luik geeft de duurzame mobiliteit in de regio Luik een boost.

1. Wat zijn de reizigersaantallen op deze lijn tijdens de spitsuren, tijdens de daluren en in het weekend?

2. Wat waren de targets van de NMBS en volgens welk tijdpad wil men die halen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3570 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sarah Schlitz van 07 februari 2019 (Fr.):

Elk jaar in oktober worden er visuele tellingen van reizigers uitgevoerd. Deze tellingen zijn gebaseerd op korte observaties en bevatten dus een onvermijdelijke foutmarge.

Enfin, une évaluation Marketing de l'action a également eu lieu. Le site internet et l'app SNCB ont connu des records de ventes digitales, ce qui était le but de l'action.

3. Aucun train supplémentaire n'a été mis en service pour le "Black Friday". En effet, les clients pouvaient choisir la date de leur voyage en train sur une période de plusieurs semaines.

4. Top 10 des destinations pour le ticket "Black Friday":

- ZONE BRUXELLES;
- ZONE ANVERS;
- ZONE GAND;
- ZONE BRUGES;
- OSTENDE;
- ZONE DE LOUVAIN;
- ZONE DE LIÈGE;
- ZONE DE HASSELT;
- ZONE DE MALINES;
- BRUSSELS AIRPORT - ZAVENTEM.

DO 2018201926528

Question n° 3570 de madame la députée Sarah Schlitz du 07 février 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Ligne 125A. - Fréquentation.

La nouvelle ligne 125A, reliant Seraing à Liège, est une véritable aubaine pour la mobilité douce en région liégeoise.

1. Pourriez-vous me faire parvenir les chiffres de fréquentation de cette ligne en heure de pointe, en heure creuse ainsi que le week-end?

2. Quels objectifs la SNCB s'était-elle fixés et à quelle échéance?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3570 de madame la députée Sarah Schlitz du 07 février 2019 (Fr.):

Des comptages visuels de voyageurs sont effectués chaque année en octobre. Ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps donnant lieu à une inévitable marge d'erreur.

Niettemin vormen deze tellingen de enige beschikbare bron waarmee het aantal opstappende en afstappende reizigers per station kan worden ingeschat, net als hun evolutie op lange termijn. De cijfers laten niet toe om een onderscheid te maken tussen reizigers die zich naar het station begeven en overstappende reizigers (die dus twee keer worden geteld).

Hoewel er regelmatig gezocht wordt naar teloplossingen die een beroep doen op geautomatiseerde technologieën, biedt de manuele telling tot op vandaag de beste kwaliteit/prijsverhouding.

Zoals u kunt vaststellen op haar site <https://www.belgiantrain.be/nl/about-sncb/enterprise/publications/travellers-counts> stelt NMBS de cijfers met betrekking tot de opgestapte reizigers ter beschikking.

DO 2018201926632

Vraag nr. 3584 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 13 februari 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Betrouwbaarheid ticketautomaten.

Klanten ergeren zich mateloos aan defecte ticketautomaten. Het is zeker van belang dat ticketautomaten functioneren wanneer de klanten een vervoersbewijs willen aankopen en er slechts één ticketautomaat staat in een station of halte waar er geen loketten meer zijn.

Daarom is de betrouwbaarheid én dus de beschikbaarheidsgraad van de ticketautomaten uiterst belangrijk. De NMBS meet die beschikbaarheid omdat ze natuurlijk van belang is voor haar klanten.

1. Wat was de beschikbaarheidsgraad van de ticketautomaten in het jaar 2018?

Gelieve eveneens afzonderlijke cijfers te geven voor stations waar er slechts één ticketautomaat staat.

2. In welke stations werden er ticketautomaten bijgeplaatst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3584 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 13 februari 2019 (N.):

1. De beschikbaarheidsgraad van de ticketautomaten van de NMBS evalueert de laatste jaren voor als volgt:

Néanmoins, ces comptages constituent la seule source disponible permettant d'estimer le nombre de voyageurs montés et descendus par gare ainsi que leur évolution à long terme. Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc deux fois).

Bien que des solutions de comptage faisant appel à des technologies automatisées soient régulièrement investies, le comptage manuel reste, à ce jour, la solution offrant le meilleur rapport qualité/prix.

Comme vous pouvez le constater sur son site: <https://www.belgiantrain.be/fr/about-sncb/enterprise/publications/travellers-counts> la SNCB donne les chiffres des voyageurs montés.

DO 2018201926632

Question n° 3584 de madame la députée Inez De Coninck du 13 février 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La fiabilité des distributeurs automatiques de tickets de la SNCB.

Les distributeurs automatiques de tickets défectueux sont une énorme source d'irritation pour les voyageurs. À plus forte raison, lorsque ceux-ci souhaitent acheter un titre de transport dans une gare ou à un arrêt dotés d'un seul distributeur automatique et où les guichets ont été supprimés.

La fiabilité et, par voie de conséquence, le taux de disponibilité de ces appareils sont, dès lors, essentiels. Sachant que la disponibilité des distributeurs de tickets constitue un élément sensible pour les clients, la SNCB mesure cette donnée.

1. Quel a été en 2018, le taux de disponibilité des distributeurs automatiques de tickets?

Pourriez-vous fournir des chiffres distincts pour les gares dotées d'un seul distributeur de tickets?

2. Dans quelles gares des appareils supplémentaires ont-ils été installés?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3584 de madame la députée Inez De Coninck du 13 février 2019 (N.):

1. Le taux de disponibilité des automates de vente de la SNCB a évolué les dernières années comme suit:

Gemiddelde beschikbaarheidsgraad per jaar/ <i>Degré de disponibilité moyenne par an:</i>	2015	2016	2017	2018
Globaal gemiddelde (alle types)/ <i>Moyenne globale (tous types)</i>	98,10%	98,30%	98,80%	98,80%
Globaal gemiddelde (Type 1)/ <i>Moyenne globale (Type 1)</i>	98,90%	99,10%	99,40%	99,20%
Type 1 betreft voornamelijk de automaten die gevestigd zijn in de stations waar er maar één automaat ter beschikking is van de klanten/ <i>Type 1 concerne principalement les automates situés dans des gares où un seul automate est à disposition des clients.</i>				

Zoals ik u eerder antwoordde kan worden gesteld dat slechts een minimale fractie van het aantal maandelijkse transacties aanleiding geeft tot een klacht.

2. Er werden in 2018 ticketautomaten geplaatst in volgende stations: Bornem, Charleroi, Chaudfontaine, De Panne, Florival, Gent-Dampoort, Gent-Sint-Pieters, Landen, Noorderkempem, Oudenaarde, Ougrée, Schaarbeek, Seraing, Uccle, Zele.

DO 2018201926822

Vraag nr. 3626 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 25 februari 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Minimale dienstverlening bij staking.

Ingevolge stakingen werd reeds enkele keren de minimale dienstverlening ingevoerd door de NMBS.

Kan u voor elk van deze stakingen de volgende gegevens meedelen, opgesplitst per taalgroep (of bij gebrek aan informatie daarover per gewest of per depot)?

1. Hoeveel personeelsleden staakten en hoeveel werkten?

2. Hoeveel personeelsleden van de Nederlandse taalgroep werden ingezet in het Waalse landsgedeelte ter verzekering van de minimale dienstverlening?

3. Hoeveel personeelsleden van de Franstalige taalgroep werden ingezet in het Vlaamse landsgedeelte ter verzekering van de minimale dienstverlening?

4. Hoeveel personeelsleden van de Nederlandse taalgroep werden ingezet in het Brusselse landsgedeelte ter verzekering van de minimale dienstverlening?

5. Hoeveel personeelsleden van de Franstalige taalgroep werden ingezet in het Brusselse landsgedeelte ter verzekering van de minimale dienstverlening?

Comme je vous ai déjà répondu, seule une fraction minimale des transactions mensuelles conduit à une plainte.

2. En 2018, des automates de vente ont été placés dans les gares suivantes : Bornem, Charleroi, Chaudfontaine, De Panne, Florival, Gent-Dampoort, Gent-Sint-Pieters, Landen, Noorderkempem, Oudenaarde, Ougrée, Schaarbeek, Seraing, Uccle, Zele.

DO 2018201926822

Question n° 3626 de madame la députée Barbara Pas du 25 février 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCFB. - Service minimum en cas de grève.

La SNCFB a déjà été amenée à appliquer le service minimum à plusieurs reprises à la suite de grèves.

Pourriez-vous communiquer pour chacune de ces grèves les données ci-dessous, réparties par groupe linguistique (ou à défaut, par Région ou par dépôt)?

1. Combien de travailleurs ont fait grève et combien ont travaillé?

2. Combien de travailleurs du groupe linguistique néerlandais ont été affectés en Région wallonne afin d'assurer le service minimum?

3. Combien de travailleurs du groupe linguistique français ont été affectés en Région flamande afin d'assurer le service minimum?

4. Combien de travailleurs du groupe linguistique néerlandais ont été affectés en Région bruxelloise afin d'assurer le service minimum?

5. Combien de travailleurs du groupe linguistique français ont été affectés en Région bruxelloise afin d'assurer le service minimum?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3626 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 25 februari 2019 (N.):

De NMBS is een federaal bedrijf. Haar treinen stoppen niet aan de grens van elk Gewest en het personeel dat zij inzet wordt dan ook niet ingezet per landsdeel. Ik bezorg u hieronder toch de info die de NMBS in dit raam bezorgde.

De NMBS bevraagt enkel haar personeel dat ingepland staat om te komen werken. Na deze bevraging kent zij geen verlopen meer toe. De alternatieve treindienst die de NMBS opzet is dan ook per definitie verschillend van de normale treindienst. Het rijdend personeel moet dan ook de facto van dienst veranderen. De NMBS waakt er daarbij maximaal over dat de begin- en einduren zo weinig mogelijk afwijken van de geplande uren. Het communiceren van diensturen gebeurde tussen de 60 en 24 uren op voorhand. De NMBS meldt mij dat er bij de bevraging van haar personeel geen problemen opdoken en dat haar personeelsleden niet tot het laatste ogenblik wachten om hun intentie kenbaar te maken. De responsgraad lag in ieder geval boven de 90 %. De goede organisatie van de voorbereidende fase en de correcte houding van haar personeel heeft er in ieder geval voor gezorgd dat de klanten een goede alternatieve treindienst aangeboden kregen.

Het aantal medewerkers dat nodig was om een alternatieve dienstregeling op te zetten varieert van stakingsdag tot stakingsdag. Op 29 juni bijvoorbeeld werd een alternatieve treindienst opgezet met 51 % van het aantal medewerkers dat als essentieel wordt beschouwd. Op 11 juli was dat 35 %.

Zoals hierboven gezegd heeft bijna al het personeel de nodige informatie correct en tijdig opgegeven. De NMBS laat mij toch weten dat zij de nodige disciplinaire maatregelen heeft genomen in die gevallen waar de informatie die zij kreeg niet correct was.

Op 29 en 30 juni hebben respectievelijk 39 % en 50 % van de treinen gereden ten opzichte van de 3.644 en 2.383 treinen die op een normale dag zouden rijden. Op 10 en 11 juli was dit respectievelijk 36 % en 37 % van de 3.426 en 3.428 treinen die worden ingelegd op een normale dag.

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3626 de madame la députée Barbara Pas du 25 février 2019 (N.):

La SNCB est une entreprise fédérale. Ses trains ne s'arrêtent pas à la limite de chaque région et le personnel qu'elle emploie n'est donc pas utilisé par partie du pays. Je vous transmets néanmoins ci-dessous les informations fournies par la SNCB dans ce cadre.

La SNCB demande uniquement à son personnel qui est planifié, de venir travailler. Après cette déclaration d'intention, la SNCB n'accorde plus de congés. Le service des trains alternatif que la SNCB met en oeuvre diffère dès lors par définition du service normal des trains. Le personnel roulant doit de facto changer de service. La SNCB veille donc au maximum à ce que les heures de début et de fin s'écartent le moins possible des heures normales. La communication des heures de service s'effectue entre 60 et 24 heures à l'avance. La SNCB m'informe qu'aucun problème n'est apparu au moment de se renseigner auprès des membres de son personnel et qu'ils n'ont pas attendu jusqu'au dernier moment pour communiquer leur intention. Le taux de réponse était dans tous les cas supérieur à 90 %. La bonne organisation de la phase préparatoire et l'attitude adéquate de son personnel a, quoi qu'il en soit, permis de proposer aux clients un service des trains alternatif de qualité.

Le nombre de collaborateurs nécessaires pour mettre en place un horaire alternatif varie d'un jour de grève à l'autre. Par exemple, le 29 juin, un service des trains alternatif avait été mis en place avec 51 % du nombre de collaborateurs considérés comme essentiels. Le 11 juillet, il s'agissait de 35 %.

Comme mentionné précédemment, la quasi-totalité du personnel a communiqué les informations nécessaires correctement et à temps. La SNCB m'a cependant informé qu'elle a pris les mesures disciplinaires nécessaires dans les cas où les informations reçues n'étaient pas correctes.

Les 29 et 30 juin, respectivement 39 % et 50 % des trains ont circulé par rapport aux 3.644 et 2.383 trains qui auraient dû circuler un jour normal. Les 10 et 11 juillet, ces chiffres étaient respectivement de 36 % et 37 % des 3.426 et 3.428 trains affrétés un jour normal.

DO 2018201926917

Vraag nr. 3634 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 01 maart 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

TreinPunten (MV 28975).

Twee jaar geleden werd in de Kamer een resolutie aangenomen betreffende de oprichting van TreinPunten (54K2125). Daarbij werd het idee gelanceerd om TreinPunten op te richten, waarbij derden via partnerschappen treintickets zouden kunnen verkopen.

In de resolutie werd aan de regering gevraagd om de NMBS aan te sporen de verkoop van een eenvoudig leesbaar aanbod van vervoerbewijzen door lokale partners grondig te onderzoeken en daarover een onderbouwde visie te ontwikkelen.

1. Welke stappen heeft u al genomen om deze resolutie tot uitvoering te brengen?

2. Heeft de NMBS de verkoop van treintickets door derden inmiddels onderzocht? Graag wat meer uitleg over het onderzoek en de bevindingen?

3. Wat is de visie van de NMBS op TreinPunten?

4. Welke stappen plant de NMBS hier in de toekomst nog voor te ondernemen, en waarom wel of waarom niet?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3634 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 01 maart 2019 (N.):

De NMBS laat mij weten dat het aanbod aan verkoopkanalen in eigen beheer de laatste jaren aanzienlijk werd uitgebreid en aangepast aan de snel veranderende aankoopgewoonten van haar klanten. Naast de traditionele loketten, die nog steeds een hoge nationale spreiding kennen, kan de klant tegenwoordig zijn aankopen ook verrichten via:

- de automaten in de stations;
- de website van NMBS;
- de NMBS mobiele app.

DO 2018201926917

Question n° 3634 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 01 mars 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les Points Train (QO 28975).

Il y a deux ans, la Chambre a adopté une résolution sur la création des Points Train (54K2125). L'idée était celle d'établir des Points Train, qui permettraient à des tiers de vendre des billets de train par le biais de partenariats.

Dans la résolution, il a été demandé au gouvernement d'encourager la SNCB à examiner la vente d'une offre de titres de transport claire et simple par des partenaires locaux et de développer à cet effet une vision étayée.

1. Quelles démarches avez-vous déjà entreprises en vue de la mise en oeuvre de cette résolution?

2. La SNCB a-t-elle entretemps examiné la possibilité de la vente de billets de train par des tiers? Pourriez-vous fournir davantage d'informations en ce qui concerne l'analyse et les résultats?

3. Quelle est la position de la SNCB en matière de Points Train?

4. Quelles démarches la SNCB envisage-t-elle d'entreprendre à l'avenir dans ce contexte, et pourquoi ou pourquoi pas?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3634 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 01 mars 2019 (N.):

La SNCB m'informe que l'offre de canaux de vente en régie s'est considérablement élargie et adaptée ces dernières années à l'évolution rapide des habitudes d'achat de ses clients. Outre les guichets traditionnels, qui connaissent toujours une forte dispersion à l'échelle nationale, le client peut désormais aussi effectuer ses achats via:

- les automates dans les gares;
- le site web de la SNCB;
- l'app mobile de la SNCB.

De trends tonen duidelijk dat de klanten massaal de weg naar de verkoopautomaten gevonden hebben. De verkoopautomaten zijn ondertussen een volwaardig verkoopkanaal geworden, dat meer transacties verwerkt dan de traditionele bemande loketten. Wanneer de klant gebeurlijk toch moeilijkheden ondervindt bij het gebruik, dan heeft hij nog de mogelijkheid om bijstand op afstand te vragen. In dat geval wordt het scherm overgenomen door een medewerker van het contactcenter en wordt de klant begeleid in zijn transactie.

De NMBS bevestigt dat ook de verkoop via de online kanalen al enkele jaren een gestage groei kent. De NMBS verwacht dat deze kanalen de komende jaren een exponentiele groei zullen kennen, enerzijds door de continue verbeteringen en ontwikkelingen die gepland zijn aan de website en de mobiele app, maar anderzijds ook gezien de evolutie in de toegang tot het internet van de laatste jaren:

- 82 % van de huishoudens in België is in het bezit van een computer en 82 % beschikt over een internetverbinding (bron: FOD Economie "Barometer van de Informatie-maatschappij 2016");

- 64 % van de inwoners in België heeft het afgelopen jaar al online aankopen gedaan (bron: Comeos "E-commerce Belgium 2016");

- 75 % van de bevolking beschikt over een smartphone (bron: onderzoek iVOX, oktober 2015).

De NMBS laat mij weten dat de tevredenheid van haar klant met betrekking tot de aankoop van zijn vervoersbewijs groot is, en een positieve trend kent. Van de 13 basisindicatoren die bepalend zijn voor de algemene tevredenheid met betrekking tot de NMBS, is dit het aspect dat het best scoort.

De verkoop via derde partijen wordt verder geanalyseerd. Bij deze analyse wordt bekeken welke complementaire rol dit netwerk kan spelen ten opzichte van de al bestaande verkoopkanalen in eigen beheer en in welke mate dit een toegevoegde waarde voor de klant zou betekenen. Complementaire rollen kunnen bijvoorbeeld de volgende zijn:

Les tendances montrent clairement que les clients ont trouvé massivement le chemin vers les automates de vente. Ceux-ci sont devenus entre-temps un canal de vente à part entière, traitant un nombre plus élevé de transactions que les guichets traditionnels avec personnel. Si le client éprouve néanmoins des difficultés lors de l'utilisation, il a encore la possibilité de demander une assistance à distance. Dans ce cas, le contrôle de l'écran est repris par un collaborateur du Contact Center, qui guide le client dans sa transaction.

La SNCB confirme que les ventes en ligne connaissent elles aussi une croissance soutenue depuis plusieurs années. La SNCB prévoit une croissance exponentielle de ces canaux dans les années à venir, d'une part en raison des améliorations et développements continus prévus pour le site web et l'app mobile, mais d'autre part aussi vu l'évolution de l'accès à l'internet au cours des dernières années:

- 82 % des ménages en Belgique possèdent un ordinateur et 82 % disposent d'une connexion internet (source: SPF Économie "Baromètre de la société de l'information 2016");

- 64 % des habitants en Belgique ont déjà effectué des achats en ligne au cours de l'année écoulée (source: Comeos "E-commerce Belgium 2016");

- 75 % de la population dispose d'un smartphone (source: étude iVOX, octobre 2015).

La SNCB m'informe que la satisfaction de son client concernant l'achat de son titre de transport est élevée et évolue positivement. Sur les 13 indicateurs de base qui sont déterminants pour la satisfaction générale à l'égard de la SNCB, c'est l'aspect qui obtient le meilleur score.

La vente via des tiers continue à être analysée. Cette analyse examine quel rôle complémentaire ce réseau est susceptible de jouer par rapport aux canaux de vente en régie déjà existants et dans quelle mesure il représenterait une valeur ajoutée pour le client. Ces rôles complémentaires pourraient par exemple être les suivants:

- de verkoop van standaard tickets: dat de drie regionale openbaar vervoersmaatschappijen beroep doen op een fysiek verkoopnetwerk via derden heeft te maken met het feit dat ze niet beschikken over een uitgebreid eigen fysiek distributienetwerk ten opzichte van het hoge aantal stopplaatsen. Niettemin investeren ze de laatste jaren fors in de digitale kanalen die de toekomstige groei moeten verzekeren. De NMBS, van haar kant, heeft historisch een zeer uitgebreid eigen fysiek distributienetwerk, dat bovendien alle stopplaatsen afdekte. Daardoor is de toegevoegde waarde van een bijkomend fysiek distributienetwerk via derden minder duidelijk. De regionale openbaar vervoermaatschappijen bedienen ook een veel beperkter geografisch gebied daar waar de NMBS een nationaal territorium bedient, wat maakt dat een groot deel van het tariefaanbod van de NMBS (noodzakelijk) bepaald wordt door de afstand die wordt afgelegd. Het tariefgamma is dan ook de facto veel uitgebreider en complexer is dan dat van de regionale openbaar vervoersmaatschappijen, waarbij standaardtickets aan vaste prijzen niet mogelijk zijn. De verkoop vereist dan ook de nodige opleiding en een (eventueel web-gebaseerde) verkoopapplicatie;

- de verkoop van passen (alleen, dus geen tickets) is daarentegen wél een eenvoudige transactie (vaste prijs). De verkoop vereist een minimale kennis, voornamelijk met betrekking tot het doelpubliek. Het is echter zo dat een verkoopnetwerk waar men slechts terecht kan voor een beperkt aantal forfaitaire producten van een ruimer gamma weinig toegevoegde waarde heeft en eerder tot ontevreden en teleurgestelde klanten zal leiden dan tot een bijkomende dienstverlening. Ook in de digitalisering van de passen wordt ten andere fors geïnvesteerd;

- de verkoop van alle producten en diensten (cf. de Post-Punten van Bpost) zou een toegevoegde waarde voor de klant kunnen creëren. De investeringen om een dergelijk netwerk op te starten en te onderhouden zijn echter zeer aanzienlijk: doorgedreven en continue opleiding, installatie van de noodzakelijke verkoopinfrastructuur, signaletiek, opstarten van bewustwordingscampagnes, verkoopondersteuning, enzovoort. De volgende eisen waaraan potentiële partners moeten voldoen om een echte toegevoegde waarde voor de klant te creëren, maken bovendien dat het aantal kandidaten zeer beperkt zal zijn:

- hoge proximateit tegenover de opstapplaatsen: de partner moet dicht in de buurt van het station gelegen zijn, om voldoende zichtbaarheid voor de verkoop te garanderen en een volwaardig alternatief voor de verkoopautomaten te zijn. Veel stopplaatsen hebben echter geen winkels in de onmiddellijke nabijheid van het station;

- la vente de billets standard: si les trois sociétés régionales de transport public font appel à un réseau de vente physique via des tiers, c'est parce qu'elles ne disposent pas d'un vaste réseau de distribution physique propre par rapport au nombre élevé d'arrêts. Néanmoins, ces dernières années, elles investissent massivement dans les canaux numériques qui doivent assurer leur croissance future. Pour sa part, la SNCB dispose historiquement d'un vaste réseau de distribution physique propre, qui couvrirait en outre tous les arrêts. En conséquence, la valeur ajoutée d'un réseau de distribution physique additionnel via des tiers est moins évidente. Les sociétés régionales de transport public desservent une zone géographique beaucoup plus restreinte là où la SNCB dessert un territoire national, ce qui fait qu'une grande partie de l'offre tarifaire de la SNCB est (nécessairement) déterminée en fonction de la distance parcourue. L'éventail des tarifs est dès lors de facto beaucoup plus large et complexe que celui proposé par les sociétés régionales de transport public, sachant qu'il est impossible de proposer des billets standard à des prix fixes. La vente requiert par conséquent la formation nécessaire et une application de vente (éventuellement basée sur le web);

- la vente de Pass (uniquement, donc pas de billets) est par contre bien une transaction simple (prix fixe). La vente exige un minimum de connaissances, surtout en ce qui concerne le public cible. Toutefois, un réseau de vente qui ne propose qu'un nombre limité de produits à tarif forfaitaire parmi une gamme plus large n'apportera que peu de valeur ajoutée et induira davantage des clients insatisfaits et déçus qu'un service complémentaire. Par ailleurs, des investissements substantiels sont aussi réalisés dans la numérisation des Pass;

- la vente de l'ensemble des produits et services (cf. les points poste de bpost) pourrait créer une valeur ajoutée en faveur du client. Cependant, les investissements nécessaires à la mise en place et à l'entretien d'un tel réseau sont considérables : formation approfondie et continue, mise en place de l'infrastructure commerciale nécessaire, signalétique, lancement de campagnes de sensibilisation, support commercial, etc. En outre, les exigences suivantes auxquelles doivent répondre les partenaires potentiels pour créer une réelle valeur ajoutée en faveur du client font que le nombre de candidats sera très limité:

- grande proximité avec les lieux d'embarquement: le partenaire doit se trouver à proximité de la gare afin d'assurer une visibilité suffisante pour la vente et constituer une alternative à part entière aux automates de vente. Or, de nombreux arrêts n'ont pas de magasins à proximité immédiate de la gare;

- vroege openingstijden: de piek in de verkoop ligt tussen zes uur en acht uur 's morgens;

- hoge beschikbaarheid: aangezien de klant dikwijls binnen een beperkt tijds kader vóór zijn vertrek een ticket wenst aan te kopen, moet een hoge beschikbaarheid van de partner gegarandeerd zijn.

De NMBS ontwikkelt bovendien partnerschappen met een aantal derde actoren, zoals onder andere Olympus Mobilty, XXimo, Labbox, die op basis van een overeenkomst met de NMBS, kunnen overgaan tot de verkoop van vervoerbewijzen via hun meestal mobiele applicatie. Deze applicaties zijn meestal bedoeld om occasionele reizigers in de mogelijkheid te stellen een vervoerbewijs te kopen binnen een mobiliteitsketen met het spoor als mobiliteitsleverancier op aanvraag, bijvoorbeeld om naar een concert of een happening te gaan.

Als besluit kan worden gesteld dat gelet op het zeer uitgebreide eigen verkoopnetwerk van de NMBS, zowel fysiek als digitaal, tot grote algemene tevredenheid van de reizigers met de huidige verkoopkanalen, het ontwikkelen van een nieuw distributienetwerk via lokale partners vandaag niet de eerste prioriteit is. De maatschappelijke evoluties in het digitale domein en de massale shift van reizigers naar geautomatiseerde/digitale kanalen voor de aankoop van vervoersbewijzen tijdens de laatste jaren, impliceren dat de NMBS in eerste instantie moet investeren in de verdere uitbouw van digitale verkoopkanalen om haar klanten te volgen in deze evolutie.

DO 2018201926918

Vraag nr. 3635 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 01 maart 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Nachttreinen (MV 28973).

Duurzaam reizen wordt steeds populairder en steeds meer mensen vinden duurzaamheid belangrijk bij hun vakantiekeuze. Echter is vliegen vandaag vaak goedkoper dan met de trein reizen.

- ouverture tôt le matin: le pic des ventes se situe entre six heures et huit heures du matin;

- une disponibilité élevée: comme le client souhaite souvent acheter un billet peu de temps avant son départ, une grande disponibilité du partenaire devra être garantie.

En outre, la SNCB développe des partenariats avec certains acteurs tiers, comme par exemple Olympus Mobilty, XXimo, Labbox, lesquels peuvent, sur la base d'un contrat avec la SNCB, vendre des titres de transport au travers de leur application le plus souvent mobile. Ces applications ont souvent pour objectif de permettre aux voyageurs occasionnels d'acheter un titre de transport au sein d'une chaîne de mobilité intégrant le chemin de fer comme fournisseur de mobilité à la demande, pour se rendre à un concert ou à un événement, par exemple.

La conclusion est que, vu le très vaste réseau de vente propre de la SNCB, tant sur le plan physique que numérique, à la grande satisfaction générale des voyageurs à l'égard des canaux de vente actuels, le développement d'un nouveau réseau de distribution via des partenaires locaux ne constitue aujourd'hui pas la priorité numéro un. Les évolutions sociétales dans le domaine numérique et le passage en masse des voyageurs aux canaux automatisés/numériques pour l'achat des titres de transport, ces dernières années, impliquent que la SNCB doit d'abord investir dans la poursuite du développement des canaux de vente numériques afin de suivre ses clients dans cette évolution.

DO 2018201926918

Question n° 3635 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 01 mars 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les trains de nuit (QO 28973).

Les voyages respectueux de l'environnement sont de plus en plus populaires et un nombre croissant de citoyens voit dans l'écodéveloppement un critère important pour leur choix de vacances. Mais aujourd'hui l'avion est souvent moins cher que le train.

In Nederland klinken er geluiden om de nachttrein een nieuw leven in te blazen. Het is een duurzaam alternatief voor het vliegtuig en de impact van de reistijd is vrij laag gezien de meeste passagiers de hele rit slapen. De NS hoopt nu dat vanaf eind 2020 of 2021, in samenwerking met het Oostenrijkse spoorbedrijf ÖBB, er weer slaaptreinen van en naar Nederland zullen rijden.

Volgens Paul Peeters, professor duurzaam toerismetransport aan de universiteit van Breda, is voornamelijk de kostprijs de reden waarom er in België en Nederland geen slaaptreinen meer zijn.

De NMBS zou geen plannen hebben om opnieuw internationaal treinverkeer - naast de Beneluxtrein - in te leggen. Nochtans kan dit in de huidige tijd echt wel veel reizigers lokken. In dat kader zou er best een internationaal kader gecreëerd worden waarbinnen internationale treinverbindingen terug interessant zouden kunnen worden voor treinmaatschappijen.

1. Welke maatregelen kan de overheid nemen om het inleggen van nachttreinen in en door ons land te vereenvoudigen? Wat zijn de huidige uitdagingen, valkuilen? Hoe staat u tegenover het herinleggen van nachttreinen?

2. Zijn er spooroperatoren die momenteel onderzoeken om nachttreinen in ons land in te leggen? Graag wat meer uitleg.

3. Onderzoekt de NMBS momenteel de piste om nachttreinen in ons land in te leggen? Graag wat meer uitleg. Zo neen, is men bereid dit te onderzoeken? Waarom wel of waarom niet?

4. Wat was de oorzaak van afschaffing van deze treinen? Klopt het dat de kostprijs de voornaamste reden is? Zo ja, kan u dit toelichten?

5. Wilt u op Europees niveau pleiten voor een onderzoek om na te gaan of de rijpaden van internationale hogesnelheidstreinen goedkoper gemaakt kunnen worden zodat het concurrentieel voordeel van treinvervoer ten opzichte van luchtvervoer op dat vlak kan verminderen? Waarom wel of waarom niet?

6. Hoe staat u tegenover nieuwe internationale treinverbindingen, met ons land als knooppunt van het Europees hogesnelheidsnet? Moeten wij hier als land op inzetten in het kader van de groeiende interesse in duurzaam reizen? Waarom wel of waarom niet?

Aux Pays-Bas, une rumeur circule: une réactivation du train de nuit serait envisagée. Le train est une alternative à l'avion viable à long terme. Quant à la durée du trajet, elle n'importe pas tant que cela, la plupart des passagers dormant pendant tout le voyage. La compagnie néerlandaise des chemins de fer (NS) espère qu'à partir de fin 2020 ou 2021, en collaboration avec la compagnie ferroviaire autrichienne (ÖBB), des wagons-lits circuleront à nouveau en provenance et à destination des Pays-Bas.

Selon Paul Peeters, professeur en écotransport touristique à l'université de Breda, c'est principalement le coût qui explique que les wagons-lits ne sont plus exploités en Belgique et aux Pays-Bas.

La SNCB n'envisagerait pas de relancer un trafic ferroviaire international autre que le train Benelux. Celui-ci est pourtant susceptible d'attirer de nombreux voyageurs aujourd'hui. Il vaudrait mieux dans cette optique créer un cadre international au sein duquel les liaisons ferroviaires internationales pourraient redevenir intéressantes pour les compagnies ferroviaires.

1. Quelles mesures le gouvernement peut-il prendre pour simplifier le lancement de trains de nuit dans notre pays et par notre pays? Quels sont les défis et les écueils actuels? Que pensez-vous de la remise sur les rails des trains de nuit?

2. Existe-t-il des opérateurs ferroviaires qui examinent actuellement la possibilité de remettre en service les trains de nuit dans notre pays? Merci de détailler la réponse.

3. La SNCB examine-t-elle actuellement la piste de la mise en service de trains de nuit dans notre pays? Merci de détailler la réponse. Dans la négative, est-elle disposée à l'examiner? Pourquoi est-elle disposée ou n'est-elle pas disposée à l'examiner?

4. Pour quelle raison ces trains ont-ils été supprimés? Est-il exact que le coût était la raison principale? Dans l'affirmative, pouvez-vous apporter plus de précisions?

5. Souhaitez-vous plaider au niveau européen pour une étude dont l'objet serait d'établir s'il est possible de diminuer le coût des sillons ferroviaires des trains à grande vitesse internationaux afin que le désavantage concurrentiel du transport ferroviaire par rapport au transport aérien puisse diminuer sous cet aspect? Dans l'affirmative ou la négative, pourquoi?

6. Que pensez-vous de nouvelles liaisons ferroviaires internationales qui feraient de notre pays le centre névralgique du réseau européen à grande vitesse? Devons-nous, en tant que pays, miser sur ces liaisons dans le cadre de l'intérêt croissant pour le voyage durable? Dans l'affirmative ou la négative, pourquoi?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3635 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 01 maart 2019 (N.):

1. Zowel voor de NMBS als voor de huurder organisator van een nachttrein of chartertrein dient de activiteit voldoende winstgevend te zijn. Immers, de NMBS mag die activiteit ontwikkelen maar deze moet zelfbedruipend zijn. Voor de NMBS is het rendabeler als de rijtuigen regelmatig gebruikt worden om zo de hoge vaste onderhoudskosten te kunnen drukken. De winstgevendheid komt dikwijls onder druk te staan door een vraag die seizoensgebonden is, waardoor het materieel lange tijd stil staat in eigen land maar ook in het buitenland en de dagen van niet-benutting financieel zwaar doorwegen op een business case.

In de huidige omstandigheden van budgettaire beperkingen en met als kerntaak de binnenlandse mobiliteit te verbeteren kan de hogergenoemde strategische keuze niet gemakkelijk verdedigd worden.

2. De NMBS werd benaderd voor een rol als dienstverlener voor de nieuwe speler die de markt verkent.

3. Wat betreft de piste om nachttreinen in ons land in te leggen, verzorgt de NMBS nog steeds nachttreinen, zijnde veel minder dan vroeger en niet meer voor eigen rekening in die zin dat zij eerder dienstverlener is dan organisator die het commercieel risico neemt. Zo verleent zij diensten ten voordele van organisator Intersoc die nachttreinen inlegt voor kinderen die gaan skiën in Zwitserland, alsook voor een festivaltrein naar het Balatonmeer. In dit geval rijdt de trein in België steeds onder het NMBS veiligheids-certificaat en met personeel van de NMBS tot net voorbij de Belgische grens. Het volume van deze business wordt onder andere bepaald door de beschikbaarheid van inzetbare rijtuigen, de rendabiliteit van de activiteit en de vraag naar internationale charter treinen. De vaststelling van de laatste jaren is echter dat de charter business aan het krimpen is. Aldus verdwenen bijvoorbeeld bedevaartstreinen naar Lourdes wegens dalende interesse en de opkomst van goedkopere alternatieven. Dit geldt ook voor seizoentreinen naar skioorden, waardoor de Treski, naar ondernemingsrisico toe, te riskant werd en deze trein naar Oostenrijk opgeschort werd.

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3635 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 01 mars 2019 (N.):

1. Que ce soit pour la SNCB ou pour l'affrèteur organisateur d'un train de nuit ou train affrété, l'activité doit être suffisamment rentable. En effet, la SNCB peut développer cette activité, mais celle-ci doit s'autofinancer. Pour la SNCB, il est plus rentable que les voitures soient utilisées régulièrement pour pouvoir ainsi diminuer les coûts fixes de maintenance, qui sont élevés. La rentabilité est souvent mise sous pression par une demande qui est saisonnière, dans la mesure où celle-ci entraîne une longue immobilisation du matériel en Belgique, mais aussi à l'étranger, et où, financièrement, les jours de non-utilisation pèsent lourdement sur un business case.

Compte tenu du contexte actuel de restrictions budgétaires et de la tâche première qui consiste à améliorer la mobilité intérieure, il est difficile de défendre le choix stratégique susmentionné.

2. La SNCB a été approchée pour jouer un rôle de prestataire de services pour le nouvel acteur qui explore le marché.

3. Concernant la piste de la mise en service de trains de nuit dans notre pays, la SNCB continue à assurer des trains de nuit, mais moins que par le passé et non plus pour son propre compte, en ce sens qu'elle est prestataire de services plutôt qu'organisateur assumant le risque commercial. Elle fournit ainsi des services pour l'organisateur Intersoc qui met des trains de nuit en service pour les enfants qui vont faire du ski en Suisse, ainsi que pour un train qui emmène des festivaliers au Lac Balaton. La circulation du train en Belgique se déroule alors toujours sous le certificat de sécurité de la SNCB et avec du personnel de la SNCB jusqu'au-delà de la frontière belge. Le volume de cette 'branche' est notamment déterminé par la disponibilité de voitures adaptées, par la rentabilité de l'activité et par la demande d'affrètement de trains internationaux. Or, ces dernières années, le marché de l'affrètement est en régression. Des trains pour le pèlerinage de Lourdes ont ainsi été supprimés en raison du manque d'intérêt et de l'apparition d'alternatives à meilleur prix. C'est aussi le cas pour des trains saisonniers vers les stations de ski, ce qui a notamment entraîné la suppression du Treski, le risque d'entreprise inhérent à ce train vers l'Autriche étant devenu trop grand.

4. Naast een tanende markt en prijzen die steeds duurder werden, werd het benodigde materieelpark, zijnde I-6-B-c - ligrijtuigen van het bouwjaar 1977, in de loop van 2016 uit dienst genomen en verkocht. De NMBS beschikt dus niet meer over het type rijtuigen dat in aanmerking komt voor nachttreinen.

5. en 6. Tot slot, denk ik dat men positief moet staan tegenover nieuwe internationale treinverbindingen. Zij vormen een meerwaarde voor de economie, de investeringen en de verbetering van de spoordiensten, en ze dragen ook bij tot de modale verschuiving.

DO 2018201926924

Vraag nr. 3641 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 01 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Station Zinnik. (MV 28921)

In 2018 heb ik u gevraagd of er werken aan het station Zinnik gepland waren. U hebt toen geantwoord dat het meerjareninvesteringsplan 2018-2020 en het bijzonder investeringsplan 2018-2031 van de NMBS in investeringen voorzagen.

U stelde dat de werken betrekking hadden op de verbetering van de toegankelijkheid van het station en op algemene renovatiewerken aan het reizigersgebouw (de ruimtes op het gelijkvloers, de loketten, de wachtzaal, de toiletten, enz.). In september 2018 heeft u verklaard dat de NMBS de mogelijkheid bestudeerde om de werken te vervroegen.

1. Wanneer zullen de middelen daarvoor vastgelegd worden?

2. Kunt u een overzicht geven van de belangrijkste investeringen en meedelen wanneer ze zullen worden uitgevoerd?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3641 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 01 maart 2019 (Fr.):

Ik verwijst het geachte lid naar mijn antwoord op zijn vraag nr. 3132 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2018-2019, nr. 170, blz. 225 en 226).

4. Outre un marché en recul et des prix de plus en plus élevés, le parc de matériel nécessaire, à savoir des wagons-lits I-6-B-c de l'année de construction 1977, a été retiré du service et vendu au cours de l'année 2016. La SNCB ne dispose donc plus du type de voitures susceptible de convenir pour les trains de nuit.

5. et 6. Enfin, par rapport aux nouvelles liaisons ferroviaires internationales, je pense qu'il faut accueillir cela positivement. Ces liaisons sont bénéfiques pour l'économie, les investissements et l'amélioration des services ferroviaires, et elles contribuent au modal shift.

DO 2018201926924

Question n° 3641 de monsieur le député Laurent Devin du 01 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La gare de Soignies (QO 28921).

En 2018, je vous demandais si des travaux étaient prévus à la gare de Soignies. Vous me répondiez que des investissements étaient prévus dans le plan pluriannuel d'investissement 2018-2020 et dans le plan particulier d'investissement 2018-2031 de la SNCB.

Vous me précisiez qu'il s'agissait de travaux d'amélioration de l'accessibilité de la gare et de rénovation générale du bâtiment des voyageurs (locaux du rez-de-chaussée, guichets, salle d'attente, sanitaire, etc.). Vous me disiez en septembre 2018 que la SNCB étudiait la possibilité d'avancer les travaux.

1. Pouvez-vous préciser à quelle échéance les fonds seront engagés?

2. Pouvez-vous communiquer les principaux investissements prévus et leurs dates d'exécution?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3641 de monsieur le député Laurent Devin du 01 mars 2019 (Fr.):

Je prie l'honorable membre de se référer à ma réponse à sa question n° 3132 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2018-2019, n° 170, p. 225 et 226).

Het meerjareninvesteringsplan (MIP) en het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) werden overigens niet gewijzigd. De NMBS overweegt inderdaad om de werken met betrekking tot de aanleg van de verbinding tussen de NMBS-parking en de nieuwe toegangsweg die de stad heeft aangelegd (maar dus niet de werken aan het reizigersgebouw) te vervroegen.

DO 2018201926925

Vraag nr. 3642 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 01 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Station Ham-sur-Heure. (MV 28920)

Op 9 januari 2019 werd er een vrachtwagen van een onderaannemer die bij het station Ham-sur-Heure werken aan het spoor aan het uitvoeren was, door een trein geraamd. Het treinpersoneel heeft de noodrem in werking gesteld. Het dertigtal passagiers werd door het remmanoeuvrere dooreengeschud, maar er is niemand gewond geraakt.

Kunt u meer informatie over dat ongeval geven?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3642 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 01 maart 2019 (Fr.):

Het onderzoek naar de exacte omstandigheden van het ongeval is nog steeds lopende bij Infrabel. De hieronder meegedeelde elementen zijn dus louter van informatieve aard.

Op woensdag 9 januari 2019 rond 10.33 uur werd de arm van een kraanwagen van een privéfirma ter hoogte van overweg 29 gelegen tussen Ham-sur-Heure en Cour-sur-Heure geraamd door reizigerstrein 3930 van spoorwegmaatschappij NMBS (trein bestaande uit twee motortreinstellen die het station Couvin met het station Charleroi-Zuid verbindt), dat op spoor B van lijn 132 reed. De firma was stalen platen aan het uitladen ter hoogte van de overweg. Blijkbaar bevond de kraanwagen zich in het vrijruimteprofiel van het spoor.

De bestuurder van trein 3930 heeft een noodremming uitgevoerd en een GSM-R-alarm uitgestuurd. De infrastructuurbeheerder nam meteen alle gepaste maatregelen om de veiligheid van het treinverkeer op lijn 132 te garanderen.

Par ailleurs, le plan pluriannuel d'investissement (PPI) et le plan stratégique pluriannuel d'investissement (PSPI) n'ont pas été modifiés. La SNCB envisage effectivement d'avancer les travaux relatifs à l'aménagement de la liaison entre le parking SNCB et la nouvelle voirie d'accès créée par la ville (et non les travaux concernant le bâtiment voyageurs).

DO 2018201926925

Question n° 3642 de monsieur le député Laurent Devin du 01 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La gare d'Ham-sur-Heure (QO 28920).

Le 9 janvier 2019, un train a embouti un camion d'entreprise de sous-traitance qui effectuait des travaux sur les voies près de la gare d'Ham-sur-Heure. Les conducteurs ont actionné le freinage d'urgence. La trentaine de passagers a donc été secouée par ce freinage, mais personne n'a été blessé.

Pouvez-vous donner plus d'informations sur cet accident?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3642 de monsieur le député Laurent Devin du 01 mars 2019 (Fr.):

L'enquête visant à établir les circonstances exactes de l'accident est toujours en cours au sein d'Infrabel. Les éléments communiqués ci-dessous le sont donc à titre purement informatif.

Le mercredi 9 janvier 2019, vers 10h33, le train de voyageurs 3930 (composé de deux autorails et reliant la gare de Couvin à la gare de Charleroi-Sud) de l'entreprise ferroviaire SNCB circulant sur la voie B de la ligne 132 a heurté le bras de grue d'un camion d'une firme privée à hauteur du passage à niveau 29 situé entre Ham-sur-Heure et Cour-sur-Heure. L'entreprise procédait à un déchargement de plaques d'acier à hauteur du passage à niveau. Il semble que le camion-grue se situait dans le gabarit de la voie.

Le conducteur du train 3930 a effectué un freinage d'urgence et a lancé une alarme GSM-R. Le gestionnaire de l'infrastructure a immédiatement pris toutes les mesures appropriées afin de garantir la sécurité des circulations ferroviaires sur la ligne 132.

Het motorstel aan de kop van de trein werd beschadigd en er was ook schade aan de infrastructuur. De reizigers werden per bus geëvacueerd.

Tot slot waren er op het ogenblik van het ongeval 52 reizigers aan boord van de trein, volgens de informatie die mij door de NMBS werd meegedeeld. Niemand raakte gewond bij het incident. Zevenenzeventig minuten na het ongeval was de evacuatie van de reizigers afgelopen.

DO 2018201926926

Vraag nr. 3643 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 01 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Inrichting van fietsruimten in stations. (MV 28919)

Onlangs werd het fietspunt in het station Brussel-Noord met een ondergrondse fietsruimte uitgerust.

1. Over welke faciliteiten beschikt die fietsruimte?
2. Zijn er plannen om fietsruimten in andere stations in te richten?
3. Worden de kosten hiervoor enkel door de NMBS gedragen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3643 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 01 maart 2019 (Fr.):

1. De nieuwe fietsenstalling in het station van Brussel-Noord werd aangelegd in het raam van de renovatiewerken in het station. Deze fietsenstalling biedt de standaarduitrusting: standaardrek voor een goede bevestiging van de fietsen, verlichting, camerabewaking en een beperkt aantal toegangen. Een ruimte is vrij toegankelijk en gratis (aantal plaatsen: 172 + vier bakfietsen) en een andere ruimte is uitgerust met een toegangscontrole en garandeert een plaats voor wie een abonnement heeft voor de fietsenstalling (aantal plaatsen: 356 + tien bakfietsen).

Op grond van een bezettingsovereenkomst met de NMBS beschikt het door de vzw Cyclo uitgebate fietspunt over een lokaal voor de uitvoering van zijn activiteiten inzake wachtdienst, toezicht op de fietsenstallingen, orde en netheid van de stallingen evenals weghalen van de geabonneerde fietsen (voor rekening van de NMBS). Bijkomend voert het fietspunt ook diensten uit voor de fietsers, zoals kleine herstellingen.

L'autorail de tête a été endommagé et il y a également eu des dégâts à l'infrastructure. Les voyageurs ont été évacués en bus.

Enfin, selon les informations qui m'ont été communiquées par la SNCB, lors de l'accident il y avait 52 voyageurs à bord du train. L'incident n'a fait aucun blessé. L'évacuation des voyageurs était terminée septante-sept minutes après l'accident.

DO 2018201926926

Question n° 3643 de monsieur le député Laurent Devin du 01 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

L'installation de locaux pour les vélos dans les gares (QO 28919).

Récemment, le point vélo de la gare du Nord à Bruxelles a été pourvu d'un local à vélos en sous-sol.

1. De quels aménagements dispose ce local à vélos?
2. Est-il prévu d'installer d'autres locaux pour les vélos dans d'autres gares?
3. La SNCB en assume-t-elle seule le coût?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3643 de monsieur le député Laurent Devin du 01 mars 2019 (Fr.):

1. Le nouveau parking vélos a été réalisé en gare de Bruxelles-Nord dans le cadre des travaux de rénovation de la gare. Ce parking vélos est équipé avec l'équipement standard: râtelier standard pour une fixation efficace des vélos, éclairage, surveillance caméras et nombre d'accès limité. Un espace est libre d'accès et gratuit (nombre de places: 172 + quatre vélos-cargo) tandis qu'un autre espace est équipé d'un contrôle d'accès et garantit une place aux abonnés du parking (nombre de places: 356 + dix vélos-cargo).

Le point vélos exploité par l'ASBL Cyclo dispose d'un local via un contrat d'occupation avec la SNCB pour réaliser ses activités de permanence, de surveillance des parkings vélos, d'ordre et de propreté des parkings ainsi que d'enlèvement des vélos abonnés (pour le compte de la SNCB). Le point vélos effectue également des services complémentaires pour les cyclistes tels que des petites réparations.

2. De NMBS heeft fietsenstallingen in nagenoeg alle stations en biedt aan haar reizigers meer dan 100.000 plaatsen. In 39 stations, waaronder alle stations met meer dan 10.000 reizigers per dag, zijn de fietsenstallingen uitgerust met een toegangscontrole. Deze stallingen met toegangscontrole garanderen een plaats aan de abonnees en bieden een betere beveiliging tegen diefstal en vandalisme.

3. De fietsenstallingen worden gebouwd met de investeringsbudgetten die de NMBS van de Staat ontvangt voor de opdracht van openbare dienstverlening. In enkele gevallen wordt een medefinanciering ten laste genomen door de steden en gemeenten. De exploitatiekosten (onderhoud van de gebouwen, schoonmaak, verbruiksgoederen, enz.) zijn daarentegen integraal voor rekening van de NMBS.

DO 2018201926927

Vraag nr. 3644 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 01 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Installatie van ontradende camera's in Luik. (MV 28918)

Spoorlopen en het binnendringen in zones met een hoog risico zijn de op een na meest voorkomende oorzaak van treinvertragingen.

Om die praktijken te bestrijden worden er interactieve bewakingscamera's tegen indringers getest in de stations op de lijn Luik-Guillemins - Luik-Paleis. Het systeem is een jaar geleden geïnstalleerd en is gebaseerd op een Fins model dat zijn nut bewezen heeft.

1. Zijn de resultaten van die tests overtuigend?

2. Zullen er ook in andere risicozones interactieve beveiligingscamera's tegen indringers geplaatst worden?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3644 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 01 maart 2019 (Fr.):

Ik heb dit systeem persoonlijk uitgetest in Luik en was onder de indruk van de resultaten.

In 2019 wil Infrabel dit systeem in twee andere hotspots uitrollen, namelijk in Hoei en in Mortsels-Oude God, en dit op basis van een gepland en goedgekeurd budget.

2. La SNCB dispose de parkings vélos dans pratiquement toutes les gares et offre plus de 100.000 places pour ses voyageurs. Des parkings vélos équipés d'un contrôle d'accès sont disponibles dans 39 gares, dont toutes les gares avec plus de 10.000 voyageurs par jour. Ces parkings avec contrôle d'accès garantissent une place aux abonnés et présentent une meilleure sécurité contre le vol et le vandalisme.

3. Les parkings vélos sont construits avec les budgets d'investissement pour mission de service public que la SNCB reçoit de l'État. Dans quelques cas, un cofinancement est pris en charge par les villes et les communes. En revanche, les coûts d'exploitation (entretien des bâtiments, nettoyage, consommables, etc.) sont intégralement pris en charge par la SNCB.

DO 2018201926927

Question n° 3644 de monsieur le député Laurent Devin du 01 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

L'installation de caméras dissuasives à Liège (QO 28918).

Le *trespassing* et les intrusions dans les zones à risque sont la deuxième cause des retards ferroviaires.

Pour lutter contre ces phénomènes, des caméras anti-intrusion parlantes sont en test dans les gares de la ligne Liège-Guillemins - Liège Palais. Le système a été installé il y a un an, sur base d'un modèle finlandais qui fait ses preuves.

1. Les tests sont-ils concluants?

2. Est-il prévu d'installer d'autres caméras anti-intrusion parlantes dans d'autres lieux à risque?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3644 de monsieur le député Laurent Devin du 01 mars 2019 (Fr.):

J'ai pu personnellement tester ce système à Liège et j'ai été impressionné par les résultats.

Infrabel entend déployer ce système dans deux autres hotspots en 2019, en l'occurrence à Huy et à Mortsels-Oude God, ce sur la base d'un budget planifié et validé.

DO 2018201926928

Vraag nr. 3645 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 01 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Nieuw verkeersreglement. (MV 28825)

Onlangs hebt u in de pers verklaard dat het nieuw verkeersreglement door de Raad van State moet worden gevalideerd en op 1 januari 2021 in werking zou moeten treden.

1. Wanneer zal de Raad van State zijn advies verstrekken?

2. Wordt de deadline van 1 januari 2021 gehaald?

3. Kan het nieuw verkeersreglement goedgekeurd worden terwijl de regering in lopende zaken is?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3645 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 01 maart 2019 (Fr.):

Het ontwerp van koninklijk besluit betreffende het nieuwe verkeersreglement werd op 20 februari naar de afdeling Wetgeving van de Raad van State gestuurd. De termijn waarbinnen het advies moet worden verstrekt, verstrijkt op 23 april.

Overeenkomstig de beslissing van het Overlegcomité zal het advies van de Raad van State vervolgens worden besproken in een interfederale werkgroep, gelet op de bevoegdheidsvragen die het Vlaamse Gewest heeft opgeworpen. Indien er na afloop van deze bijeenkomst nog punten zijn waarover onenigheid bestaat, zal het dossier opnieuw aan de Ministerraad en aan het Overlegcomité worden voorgelegd.

De timing van dit dossier zal bijgevolg afhangen van het standpunt dat de verschillende partijen naar aanleiding van het advies van de Raad van State zullen innemen.

DO 2018201926928

Question n° 3645 de monsieur le député Laurent Devin du 01 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le nouveau Code de la route (QO 28825).

Récemment, vous avez dit dans la presse que le nouveau Code de la route devrait être validé par le Conseil d'État et être d'application le 1er janvier 2021.

1. À quelle date attendez-vous l'avis du Conseil d'État?

2. La date butoir du 1er janvier 2021 sera-t-elle respectée?

3. Le nouveau Code de la route pourra-t-il être approuvé alors que le gouvernement est en affaires courantes?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3645 de monsieur le député Laurent Devin du 01 mars 2019 (Fr.):

Le projet d'arrêté royal relatif au nouveau Code de la route a été envoyé le 20 février à la section de Législation du Conseil d'État. Le délai dans lequel l'avis doit être rendu expire le 23 avril.

Ensuite, conformément à la décision du Comité de concertation, l'avis du Conseil d'État sera examiné en groupe de travail interfédéral, compte tenu des questions de compétence qui sont soulevées par la Région flamande. Si des points de désaccord subsistent à l'issue de cette réunion, le dossier sera à nouveau soumis au Conseil des ministres et au Comité de concertation.

Le timing de ce dossier dépendra donc de la position des différentes parties suite à l'avis du Conseil d'État.

DO 2018201926929

Vraag nr. 3646 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 01 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Station 's Gravenbrakel. (MV 28922)

In 2018 heb ik u gevraagd of er werken gepland waren in het station 's Gravenbrakel. U hebt toen geantwoord dat het nieuwe meerjareninvesteringsplan 2018-2020 van de NMBS in de volgende investeringen, voor een totaalbedrag van 4,589 miljoen euro, voorzag:

- aanpassingen aan de ruimtes voor het NMBS-personeel om te voldoen aan de normen inzake welzijn op het werk en brandpreventie;

- laatste renovatiefase van dit als beschermd monument geklasseerd station;

- installatie van het personeel dat ten dienste staat van de reizigers in de onmiddellijke nabijheid van die laatste, vermindering van het energieverbruik en sanering van de site door het verwijderen van containers die in slechte staat verkeren en bijgevolg aanzienlijke exploitatiekosten veroorzaken;

- aanleg van een bovengrondse parking van 500 plaatsen aan de achterkant van het station;

- verlenging van de bestaande onderdoorgang;

- aanleg van een nieuwe fietsenstalling, in het kader van de reflectie die er gehouden wordt met de stad 's Gravenbrakel over de toekomstige aanpassingen;

- een studie betreffende de renovatie van de perronluifels.

Bovenvermeld bedrag was volgens u als volgt gesplitst:

- 2018: 1.608.812 euro;

- 2019: 2.631.234 euro;

- 2020: 348.826 euro;

Na 2020 moest er nog een bedrag van 302.000 euro uitgetrokken worden om de nieuwe parking te voltooien.

1. Hoe staat het thans met de werkzaamheden?

2. Zal de deadline voor het einde van de werken in 2020 gehaald worden?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3646 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 01 maart 2019 (Fr.):

DO 2018201926929

Question n° 3646 de monsieur le député Laurent Devin du 01 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La gare de Braine-le-Comte (QO 28922).

En 2018, je vous demandais si des travaux étaient prévus à la gare de Braine-le-Comte. Vous me répondiez que le nouveau plan pluriannuel d'investissement 2018-2020 de la SNCB prévoit pour un budget total de 4,589 millions d'euros, les investissements suivants:

- aménagements de locaux pour le personnel de la SNCB dans l'objectif de répondre aux normes en matière du bien-être au travail et aux normes en matière de prévention incendie;

- dernière phase de rénovation de cette gare classée aux Monuments et Sites;

- installation du personnel dédié au service des voyageurs à proximité immédiate de ceux-ci, réduction de la consommation énergétique et assainissement du site par la suppression de conteneurs en mauvais état, qui engendrent des coûts d'exploitation importants;

- création d'un nouveau parking au sol de 500 places à l'arrière de la gare;

- prolongement du couloir sous voies existant;

- réalisation d'un nouvel abri vélos qui s'inscrit dans le cadre de la réflexion en cours avec la ville de Braine-le-Comte sur les aménagements futurs;

- étude pour la rénovation des abris parapluies sur les quais.

Vous me précisiez également que les montants étaient répartis comme suit:

- 2018: 1.608.812 euros;

- 2019: 2.631.234 euros;

- 2020: 348.826 euros;

- et qu'un montant de 302.000 euros devrait être prévu après 2020 pour finaliser les travaux du nouveau parking.

1. Pouvez-vous préciser où en sont les travaux?

2. La date butoir de la fin des travaux prévue à 2020 sera-t-elle tenue?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3646 de monsieur le député Laurent Devin du 01 mars 2019 (Fr.):

De NMBS deelt me mee dat de werken aan het reizigersgebouw op 18 maart starten en tot eind juni 2020 zullen lopen.

De werkzaamheden voor de parking en de verlenging van de onderdoorgang beginnen in het voorjaar van dit jaar en zullen eind juni 2021 worden afgerond.

DO 2018201926930

Vraag nr. 3647 van de heer volksvertegenwoordiger Marco Van Hees van 01 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Uren waarop stations en stopplaatsen met de trein niet meer bereikbaar zijn. (MV 28720)

De gemeente Morlanwelz telt twee stopplaatsen: Carnières en Morlanwelz. Op werkdagen vertrekt de laatste trein uit Brussel-Centraal in die richting om 18.37 uur.

Zo kan men niet alleen geen avondactiviteit in Brussel bijwonen, maar is er ook een probleem voor de pendelaars die in Brussel werken, onder meer wegens de flexibiliteit die de werkgevers eisen. De werknemer die 's morgens met de trein naar Brussel gaat en zijn bedrijf niet tijdig kan verlaten om die laatste trein te halen, kan niet meer met de trein naar huis terugkeren.

Helaas vrees ik dat de situatie in Morlanwelz geen uitzondering is. Die irrealistische dienstregelingen vloeien voort uit een financiële logica waarbij het accent gelegd wordt op de hoofdlijnen en de grote stations, die door het hoge aantal reizigers rendabeler zijn.

Dat is in strijd met de logica van openbare dienstverlening, die inhoudt dat men zowel het oogmerk van het recht op mobiliteit voor iedereen (ook voor degenen die geen auto hebben) als de milieudoelstelling van de modale switch van auto's naar het openbaar vervoer moet nastreven.

Het is ook een vicieuze cirkel die leidt tot de geleidelijke afschaffing van de kleine stopplaatsen en lijnen. Door de inkrimping van het aanbod daalt het aantal reizigers, wat dan als voorwendsel gebruikt wordt voor een verdere beperking van het aanbod, wat dan weer tot een daling van het aantal reizigers leidt en uiteindelijk tot de afschaffing van de stopplaats en/of lijn.

La SNCB m'informe que les travaux concernant le bâtiment des voyageurs débutent ce 18 mars et se poursuivront jusque fin juin 2020.

Les travaux du parking et de prolongation du couloir sous voies débuteront au printemps de cette année pour se terminer fin juin 2021.

DO 2018201926930

Question n° 3647 de monsieur le député Marco Van Hees du 01 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Heures auxquelles les gares et arrêts ne sont plus desservis (QO 28720).

La commune de Morlanwelz compte deux arrêts de train: Carnières et Morlanwelz. En semaine, le dernier train de la journée en provenance de la capitale quitte la gare de Bruxelles-Central à 18 h 37.

Cela ne permet évidemment pas d'assister à une activité le soir à Bruxelles, mais cela constitue également un problème pour les navetteurs travaillant à Bruxelles, en raison notamment de la flexibilité exigée par les employeurs. Le travailleur qui serait venu en train le matin et qui ne pourrait pas quitter son entreprise avant cette heure n'aurait plus de train pour rentrer.

Je crains malheureusement que la situation de Morlanwelz ne soit pas une exception. Ces horaires aberrants découlent d'une logique financière qui consiste à privilégier les grandes lignes et les grandes gares, plus rentables en raison d'un taux de fréquentation élevé.

Ceci est à l'encontre d'une logique de service public qui viserait à atteindre tant les objectifs de droit à la mobilité pour tous (y compris pour ceux qui n'ont pas de voiture) que les objectifs environnementaux de transfert modal de l'auto vers les transports en commun.

C'est aussi un cercle vicieux qui conduit à l'éradication progressive des petits arrêts et lignes: la réduction de l'offre réduit le nombre de voyageurs, prétexte à une nouvelle réduction de l'offre réduisant à nouveau la fréquentation et ainsi de suite jusqu'à une fermeture totale.

Terwijl het historisch reizigersnet in de regio Centre (rond La Louvière) 17 lijnen, 52 stations en 12 stopplaatsen telde, blijven er nu slechts 7 lijnen (waarvan één sterk ingekort), 5 stations en 15 stopplaatsen over.

1. Hoeveel stations en stopplaatsen voor reizigerstreinen telt België in totaal?

2. Hoeveel stations en stopplaatsen (aantal en percentage) zijn er op werkdagen niet meer bereikbaar vanuit Brussel-Centraal:

- a) na 18 uur;
- b) na 19 uur;
- c) na 20 uur;
- d) na 21 uur;
- e) na 22 uur;
- f) na 23 uur;
- g) na 24 uur?

3. Is u op basis van de bovenstaande antwoorden niet van oordeel dat het treinaanbod ruim onvoldoende is om de uitdagingen op het vlak van milieu en mobiliteit aan te kunnen gaan?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3647 van de heer volksvertegenwoordiger Marco Van Hees van 01 maart 2019 (Fr.):

1. Momenteel worden 554 stations door de NMBS bediend.

2. De NMBS beschikt hieromtrent niet over statistieken.

3. De amplitudes van de bediening werden bepaald naar aanleiding van de opmaak van het vervoersplan 12/2014 - 2017 en werden in sommige gevallen uitgebreid in het kader van het vervoersplan 12/2017 - 2020.

Deze amplitudes werden bepaald op basis van het aantal waargenomen reizigers en op basis van de verplichtingen die voortvloeien uit het beheerscontract van de NMBS op dat vlak.

De maatschappelijke en milieukost om treinen met weinig reizigers te laten rijden, ligt in deze specifieke gevallen hoger dan wanneer andere vervoersmodi worden gebruikt.

Er is dus nood aan een echt evenwicht bij het bepalen van het aanbod zodat de geschikte vervoersmodus op de gepaste plaats wordt ingezet in functie van het aantal reizigers die daadwerkelijk moeten worden vervoerd.

Ainsi, si le réseau historique de trains voyageurs dans la région du Centre (autour de La Louvière) comptait 17 lignes, 52 gares et 12 arrêts, il ne compte plus aujourd'hui que 7 lignes (dont une largement amputée), 5 gares et 15 arrêts.

1. Quel est le nombre total de gares et arrêts de trains voyageurs dans le pays?

2. Parmi ces gares et arrêts, combien (nombre et pourcentage) ne sont plus accessibles en semaine depuis Bruxelles-Central:

- a) après 18 heures;
- b) après 19 heures;
- c) après 20 heures;
- d) après 21 heures;
- e) après 22 heures;
- f) après 23 heures;
- g) après 24 heures?

3. Sur base des réponses qui précèdent, n'estimez-vous pas que l'offre de trains est largement insuffisante en regard des enjeux environnementaux et de mobilité?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3647 de monsieur le député Marco Van Hees du 01 mars 2019 (Fr.):

1. Actuellement, 554 gares sont desservies par la SNCB.

2. La SNCB ne dispose pas de statistiques à ce sujet.

3. Les amplitudes de desserte ont été définies lors de la conception du plan de transport 12/2014 - 2017 et ont, dans certains cas, été élargies dans le cadre du plan de transport 12/2017 - 2020.

Ces amplitudes ont été définies sur la base des fréquentations constatées ainsi que sur la base des obligations découlant du contrat de gestion de la SNCB en la matière.

Faire circuler des trains avec peu de voyageurs représente, dans ces cas spécifiques, un coût sociétal et environnemental supérieur à l'utilisation d'autres modes de transport.

Un réel équilibre est donc nécessaire dans la définition de l'offre afin d'avoir le bon mode de transport au bon endroit compte tenu du nombre de voyageurs effectifs à transporter.

DO 2018201926933

Vraag nr. 3649 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 04 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Zwerfafval in de stations en langs de sporen (MV 28924).

In de pers werd er onlangs bericht over een probleem met zwerfafval in de stations en langs de sporen.

1. Welke korte- en langetermijnmaatregelen staat u voor om zwerfvuil tegen te gaan?

2. Zullen er meer vuilnisbakken geplaatst worden? Zo ja, zal dat het geval zijn in de stations Binche, La Louvière-Zuid, La Louvière-Centrum, 's Gravenbrakel, Écaussinnes, Zinnik, Morlanwelz, Bracquegnies, Carnières, Familleureux, Fontaine-Valmont, Godarville, Hennuyères, Labuissière, Leval, Manage, Marche-lez-Écaussinnes, Neufvilles, Piéton en Thieu?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3649 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 04 maart 2019 (Fr.):

Twee acties werden ondernomen of worden momenteel geïmplementeerd om, in de stations, de aanwezigheid van afval op de perrons te voorkomen:

- vandaag zijn 21 stations uitgerust met vuilnisbakken voor gescheiden inzameling (Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Brussel-Schuman, Brussel-Congres, Brussel-Luxemburg, Etterbeek, Gent-Sint-Pieters, Brugge, Oostende, Kortrijk, Leuven, Hasselt, Antwerpen-Centraal, Ottignies, Gembloux, Namen, Bergen, Doornik, Aat en Charleroi-Zuid). De selectieve inzameling startte in 2009 in vier stations en wordt sinds 2016 dus in 21 stations toegepast.

Vanaf deze maand maart 2019 komt daarbij nog het station Luik-Guillemins. Zodoende bereikt de NMBS 54 % van haar reizigers en wordt 55 % van het stationsafval gescheiden ingezameld. Voor de overige stations met meer dan 20.000 reizigers per dag en voor de stations met meer dan 10.000 reizigers per dag is een nieuwe evaluatie aan de gang. Indien men alle stations daarmee zou uitrusten, zou dit zorgen voor een aanzienlijke stijging van de inzamelingskosten en, in een context van budgettaire efficiëntie, is dit niet haalbaar;

DO 2018201926933

Question n° 3649 de monsieur le député Laurent Devin du 04 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les déchets sur le rail (QO 28924).

Récemment la presse nous a fait part d'un problème de propreté dans les gares et aux abords des rails.

1. Quelles sont les mesures à court terme et à long terme que vous préconisez afin de lutter contre ces dépôts sauvages?

2. Est-il prévu d'augmenter le nombre de poubelles? Si oui, pouvez-vous nous dire si les gares de Binche, La Louvière-Sud, La Louvière-Centre, Braine-le-Comte, Ecaussinnes, Soignies, Morlanwelz, Bracquegnies, Carnières, Familleureux, Fontaine-Valmont, Godarville, Hennuyères, Labuissière, Leval, Manage, Marche-lez-Ecaussinnes, Neufvilles, Piéton et Thieu verront le nombre de leurs poubelles augmenter?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3649 de monsieur le député Laurent Devin du 04 mars 2019 (Fr.):

Pour éviter que des déchets ne jonchent les quais dans les gares, deux actions ont été prises ou sont en cours de réalisation:

- aujourd'hui, 21 gares sont équipées de poubelles permettant une collecte sélective (Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Congrès, Bruxelles-Luxembourg, Etterbeek, Gand-Saint-Pierre, Bruges, Ostende, Courtrai, Louvain, Hasselt, Anvers-Central, Ottignies, Gembloux, Namur, Mons, Tournai, Ath et Charleroi-Sud). La collecte sélective a débuté en 2009 dans quatre gares et est donc pratiquée dans 21 gares depuis 2016.

La gare de Liège-Guillemins viendra s'y ajouter en ce mois de mars 2019. La SNCB touche ainsi 54 % de ses voyageurs et 55 % des déchets des gares font l'objet d'une collecte sélective. Une réévaluation est en cours pour les autres gares présentant une fréquentation supérieure à 20.000 voyageurs par jour ainsi que pour celles présentant une fréquentation supérieure à 10.000 voyageurs par jour. Équiper toutes les gares entraînerait une forte augmentation des frais pour la collecte et, dans un contexte d'efficacité budgétaire, ceci n'est pas réalisable;

- over enkele weken wordt een opdracht gegund voor de levering van vuilnisbakken en asbakken teneinde verschillende stations daarmee uit te rusten. Er komen dus degelijk nieuwe vuilnisbakken en/of asbakken in de genoemde stations zodat hun aantal weer toereikend is, zoals bepaald op basis van het treingebruik in het betrokken station.

Wat betreft de korte- en langetermijnmaatregelen om zwerfvuil tegen te gaan op de sporen, verwijs ik naar het antwoord dat ik op 24 oktober 2018 in de commissie Infrastructuur heb gegeven op de mondelinge vraag nr. 27112 van de heer Paul-Olivier Delannois.

DO 2018201926948

Vraag nr. 3664 van de heer volksvertegenwoordiger Koen Metsu van 05 maart 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Veiligheid luchthaven.

Onder de regering-Michel I zijn er al stappen gezet rond het veiligheidsbeleid.

Mysterie passengiers, gestuurd vanuit het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV), zouden een bomgordel en een mes hebben binnengesmokkeld en naar verluid zou men ook valse personeelsbadges gebruikt hebben.

1. We hebben weet van een streefcijfer van een ontmaskeringspercentage van 7 op 10 (70 %). Heeft uw veiligheidsdienst haar doel bereikt?

2. Welke stappen heeft u de afgelopen jaren gezet ter extra beveiliging van de passagiers op de luchthaven?

3. Heeft u veiligheidscijfers? Zo ja, met wie deelt u deze?

Graag de jaarcijfers voor 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 en de meest recente cijfers voor 2019.

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3664 van de heer volksvertegenwoordiger Koen Metsu van 05 maart 2019 (N.):

1. Vooreerst wens ik het geachte lid te informeren dat het DGLV geen "mystery passengers" op pad stuurt. Het DGLV beschikt over een dienst Luchtvaartbeveiliging waar onder andere technische experts (inspecteurs) luchtvaartbeveiliging zijn tewerk gesteld.

- un marché de fourniture de poubelles et de cendriers sera attribué d'ici quelques semaines pour placer ces équipements dans diverses gares. Les gares citées recevront donc bien de nouvelles poubelles et/ou cendriers pour revenir à un nombre suffisant, déterminé en fonction de la fréquentation de la gare en question.

Concernant les mesures à court terme et à long terme pour lutter contre les dépôts sauvages sur les voies, je vous à la réponse que j'ai donnée le 24 octobre 2018 en commission Infrastructure à la question orale n° 27112 de monsieur Paul-Olivier Delannois.

DO 2018201926948

Question n° 3664 de monsieur le député Koen Metsu du 05 mars 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La sécurité aéroportuaire.

Des mesures ont déjà été prises sous le gouvernement Michel I pour renforcer la politique de sécurité.

Il apparaît toutefois que des passagers mystère envoyés par la Direction générale Transport aérien (DGTA) auraient réussi à passer le contrôle de sécurité avec une ceinture explosive et un couteau. Ils auraient également utilisé des faux badges du personnel.

1. Nous avons connaissance d'un objectif d'identification fixé à 7 sur 10 (70 %). Votre service de sécurité a-t-il atteint cet objectif?

2. Quelles mesures avez-vous prises ces dernières années pour renforcer davantage la sécurité des passagers à l'aéroport?

3. Disposez-vous de chiffres concernant la sécurité? Si oui, avec qui les partagez-vous?

Pourriez-vous fournir les chiffres pour 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, ainsi que les derniers chiffres pour 2019?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3664 de monsieur le député Koen Metsu du 05 mars 2019 (N.):

1. Tout d'abord, je tiens à préciser à l'honorable membre que la DGTA n'envoie pas de "passagers mystères" sur le terrain. La DGTA dispose d'un service Sûreté aéronautique employant notamment des experts techniques (inspecteurs) sûreté aérienne.

Deze inspecteurs luchtvaartbeveiliging (DGLV SEC) staan onder andere in voor het toezicht houden op de correcte uitvoering van de Europese verordeningen, Belgische wetgeving en National Aviation Security Programme (NASP).

In het kader van interne kwaliteitscontrole security dient Brussels Airport na te gaan of beveiligingsonderzoeken correct gebeuren. Het zijn medewerkers van Brussels Airport (van de dienst interne kwaliteitscontrole security of door hun aangestelde personen) die zich voordoen als "mystery passenger". Brussels Airport doet maandelijks regelmatig praktijktesten.

2. De luchthaven dient te voldoen aan de verschillende bepalingen zoals opgesomd in de Europese verordeningen, Belgische wetgeving en National Aviation Security Programme. Het DGLV houdt toezicht dat de luchthaven deze wetgevende bepalingen correct uitvoert.

3. Het is onduidelijk wat het geacht lid bedoelt met "veiligheidscijfers".

DO 2018201927044

Vraag nr. 3669 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 12 maart 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Dienstreizen in het buitenland.

Kan u voor elke reis in het buitenland die u sinds uw ambtsaanvaarding heeft ondernomen en waarvoor er geheel of gedeeltelijk een beroep werd gedaan op openbare middelen (financieel of materieel) het volgende meedelen:

1. datum en duur;
2. bestemming;
3. doel;
4. gebruikt vervoermiddel;
5. of er gezins- of familieleden waren die u vergezelden, en zo ja, hoeveel, en of de kosten hiervoor ten laste van de overheid kwamen, alsook de kostprijs hiervan;

6. totale kostprijs ten laste van de overheid?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3669 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 12 maart 2019 (N.):

Ces inspecteurs sûreté aérienne (DGTA SEC) sont entre autres chargés de superviser la bonne application des règlements européens, de la législation belge ainsi que du National Aviation Security Programme (NASP).

Dans le cadre du contrôle de qualité interne "security", Brussels Airport est tenu de vérifier si les enquêtes de sûreté sont effectuées correctement. Ce sont des collaborateurs de Brussels Airport (du service contrôle de qualité interne "security" ou des personnes désignées par eux) qui se font passer pour des "passagers mystères". Brussels Airport procède mensuellement à des tests pratiques.

2. L'aéroport est tenu de respecter les différentes dispositions telles qu'énoncées dans les règlements européens, la législation belge et le National Aviation Security Programme. La DGTA veille à ce que l'aéroport applique correctement ces dispositions législatives.

3. Je ne vois pas ce que l'honorable membre entend précisément par "chiffres relatifs à la sécurité".

DO 2018201927044

Question n° 3669 de madame la députée Barbara Pas du 12 mars 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Missions à l'étranger.

Pouvez-vous indiquer pour chaque voyage que vous avez effectué à l'étranger depuis votre prise de fonction, et pour lequel vous avez utilisé en tout ou en partie des moyens publics (financiers ou matériels), les éléments suivants:

1. date et durée;
2. destination;
3. objet;
4. moyen de transport utilisé;
5. présence éventuelle de membres de votre ménage ou de votre famille et, dans l'affirmative, nombre de personnes et montant des frais éventuellement pris en charge par l'État à cet effet;
6. coût total à charge de l'État?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3669 de madame la députée Barbara Pas du 12 mars 2019 (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).

DO 2018201927052

Vraag nr. 3671 van de heer volksvertegenwoordiger Paul-Olivier Delannois van 13 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Vereiste investering in het onderhoud van de spoorwegbrug van Allain.

Op 6 februari 2019 heb ik u een vraag gesteld over de spoorwegbrug van Allain en meer in het bijzonder over de kosten van het onderhoud en de herstelling van dit kunstwerk voor voetgangers en fietsers.

In uw antwoord legde u mij uit dat de kosten worden geraamd op 450.000 euro voor de afbraak van de brug over de Schelde, 550.000 euro voor de nieuwe kabels en de aanleg van het RAVeL-pad, en 105.000 euro voor het herstellen van de drie andere bruggen.

Ik zou graag meer informatie willen over de 550.000 euro voor de nieuwe kabels en het RAVeL-pad.

1. Waarom moeten er nieuwe kabels worden gelegd als de spoorbedding zal worden gebruikt voor niet-gemotoriseerde mobiliteit?

2. Hebt u meer informatie over die werken met een geraamde kostprijs van 550.000 euro? Wat houden die werken in?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3671 van de heer volksvertegenwoordiger Paul-Olivier Delannois van 13 maart 2019 (Fr.):

Het bedrag van 550.000 euro voorziet in de vervanging van de 1.050 kabels (een vijftigtal zijn reeds afgeknapt en de vochtigheid die binnensijpelt in de betonscheurtjes zorgt beetje bij beetje voor toenemende corrosie, waardoor regelmatig meer kabels gecorrodeerd raken en dan afknappen), de uitbraak van de ballast, de vernieuwing van de afdichting (op 100.000 euro geraamd), de aanleg van een RAVeL-pad, en de levering en plaatsing van nieuwe leuningen.

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 2018201927052

Question n° 3671 de monsieur le député Paul-Olivier Delannois du 13 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Montant à investir pour le maintien de la passerelle d'Allain.

Le 6 février 2019, je vous interrogeais concernant la passerelle d'Allain et plus spécifiquement concernant le coût de maintien et de restauration de cet ouvrage d'art pour l'usage piéton et cycliste.

Dans votre réponse, vous m'expliquiez que "pour ce qui concerne le coût de démolition, il est estimé à 450.000 euros pour le pont sur l'Escaut et à 550.000 euros pour de nouveaux câbles et la voirie Ravel, auxquels s'ajoute un montant de 105.000 euros pour la remise en état des trois autres ponts".

Aussi, j'aimerais avoir plus de précision sur un point, à savoir les "550.000 euros pour de nouveaux câbles et la voirie Ravel".

1. Pourquoi faut-il installer de nouveaux câbles dès lors que la voirie sera utilisée pour de la mobilité douce?

2. Avez-vous plus de détails concernant ces travaux estimés à 550.000 euros? Que comprennent-ils?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3671 de monsieur le député Paul-Olivier Delannois du 13 mars 2019 (Fr.):

Le montant de 550.000 euros prévoit le remplacement des 1.050 câbles (une cinquantaine sont déjà sectionnés et la corrosion augmente petit à petit avec l'humidité qui pénètre dans les fissures du béton, ce qui provoque une augmentation régulière des câbles érodés puis sectionnés), la dépose du ballast, le renouvellement de l'étanchéité (estimé à 100.000 euros), la création d'une voirie de style RAVeL, ainsi que la fourniture et la pose de nouveaux garde-corps.

De vervanging van de kabels gebeurt preventief en houdt geen verband met het soort voertuigen die over de spoorwegbrug rijden. De kabels vertonen tekenen van beschadiging. De NMBS wil alle nodige voorzorgen nemen en zou dus verplicht zijn om het volledige kabelsysteem te vervangen en te versterken.

DO 2018201927081

Vraag nr. 3675 van de heer volksvertegenwoordiger Emmanuel Burton van 14 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Aanwerving van personen met een handicap bij uw administratie.

De tewerkstelling van personen met een handicap is een belangrijk thema, zeker in België dat regelmatig door internationale instellingen, zoals de Raad van Europa en de Verenigde Naties, op de vingers wordt getikt omdat het op dat vlak slecht scoort.

In België heeft slechts 40 % van de personen met een handicap een baan, terwijl het Europese gemiddelde 47,3 % bedraagt. De arbeidsparticipatie van de personen zonder handicap bedraagt 66,9 %, aldus Eurostat, het bureau voor de statistiek van de Europese Unie.

Ook vandaag nog worden arbeid en handicap vaak als onverenigbaar ervaren. Toch speelt arbeid een sleutelrol bij de integratie van al wie nog al te vaak aan de rand van de samenleving geduwd wordt.

Een koninklijk besluit van 6 december 2012 heeft tot doel de aanwerving (stagiair met het oog op een vaste benoeming) en indienstneming (contractueel) van personen met een handicap te bevorderen.

Het is dan ook belangrijk dat de overheid nu het goede voorbeeld geeft bij haar eigen administratie.

1. Welk beleid voert u ter zake in uw administratie en uw kabinet?
2. Hoeveel aanvragen voor een indienstneming hebt u in 2018 ontvangen? Hoeveel daarvan waren er afkomstig van personen met een handicap?
3. Hoeveel personen met een handicap werken er thans bij uw administratie?

Concernant le remplacement des câbles, il s'agit d'un travail préventif qui n'est pas lié au type de charroi qui passe sur la passerelle. Les câbles présentent des signes de détérioration. La SNCB entend prendre toutes les précautions nécessaires et se verrait donc dans l'obligation de remplacer et de renforcer l'ensemble du système de câbles.

DO 2018201927081

Question n° 3675 de monsieur le député Emmanuel Burton du 14 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le recrutement des personnes portant un handicap dans votre administration.

La mise à l'emploi des personnes présentant un handicap représente en Belgique un enjeu important puisque nous sommes régulièrement pointés du doigt par les autorités internationales, comme le Conseil de l'Europe ou les Nations Unies, pour les faibles résultats que nous affichons.

En effet, en Belgique, seulement 40 % des personnes handicapées disposent d'un emploi alors que la moyenne européenne se situe à 47,3 %. Le taux d'emploi des personnes sans handicap est de 66,9 %, rapporte Eurostat, l'office de statistique de l'Union européenne.

Encore aujourd'hui, travail et handicap sont souvent perçus comme incompatibles. Pourtant, le travail joue un rôle clef dans l'intégration de ceux et celles qui, trop souvent encore, sont mis à l'écart de la société.

Un arrêté royal du 6 décembre 2012 vise à favoriser le recrutement (stagiaire en vue de la nomination) et l'engagement (contractuels) de personnes présentant un handicap.

Il est donc aujourd'hui essentiel que les autorités publiques montrent l'exemple au sein de leur propre administration.

1. Quel est votre politique en la matière au sein de votre administration et de votre cabinet?
2. Combien de demandes de recrutement avez-vous reçues pour l'année 2018? Et parmi celles-ci, combien provenaient de personnes portant un handicap?
3. Quel est actuellement le nombre d'emplois occupés dans votre administration par des personnes portant un handicap?

4. Werden er specifieke maatregelen genomen om de integratie van personen met een handicap bij uw administratie te bevorderen? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

5. Voor welk(e) soort(en) betrekking(en) zou u naar werknemers met een handicap kunnen zoeken?

6. Zijn de huidige voorzieningen in uw administratie volgens u geschikt om mensen ongeacht hun handicap op te vangen? Zo niet, hoe zou de infrastructuur verbeterd kunnen worden?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3675 van de heer volksvertegenwoordiger Emmanuel Burton van 14 maart 2019 (Fr.):

1. De cel Diversiteit van de FOD Mobiliteit en Vervoer blijft zich inzetten voor diversiteit en mensen met een beperking door initiatieven op te zetten en uit te voeren.

De diversiteitsactieplannen die sinds 2007 tot nu toe zijn ontwikkeld, omvatten specifieke acties op het gebied van mensen met een beperking. In 2018 gaan mijn diensten door met de uitvoering van de noodzakelijke acties die door het BCAPH worden aanbevolen: rekening houden met de specifieke Selor-lijst bij de rekrutering, communicatie en sensibilisering over diversiteit en de verspreiding van het diversiteitsbeleid (intern en extern), het opzetten van stages voor mensen met een beperking, het opzetten van vaste en telewerkbanen, de verspreiding van het aanbod van jobs op de sites van de federale diversiteitswerkgroep van het federaal diversiteitsnetwerk en de actieve deelname aan de werkgroep van het federale diversiteitsnetwerk, dat de motor van het federale beleid inzake diversiteit is.

2. De stafdienst PO van mijn administratie werkt samen met Selor aan alle wervingsprocedures. Daarom moet de burger zich inschrijven via de website van Selor, waarop onze vacatures zijn geplaatst, om op een vacature te reageren. Mijn diensten delen mij mee dat zij ook ongevraagde sollicitaties ontvangen waarop systematisch een antwoord wordt gestuurd om hen door te verwijzen naar de site van Selor. In 2018 telden mijn diensten ongeveer 50 spontane sollicitaties, maar geen enkele hiervan maakt melding van een handicap.

4. Des mesures spécifiques ont-elles été prises afin de favoriser l'intégration des personnes présentant un handicap dans votre administration? Si oui, lesquelles? Si non, pourquoi?

5. Pour quel(s) type(s) de fonction(s) pourriez-vous rechercher des travailleurs présentant un handicap?

6. D'après vous, les infrastructures actuelles de votre administration permettent-elles de pouvoir accueillir des personnes portant n'importe quel type de handicap? Dans la négative, quelles seraient les améliorations à prévoir au sein des infrastructures?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3675 de monsieur le député Emmanuel Burton du 14 mars 2019 (Fr.):

1. La cellule diversité du SPF Mobilité et Transports continue à fournir des efforts en mettant en place et en réalisant des initiatives en faveur de la diversité et du handicap.

Les plans d'action diversité élaborés depuis 2007 jusqu'à aujourd'hui comprennent des actions spécifiques au thème du handicap. En 2018, mes services continuent à mettre en place les actions nécessaires et recommandées par la CARPH: la prise en compte de la liste spécifique Selor lors des recrutements, la communication et la sensibilisation autour de la diversité et diffusion de la politique de diversité (interne et externe), la mise en place de stages pour personnes présentant un handicap, l'aménagement de postes de travail fixes et de télétravail, la diffusion d'offres d'emploi sur des sites dédiés aux personnes présentant un handicap ou encore la participation active au groupe de travail du réseau fédéral diversité qui est un moteur de changements dans la politique de diversité fédérale.

2. Le service d'encadrement PO de mon administration collabore avec Selor pour toutes les procédures de recrutement. De ce fait, pour répondre à une offre d'emploi, le citoyen doit s'inscrire via le site de Selor sur lequel nos offres d'emploi sont diffusées. Mes services me communiquent qu'ils reçoivent aussi des candidatures spontanées auxquelles une réponse est systématiquement envoyée les orientant vers le site de Selor. En 2018, mes services comptabilisent environ 50 candidatures spontanées mais aucune ne précise un handicap.

3. In haar laatste verslag van december 2017 vermeldt de Begeleidingscommissie voor de aanwerving van personen met een handicap (BCAPH) een werkgelegenheidsgraad van 1,84 % van de werknemers met een beperking in het kader van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het verslag van 2018 is in voorbereiding. Mijn diensten hebben mij laten weten dat het percentage op 31 december 2018 1,94 % bedroeg, een cijfer dat betrekking heeft op een aantal van 17 van de in totaal 1.079 werknemers.

4. Het diversiteitsteam binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer levert inspanningen door het opzetten en uitvoeren van diverse acties:

- de optimalisering van de communicatie rond diversiteit en het intern en extern promoten van het diversiteitsbeleid;

- de deelname van mijn diensten aan het DUODAY 2019, project dat eruit bestaat tussen 1 tot 20 dagen een persoon met een beperking te verwelkomen opdat deze een observatiestage kan doen en, op het niveau van de personeelsleden, de stereotypen in verband met een beperking kan ontkrachten;

- de aanpassing van vaste werkposten en werkposten voor telewerk;

- de bekendmaking van vacatures op websites die specifiek gericht zijn op personen met een beperking en aan universiteiten en hogescholen;

- de opmaak van een aanvraagdossier voor co-financiering voor de redelijke aanpassing (co-financiering door de FOD PO);

- de organisatie van sensibiliserings-workshops in verband met het thema mensen met een beperking (via onder andere Unia en de online opleiding eDIV);

- de organisatie van de federale week van de diversiteit in oktober 2019 rond stereotypen en vooroordelen (waaronder het thema mensen met een beperking);

- enz.

Bovendien, parallel met de acties ontwikkeld binnen mijn departement, nemen de team diversiteit van het departement actief deel aan de werkgroep "handicap" ontwikkeld door de Stuurgroep Diversiteit van de Federale Administratie teneinde oplossingen te vinden voor de hierboven vermelde problemen.

3. Dans son dernier rapport datant de décembre 2017, la Commission d'accompagnement pour le recrutement de personnes avec un handicap (CARPH) mentionne un taux d'emploi de 1,84 % de collaborateurs avec handicap pour le SPF Mobilité et Transports. Le rapport 2018 est en cours de rédaction. Mes services m'ont communiqué qu'au 31 décembre 2018, le taux était de 1,94 %, chiffre qui concerne un nombre de 17 personnes sur un total de 1.079 collaborateurs.

4. L'équipe diversité au sein du SPF Mobilité et Transports fournit des efforts en mettant en place et en réalisant des actions diverses:

- l'optimisation de la communication autour de la diversité et la diffusion de la politique de diversité (interne et externe);

- la participation de mes services au projet DUODAY 2019 qui consiste à accueillir entre 1 à 20 jours une personne présentant un handicap afin que celle-ci puisse faire un stage d'observation et déconstruire, au niveau des membres du personnel, les stéréotypes liés au handicap;

- l'aménagement de postes de travail fixes et de télétravail;

- la diffusion d'offres d'emploi sur des sites dédiés aux personnes présentant un handicap et aux universités et Hautes Écoles;

- l'élaboration d'un dossier de demande de co-financement pour l'aménagement raisonnable (co-financement par le SPF PO);

- l'organisation d'ateliers de sensibilisation au handicap (via entre autres Unia et l'outil eDiv);

- l'organisation de la semaine fédérale de la diversité en octobre 2019 sur les stéréotypes et préjugés (dont le thème du handicap);

- etc.

De plus, des actions aux sein de mon département, l'équipe diversité participe activement au groupe de travail fédéral "handicap" mis en place par le Comité de pilotage diversité de l'administration fédérale afin de trouver des solutions à la problématique de l'emploi de personnes handicapées.

5. Mensen met hetzelfde type beperking hebben niet dezelfde behoeften op het gebied van aanpassing van de werkplekken. Elke persoon heeft specifieke eisen en een verschillende mate van beperking. De FOD Mobiliteit en Vervoer stelt daarom niet van tevoren een lijst op van banen die specifiek zijn voor personen met een beperking, maar laat de mogelijkheid open om een werkplek aan te passen aan de behoeften van de persoon in kwestie.

6. De huidige infrastructuur op mijn afdeling biedt mogelijkheden voor mensen met een beperking. Onder onze medewerkers hebben we bijvoorbeeld een persoon met een beperkte mobiliteit die zich met een gemotoriseerde rolstoel verplaatst. Zodra dit nieuwe voertuig begin 2018 in ontvangst werd genomen, werd direct een samenwerking tussen de persoon en zijn afdeling, de logistieke afdeling, de sociale dienst, PO en de preventieadviseur opgezet om zijn werkomgeving optimaal aan te passen. Deze stappen werden snel uitgevoerd dankzij de bestaande infrastructuur.

DO 2018201927089

Vraag nr. 3676 van de heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 18 maart 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Overheidsopdracht voor de invorderingen bij de NMBS.

In 2017 werden er 363.000 inbreuken gepleegd door klanten van de NMBS. Volgens onze informatie werd amper een derde van de boeten daadwerkelijk geïnd. Naar verluidt zou de overheidsopdracht voor de invorderingen binnengehaald zijn door een bedrijf dat een deel van zijn activiteiten uitbesteed aan een contractor in Tunesië.

1. Hoe verklaart u dat lage incassopercentage?
2. Hoe groot is de inkomstenderving voor de NMBS?
3. Sinds wanneer werkt de NMBS met dit incassobedrijf?
4. Volgens welke procedure werd deze dienstverlener geselecteerd, en waarom wordt er niet gewerkt met Belgische gerechtsdeurwaarders?
5. Wat is de looptijd van het contract dat de NMBS met dit bedrijf heeft gesloten?

5. Les personnes présentant un même type de handicap n'ont pas les mêmes besoins en matière d'adaptation de postes de travail. Chaque personne a des demandes spécifiques et un degré de handicap différent. De ce fait, le SPF Mobilité et Transports ne dresse pas à l'avance une liste d'emplois spécifiques aux personnes handicapées mais laisse la possibilité d'aménager un poste de travail selon des besoins de la personne en question.

6. Les infrastructures actuelles de mon département donne des possibilités d'accueil de personnes présentant un handicap. Par exemple, parmi nos collaborateurs, nous avons une personne à mobilité réduite se déplaçant avec une voiturette motorisée. Dès la réception de ce nouveau véhicule début 2018, une collaboration entre la personne et son service, le service logistique, le service social, PO et le conseiller en prévention a directement été mise en place pour adapter au mieux son environnement de travail. Ces démarches ont été réalisées rapidement grâce aux infrastructures existantes.

DO 2018201927089

Question n° 3676 de monsieur le député Gilles Foret du 18 mars 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le marché de recouvrement à la SNCB.

En 2017, 363.000 infractions ont été commises par les usagers de la SNCB. D'après nos informations, seulement un tiers des amendes ont été réellement perçues. Il semble par ailleurs que le marché de recouvrement soit tenu par une société, dont une partie des activités est sous-traitée en Tunisie.

1. Comment expliquez-vous ce faible taux de recouvrement?
2. Quel manque à gagner cela représente-t-il pour la SNCB?
3. Depuis quand la société de recouvrement s'occupe-t-elle de la SNCB?
4. Quelle a été la procédure pour choisir ce prestataire plutôt que de faire appel aux huissiers de justice belges?
5. Quelle est la durée du contrat liant les deux parties?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3676 van de heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 18 maart 2019 (Fr.):

1. De onbetaalde dossiers werden overgemaakt aan twee externe partners en hun invordering is aan de gang, vaak in eerste instantie in de vorm van afbetalingsplannen. Wanneer dat mislukt, wordt een gerechtelijke invorderingsprocedure aangevat. De termijnen om een vonnis te verkrijgen kunnen variëren van verschillende maanden tot twee jaar.

2. Gezien de verschillende minnelijke en gerechtelijke procedures die nog lopen, en doordat er meerdere afbetalingsplannen over verschillende jaren lopen, is het momenteel niet mogelijk om de inkomstenderving voor de NMBS te berekenen.

3 tot 5. De NMBS heeft een overheidsopdracht en een raamcontract gelanceerd, in twee percelen: één in de Nederlandstalige regio en één in de Franstalige regio. In overeenstemming met de beoordelingscriteria beschreven in de offerteaanvraag, werd het Nederlandstalige perceel gegund aan Belgische gerechtsdeurwaarders terwijl het Franstalige perceel gegund werd aan een incassobedrijf, en dit sinds 1 november 2017.

De NMBS heeft het raamcontract met het incassobedrijf van de Franstalige dossiers verbroken op 31 oktober 2018, enerzijds omdat de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen in voege getreden is (dat een systeem van administratieve boetes instelt) en anderzijds omdat het incassobedrijf de overeengekomen serviceniveaus niet naleefde.

DO 2018201927253

Vraag nr. 3687 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 29 maart 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Levering M7-treinstellen (MV 29218).

Uit uw antwoord op mondelinge vragen in de commissie van 6 februari 2019 bleek dat er wederom bijkomende vertragingen verwacht worden voor de levering van de M7-dubbeldekstellen. Er zouden technische problemen zijn bij de validatie- en homologatietesten, onder andere de testen van de stabiliteit bij het draaien en van het remmen verlopen niet zoals het moet.

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3676 de monsieur le député Gilles Foret du 18 mars 2019 (Fr.):

1. Les dossiers non réglés ont été transmis à deux partenaires externes et le recouvrement est en cours, souvent sous la forme de plans de paiements dans un premier temps. En cas d'échec, une procédure de recouvrement judiciaire est intentée. Les délais pour l'obtention d'un jugement peuvent prendre de plusieurs mois à deux ans.

2. Eu égard aux différentes procédures amiables et judiciaires toujours en cours ainsi qu'en raison de l'existence de nombreux plans de paiement s'échelonnant sur plusieurs années, il n'est actuellement pas possible de chiffrer le manque à gagner de la SNCB.

3 à 5. La SNCB a lancé un marché public et un contrat-cadre scindé en deux lots: l'un en région néerlandophone, l'autre en région francophone. En accord avec les critères d'évaluation décrits dans l'appel d'offre, le lot néerlandophone a été attribué à des huissiers de justice belges tandis que le lot francophone a été attribué à une société de recouvrement, et ce, depuis le 1er novembre 2017.

La SNCB a résilié le contrat-cadre avec la société de recouvrement des dossiers francophones le 31 octobre 2018, d'une part, en raison de l'entrée en vigueur de la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer, (introduisant un système d'amendes administratives) et d'autre part, en raison du non-respect par la firme de recouvrement des niveaux de services convenus.

DO 2018201927253

Question n° 3687 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 29 mars 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La livraison des rames M7 (QO 29218).

Il ressort de votre réponse à des questions orales posées en commission le 6 février 2019 que la livraison des voitures M7 double étage serait reportée une fois de plus. Des problèmes techniques seraient survenus lors des tests de validation et d'homologation. Les tests de stabilité des bogies et de freinage, notamment, ne se dérouleraient pas comme prévu.

De NMBS zou een nieuwe planning gevraagd hebben aan de constructeurs, zowel voor de homologatie als voor de levering.

1. Heeft de NMBS al een planning gekregen van de constructeurs met betrekking tot de homologatietesten? Zo ja, kan u die toelichten?

2. Heeft de NMBS al een planning gekregen van de constructeurs met betrekking tot de levering? Zo ja, kan u die toelichten? Wanneer wordt de eerste en de laatste levering gepland?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3687 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 29 maart 2019 (N.):

De NMBS heeft niet voor een reizigersstelsysteem op de nieuwe dubbeldekstreinen M7 gekozen omdat de kosten veel te hoog lagen. In plaats van dure hardware te installeren op de treinen, zoekt de NMBS naar alternatieven om een nauwkeurig zicht op de reizigersbewegingen te krijgen. Dat onderzoek is aan de gang en geeft hopelijk op relatief korte termijn een sluitende oplossing.

De gesprekken met de constructeurs zijn nog lopende. Momenteel geven de constructeurs aan alle nodige elementen voor een stabiele planning pas in de loop van april te kunnen geven. Het spreekt voor zich dat de NMBS er alles aan doet om dit proces mee te helpen versnellen.

De betrouwbaarheid is één van de belangrijkste aspecten van deze nieuwe treinstellen. De NMBS heeft in haar lastenboek niet alleen zeer specifieke criteria opgelegd qua betrouwbaarheid tijdens de commerciële dienst, maar ook een periode van pre-serie met een beperkt aantal rijtuigen gepland, net om kinderziektes bij de invoering van de nieuwe treinen te vermijden.

Volgens de laatste stand van zaken kunnen de opgelopen boetes voor de vertragingen in de leveringen oplopen tot tientallen miljoenen euro's. Op dit moment is er echter nog steeds geen definitieve planning door het consortium voorgesteld.

Het M7-contract dat eind 2015 werd ondertekend voorziet in vier jaar lang ondersteuning van het onderhoud door de constructeurs in functie van een zo efficiënt mogelijke overdracht van kennis. Dit betekent concreet dat er teams van medewerkers van de constructeurs en van de NMBS gedurende vier jaar zullen samenwerken om de betrouwbaarheid van de nieuwe dubbeldekstreinen te garanderen.

La SNCB aurait demandé un nouvel échéancier aux constructeurs, tant pour l'homologation que pour la livraison.

1. La SNCB a-t-elle déjà reçu un échéancier des constructeurs pour les tests d'homologation? Dans l'affirmative, pouvez-vous apporter des précisions?

2. La SNCB a-t-elle déjà reçu un échéancier des constructeurs pour la livraison? Dans l'affirmative, pouvez-vous apporter des précisions? Quand sont prévues la première et la dernière livraison?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3687 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 29 mars 2019 (N.):

Les coûts étant beaucoup trop élevés, la SNCB n'a pas opté pour le dispositif de comptage sur les nouveaux trains M7 à double étage. Plutôt que d'installer du matériel informatique onéreux dans les trains, la SNCB recherche des alternatives pour obtenir une vue précise des mouvements de voyageurs. Cette étude est en cours et devrait, à relative brève échéance, déboucher sur une solution concluante.

Les discussions avec les constructeurs sont toujours en cours. Les constructeurs indiquent à présent qu'ils pourront seulement fournir en avril l'ensemble des éléments nécessaires pour un calendrier réaliste. La SNCB met évidemment tout en oeuvre pour contribuer à accélérer ce processus.

La fiabilité constitue un des principaux aspects de ces nouvelles rames. Dans son cahier des charges, la SNCB a non seulement imposé des critères très spécifiques en matière de fiabilité en service commercial, mais également prévu une phase de présérie avec un nombre limité de voitures, précisément pour éviter l'apparition de maladies infantiles au moment de la mise en service des nouveaux trains.

Selon le dernier point qui a été fait, les amendes encourues pour les retards de livraison pourraient atteindre des dizaines de millions d'euros. Le consortium n'a cependant toujours pas proposé de planning définitif pour l'instant.

Le contrat M7 signé fin 2015 prévoit une assistance de maintenance de la part des constructeurs pendant quatre ans dans l'optique d'un transfert de connaissances aussi efficace que possible. Concrètement, des équipes de collaborateurs des constructeurs et de la SNCB vont coopérer pendant quatre ans pour garantir la fiabilité des nouveaux trains à double étage.

De 445 M7-rijtuigen zullen een zitplaats bieden aan 50.620 treinreizigers. De instroom van het nieuwe materieel zal gepaard gaan met de buitendienststelling van een belangrijk deel van het park dat niet aan ETCS kan aangepast worden of dat onverenigbaar is met de evolutie van de comfortnormen. Daarnaast werkt de NMBS aan de verhoging van de bedrijfszekerheid van haar park en zullen schaalvoordelen dankzij de technologische standaardisatie tussen de M7- en M6-rijtuigen een belangrijke rol spelen in het bepalen van de precieze behoeften aan zitplaatsen op lange termijn. Op langere termijn zijn de vooruitzichten tegen 2030 niet betrouwbaar genoeg gelet op de onzekerheid die hoofdzakelijk verband houdt met de evolutie van de klantentoeename. De NMBS actualiseert momenteel haar behoeften aan zitplaatsen tegen 2025, rekening houdend met de verwachte groei van het aantal klanten, met de projecten om de bediening te verruimen en met een verbeterde beschikbaarheid van het materiaal.

Het aantal bijkomend materiaal dat zal moeten aangekocht worden in de periode 2022-2025, nadat de eerste M7-bestelling in dienst werd genomen, moet nog precies bepaald worden. Om tegemoet te komen aan de behoeften tussen 2025 en 2030, kan de NMBS, ofwel bijkomende M7-rijtuigen aankopen, ofwel een nieuwe opdracht uitschrijven voor de aankoop van nieuw materiaaltype.

Tevens dient erop gewezen te worden dat de verjonging van het materieelpark slechts één aspect is om de beschikbaarheidsgraad te verhogen. In fine worden, enerzijds de betrouwbaarheid en anderzijds de beschikbaarheid van het materieel, veeleer verbeterd door een combinatie van verschillende factoren, waaronder de organisatie van het onderhoud, bijvoorbeeld.

Tot slot, is het inderdaad zo dat de beschikbaarheid van bepaalde reeksen onder druk staat. Dit leidt op een aantal dagen tot verkorte samenstellingen op bepaalde lijnen, inzonderheid de lijnen waarop breaks rijden (IC Luik - Quiévrain, IC Hasselt - Antwerpen via Brussels-Airport, IC Oostende - Brussels-Airport - Kortrijk - Brugge - Knokke) en waarop AM96-materieel rijdt (IC Poperinge/Rijsel - Antwerpen, IC Doornik - Brussels-Airport/Bergen).

Les 445 voitures M7 offriront des places assises pour 50.620 voyageurs. L'arrivée du nouveau matériel s'accompagnera de la mise hors service d'une grande partie du parc qu'il n'est pas possible d'adapter à l'ETCS ou qui est incompatible avec l'évolution des normes de confort. Par ailleurs, la SNCB s'attelle à augmenter la fiabilité d'exploitation de son parc de matériel et les économies d'échelle réalisées grâce à la standardisation technologique entre les voitures M7 et M6 auront leur importance pour déterminer les besoins précis à long terme en matière de places assises. Pour le plus long terme, les prévisions à l'horizon 2030 ne sont pas assez fiables au vu des incertitudes liées principalement à l'évolution de la croissance de la clientèle. La SNCB actualise pour le moment ses besoins en places assises à l'horizon 2025, tenant compte de la croissance attendue des voyageurs, des projets d'extension de desserte et de l'amélioration de la disponibilité du matériel.

La quantité de matériel supplémentaire à acquérir dans la période 2022-2025, après la mise en service de la première commande M7, doit encore être déterminée précisément. Pour rencontrer les besoins entre 2025 et 2030, la SNCB pourra, soit acquérir des voitures M7 supplémentaires, soit lancer un nouveau marché pour l'achat d'un nouveau type de matériel.

Il est aussi utile de préciser que le rajeunissement du parc de matériel n'est qu'un des aspects permettant d'augmenter le taux de disponibilité. Il s'agit plutôt d'une combinaison de différents facteurs, comme par exemple l'organisation de l'entretien, qui permettent in fine d'améliorer d'une part la fiabilité et d'autre part la disponibilité du matériel.

Enfin, la disponibilité de certaines séries est en effet actuellement sous tension. Il en résulte certains jours des compositions déforcées sur certaines lignes, en particulier celles où circulent des breaks (IC Liège - Quiévrain, IC Hasselt - Anvers via Brussels-Airport, IC Ostende - Brussels-Airport - Courtrai - Bruges - Knokke) et AM96 (IC Poperinge/Lille - Anvers, IC Tournai - Brussel-Airport/Mons).

DO 2018201927254

Vraag nr. 3688 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 29 maart 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Inschrijving speed pedelecs (MV 29215).

U besliste een half jaar geleden om de regularisatieperiode van oude *speed pedelecs* zonder COC-atteest, geproduceerd voor 31 maart 2014, niet te verlengen. Daarop heeft het Vlaams Gewest in december en januari een zestal testdagen georganiseerd om oude *speed pedelecs* te homologeren. Sinds december 2018 moeten dus alle *speed pedelecs* ingeschreven zijn bij de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen.

1. Hoeveel *speed pedelecs* zijn momenteel ingeschreven in ons land? Graag een opsplitsing per provincie.

2. Hoeveel *speed pedelecs* werden ingeschreven met een Vlaams homologatieattest, hoeveel met een Brussels homologatieattest, hoeveel met een Waals homologatieattest?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3688 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 29 maart 2019 (N.):

1. Er zijn momenteel 18.861 *speed pedelecs* ingeschreven in ons land. De opsplitsing per provincie is als volgt:

- Antwerpen: 7.536
- Henegouwen: 110
- Limburg: 1.681
- Luik: 102
- Luxemburg: 29
- Namen: 52
- West-Vlaanderen: 1.788
- Oost-Vlaanderen: 3.973
- Vlaams Brabant: 3.198
- Waals Brabant: 140
- Brussel: 252
- Totaal: 18.861

2. De homologatie van *speed pedelecs* is een bevoegdheid van de gewesten. Ik kan u dus geen informatie bezorgen met betrekking tot de homologatieattesten van *speed pedelecs*.

DO 2018201927254

Question n° 3688 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 29 mars 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

L'immatriculation des speed pedelecs (QO 29215).

Il y a six mois, vous avez décidé de ne pas prolonger la période de régularisation des anciens *speed pedelecs* sans certificat de conformité européen (COC), produits avant le 31 mars 2014. Suite à cela, la Région flamande a organisé en décembre et en janvier six journées de test afin d'homologuer des anciens *speed pedelecs*. Depuis décembre 2018, tous les *speed pedelecs* doivent donc être immatriculés auprès de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules.

1. Combien de *speed pedelecs* sont-ils actuellement immatriculés en Belgique? Je souhaiterais obtenir une ventilation par province.

2. Combien de *speed pedelecs* ont été immatriculés respectivement avec une attestation d'homologation flamande, bruxelloise et wallonne?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3688 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 29 mars 2019 (N.):

1. Actuellement, 18.861 *speed pedelecs* sont immatriculés en Belgique. La ventilation par province s'établit comme suit:

- Anvers: 7.536
- Hainaut: 110
- Limbourg: 1.681
- Liège: 102
- Luxembourg: 29
- Namur: 52
- Flandre occidentale: 1.788
- Flandre orientale: 3.973
- Brabant flamand: 3.198
- Brabant wallon: 140
- Bruxelles: 252
- Total: 18.861

2. L'homologation des *speed pedelecs* est une compétence des régions. Je ne suis par conséquent pas en mesure de vous fournir des informations par rapport aux attestations d'homologation pour les *speed pedelecs*.

DO 2018201927255

Vraag nr. 3689 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 29 maart 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Internationaal treinverkeer. - Beneluxtrein (MV 29216).

In de Nederlandse Tweede Kamer werd motie nr. 820 aangenomen die de Nederlandse regering verzoekt "om met alle hiervoor relevante partijen in overleg te treden met als inzet met hen afspraken te maken over het uitfaseren van de lijnvluchten tussen Amsterdam en Brussel". De aangehaalde argumenten zijn onder andere de schaarste van beschikbare slots en milieuredenen.

Vandaag is er een rechtstreekse treinverbinding tussen Amsterdam en Brussel via de Beneluxtrein en de Thalys. Nederland zou hier meer op willen inzetten.

1. Hoe staat u tegenover de *modal shift* van korte afstandsvluchten naar treinverkeer tussen Amsterdam en Brussel?

2. Wat is er volgens u nodig om dat te bewerkstelligen?

3. Heeft u hierover al contact gehad met uw Nederlandse collega? Is er overleg gepland?

4. Wanneer Nederland de korte afstandsvluchten tussen Brussel en Amsterdam aflast en meer inzet op het treinverkeer, heeft dit ongetwijfeld gevolgen voor de dienstverlening. Wat zal de impact zijn op de Beneluxtrein?

a) Zal de frequentie van de Beneluxtrein verhoogd worden? Zo ja, vanaf wanneer?

b) Zullen de stopplaatsen behouden blijven?

c) Zullen dezelfde treinstellen ingezet worden? Zullen er voldoende plaatsen worden aangeboden?

5. De NMBS gaf eerder aan dat zij internationale tickets wil afleveren via de automaten. Door technische problemen kon dit vorig jaar niet in orde worden gemaakt en werd een nieuwe planning opgesteld. Wat is daarvan de stand van zaken en de verdere timing?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3689 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 29 maart 2019 (N.):

DO 2018201927255

Question n° 3689 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 29 mars 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le trafic ferroviaire international. - Le train Benelux (QO 29216).

La Deuxième Chambre néerlandaise a adopté la motion n° 820 qui demande au gouvernement de se concerter avec toutes les parties concernées en vue de conclure avec elles des accords sur l'abandon progressif de la liaison aérienne Amsterdam-Bruxelles. Les arguments invoqués sont la rareté des slots disponibles et des raisons environnementales.

Le train Benelux et le Thalys assurent aujourd'hui une liaison ferroviaire directe entre Amsterdam et Bruxelles. Les Pays-Bas souhaiteraient investir davantage dans ce domaine.

1. Que pensez-vous du remplacement des vols de courte distance par des liaisons ferroviaires entre Amsterdam et Bruxelles?

2. Que faut-il faire selon vous pour mettre cette solution en oeuvre?

3. Avez-vous déjà rencontré votre homologue néerlandaise à cet effet? Une concertation est-elle prévue?

4. Si les Pays-Bas suppriment les vols de courte distance entre Bruxelles et Amsterdam et investit davantage dans les liaisons ferroviaires, cela aura indubitablement des conséquences sur l'offre de services. Quelle sera l'incidence de cette mesure sur le train Benelux?

a) La fréquence du train Benelux sera-t-elle augmentée? Dans l'affirmative, à partir de quand?

b) Les points d'arrêt seront-ils maintenus?

c) Va-t-on garder les mêmes types de trains? Leur capacité sera-t-elle suffisante?

5. La SNCB a indiqué précédemment son intention d'utiliser les distributeurs automatiques pour la vente de billets internationaux. Comme cela n'a pu se faire l'an dernier en raison de problèmes techniques, un nouveau calendrier a été établi. Où en est-on aujourd'hui et quelle est la suite du calendrier?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3689 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 29 mars 2019 (N.):

Ik heb begin maart kennis genomen van de wil van de Nederlandse Tweede Kamer om de luchtverbindingen tussen Amsterdam en Brussel stop te zetten. In Nederland heeft de Kamer de regering opgeroepen om akkoorden tot stand te brengen tussen alle stakeholders (de Nederlandse luchtvaartmaatschappij KLM, de Nederlandse spoorwegmaatschappij NS, de luchthaven van Amsterdam Schiphol) voor het uitfasen van de vluchten tussen Amsterdam en Brussel, een verbinding die momenteel nog meerdere malen per dag verzekerd wordt. Hoewel dit idee in de huidige context aanlokkelijk kan lijken en uit milieuoogpunt zinvol kan zijn, moet daar niet lichtzinnig mee omgesprongen worden.

De afschaffing van zogenaamde korte luchtverbindingen, zoals de verbindingen Brussel-Amsterdam, mag overwogen worden, maar moet eerst diepgaand worden onderzocht met betrekking tot de impact ervan voor de tewerkstelling en voor de economische activiteit van onze luchthaven. Deze denkoefening moet gebeuren in het kader van een meer globaal overleg met alle actoren (overheid, spoorwegoperatoren en luchthavens) om tot een aangepast aanbod voor de passagiers en een gezamenlijke visie inzake mobiliteit en vervoer van de passagiers te komen.

Vanuit Nederland bekeken wil ik tevens wijzen op de nadere bijzonderheden van een dergelijke beslissing op economisch vlak. Het is inderdaad zo dat de luchthaven van Schiphol verzadigd is: de exploitatielimiet in aantal vluchten uitgedrukt, is bereikt. De luchthaven wordt ook uitstekend bediend door Thalys. De Nederlandse minister van Infrastructuur heeft begin maart trouwens aangegeven dat de luchtvaartmaatschappijen voordeel konden halen uit de slots die zodoende zouden vrijkomen door ze te gebruiken voor bestemmingen die, uit economisch oogpunt, interessanter zijn. Men is dus veraf van een naïef milieugericht denkpatroon.

Aan de andere kant is het zo dat Brussels Airport nog niet verzadigd is en, jammer genoeg, nog niet bediend wordt door Thalys, ondanks het feit dat ik alle actoren rond de tafel wil krijgen om verandering te brengen in die toestand. Thalys is een commerciële onderneming in een concurrentiële omgeving en blijft als dusdanig heer en meester over haar beleidskeuzes. Wanneer Nederland spreekt van de passagiers tussen twee luchthavens ertoe aan te zetten om voor de trein te kiezen, stelt zich dan ook de vraag hoe dit zal gebeuren, vermits Europa verbiedt om als staatssteun beschouwde subsidies toe te kennen aan privéondernemingen.

J'ai pris connaissance début mars de la volonté de la deuxième Chambre du Parlement néerlandais de mettre fin aux liaisons aériennes entre Amsterdam et Bruxelles. Aux Pays-Bas, la Chambre en a appelé au gouvernement pour trouver des accords avec les parties prenantes (la compagnie aérienne néerlandaise KLM, la compagnie de chemins de fer nationale NS, l'aéroport Amsterdam-Schiphol) afin de faire disparaître progressivement les vols Amsterdam-Bruxelles, une liaison qui est encore assurée plusieurs fois par jour à l'heure actuelle. Si l'idée peut sembler séduisante dans le climat actuel et peut avoir du sens d'un point de vue environnemental, elle ne doit pas être prise à la légère.

La suppression de lignes aériennes dites courtes, comme les lignes Bruxelles-Amsterdam, peut être envisagée mais elle doit d'abord être sérieusement étudiée notamment par rapport à l'impact sur l'emploi et sur l'activité économique de notre aéroport. Cette réflexion doit être envisagée dans le cadre d'une concertation plus globale avec tous les acteurs (autorités, opérateurs ferroviaires et les aéroports) afin de disposer d'une offre adaptée pour les passagers et d'une vision commune en matière de mobilité et de transport des passagers.

Du point de vue des Pays-Bas, je tiens également à attirer l'attention sur les tenants et les aboutissants d'une telle décision d'un point de vue économique. Il faut savoir que l'aéroport de Schipol est saturé, c'est-à-dire qu'il a atteint les limites de son exploitation en termes de nombre de vols. Il est également très bien desservi par Thalys. La ministre des Infrastructures néerlandaise a d'ailleurs indiqué début mars 2019 que les compagnies aériennes pourraient tirer un avantage en utilisant les créneaux horaires ainsi libérés pour des destinations plus intéressantes d'un point de vue économique. On est donc loin d'une réflexion naïvement environnementaliste.

Brussels Airport n'est quant à lui pas saturé et malheureusement, pas encore desservi par le Thalys malgré ma volonté de mettre les acteurs autour de la table pour que cette situation évolue. Thalys étant une société commerciale évoluant dans un environnement concurrentiel, elle reste maître de ses choix stratégiques. À ce titre, quand les Pays-Bas parlent d'inciter les passagers entre deux aéroports à opter pour le train, il faut aussi savoir par quel biais, l'Europe interdisant les subventions aux sociétés privées, considérées comme des aides d'État.

Indien dan toch voor deze formule gekozen wordt, moeten men zich, tot slot, de vraag stellen voor welke andere bestemmingen deze redenering ook zou moeten gelden. Wat gebeurt er met Amsterdam - Londen of Amsterdam - Parijs?

Moet dit vanuit het oogpunt van de afstand in kilometers of van het voldoende aantal treinbedieningen benaderd worden? Wat moet er dan gebeuren met de bestemmingen die redelijk dichtbij zijn gelegen, maar niet door hogesnelheidstreinen worden bediend? Zullen de reizigers aanvaarden dat twee reisdagen verloren gaan of beslissen om te vertrekken vanuit een andere nabijgelegen luchthaven waar die vluchten verzekerd worden, ook al kost dit meer?

Ik blijf openstaan voor initiatieven die ertoe strekken het spoorvervoer te bevorderen en de mensen aan te moedigen om de trein te nemen, maar in dit specifiek dossier lijkt het mij beter om deze denkoefening op Europees niveau te voeren, waarbij een maximum aantal factoren in aanmerking worden genomen die eigen zijn aan elk land.

DO 2018201927256

Vraag nr. 3690 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 29 maart 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Vervoersbewijs Beneluxtrein (MV 29220).

Wanneer een reiziger zijn of haar vervoersbewijs thuis vergeten is, betaalt hij of zij het boordtarief. Binnen de 14 kalenderdagen, datum van de reis inbegrepen, kan de reiziger de integrale terugbetaling vragen van het vervoersbewijs door zich aan één van de loketten aan te melden met het vervoersbewijs dat hij/zij op de trein kocht en het vergeten vervoersbewijs, voor zover het geldig was op het ogenblik van de reis.

Er bereiken ons nu berichten dat dit anders ligt bij internationale verbindingen, en meer bepaald op de Beneluxtrein. Zo was een Belgische reiziger op het binnenlands traject van deze trein (Noorderkempen-Mechelen) zijn MOBIB-kaart vergeten. De bemanning van de trein was Nederlands en de treinbegeleider gaf hem de opdracht een treinticket plus zeven euro kosten te betalen.

Enfin, la question à se poser est de savoir, dans le cas où on opte pour cette formule, à quelles autres destinations cette réflexion devrait aussi s'appliquer. Quid des Amsterdam - Londres ou Amsterdam - Paris?

Doit-on envisager cela en termes de distances kilométriques ou de dessertes suffisantes en train? Quid des destinations relativement proches mais qui ne sont pas desservies par des trains à grande vitesse? Les voyageurs accepteront-ils de perdre deux journées de voyage ou décideront-ils de partir d'un autre aéroport proche qui opérera ce type de vols, même si ce coût est plus élevé?

Je suis toujours à l'écoute des initiatives visant à mettre en avant le transport ferroviaire et à encourager les gens à prendre le train, mais dans ce dossier spécifique, il me semble qu'il serait préférable que cette réflexion ait lieu au niveau européen et prenne en compte un maximum de facteurs propres à chaque pays.

DO 2018201927256

Question n° 3690 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 29 mars 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les titres de transport à bord du train Benelux (QO 29220).

Lorsqu'un voyageur a oublié son titre de transport, il doit payer le tarif à bord. Il peut en demander le remboursement intégral dans les 14 jours ouvrables, date du voyage incluse, en se présentant à l'un des guichets, muni du titre de transport acheté à bord du train et du titre de transport oublié, pour autant que celui-ci ait été valable au moment du voyage.

Il me revient qu'il en va autrement pour les liaisons internationales, et en particulier pour le train Benelux. Ainsi, un usager belge qui avait oublié sa carte MOBIB sur le parcours belge de ce train (Noorderkempen-Malines) s'est vu réclamer le prix du billet plus un supplément de sept euros, par un accompagnateur de train faisant partie d'un équipage néerlandais.

De reiziger trok binnen de termijn naar het loket in Antwerpen om zijn MOBIB-kaart te tonen in de hoop het bedrag terug te krijgen. Dit werd echter geweigerd omdat het om een NS-biljet ging. De reiziger werd doorverwezen naar de Nederlandse Spoorwegen. Nochtans heeft de Belgische reiziger op een Belgisch traject geen enkele verbintenis met deze organisatie.

1. Wat zijn de afspraken tussen de NS en de NMBS over de treinbegeleiders op de Beneluxtrein? Wanneer zijn welke nationaliteiten aanwezig? Van waar deze keuze?

2. Bent u op de hoogte van de problematiek waarbij de Nederlandse treinbegeleiders enkel vervoersbewijzen van de NS kunnen afleveren, met als gevolg dat de terugbetaling bij een vergeten ticket in België niet mogelijk is? Wat zijn hierover de afspraken tussen NS en NMBS? Tot wie moet de reiziger zich richten volgens u?

3. Hoe evalueert u deze regeling? Zijn bijstellingen nodig?

4. Kunnen de Nederlandse begeleiders de Belgische abonnementen lezen en de Belgische begeleiders de Nederlandse? Hoe evalueert u deze regeling? Zijn bijstellingen nodig?

5. Hoeveel klachten ontving de NMBS al over de terugbetaling van het boordtarief op een internationale trein en meer bepaald de Beneluxtrein?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3690 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 29 maart 2019 (N.):

De NMBS laat me weten dat de prestaties inzake treinbegeleiding en treinbesturing voorwerp uitmaken van een akkoord tussen de NMBS en de NS, waarbij uitgegaan wordt van de duur van de rit op elk net. De twee bedrijven komen samen de verdeling van de te leveren prestaties overeen om de in het vervoersplan voorziene treinen op elkaar af te stemmen. Om operationele redenen wordt een minderheid van de prestaties verzorgd door gemengde teams.

La personne en question est allée présenter sa carte MOBIB au guichet de la gare d'Anvers dans l'espoir de récupérer le montant acquitté. Comme ce billet avait été émis par les NS, le voyageur a été redirigé vers les chemins de fer néerlandais alors qu'il n'a aucune obligation envers cette société lorsqu'il se trouve sur le parcours belge.

1. Quels sont les accords entre les chemins de fer néerlandais et la SNCB en ce qui concerne les accompagnateurs desservant les trains Benelux? Quelles nationalités sont présentes et à quel moment? Comment s'explique ce choix?

2. Êtes-vous au courant du problème selon lequel les accompagnateurs de train néerlandais ne peuvent délivrer que des titres de transport des NS, ce qui rend impossible le remboursement d'un billet oublié en Belgique? Quels sont en l'occurrence les accords entre les NS et la SNCB? À qui le voyageur doit-il s'adresser selon vous?

3. Quelle est votre perception de ce règlement? Y a-t-il lieu de le revoir?

4. Les accompagnateurs néerlandais sont-ils munis d'appareils permettant de "lire" les abonnements belges et inversement? Quelle est votre perception de ce règlement? Y a-t-il lieu de le revoir?

5. Combien de plaintes la SNCB a-t-elle déjà reçues à propos du remboursement du tarif à bord pour un parcours effectué sur un train international et en particulier, un train Benelux?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3690 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 29 mars 2019 (N.):

La SNCB m'informe que les prestations d'accompagnement et de conduite des trains font l'objet d'un accord entre la SNCB et la compagnie néerlandaise NS, qui est basé sur la durée du trajet sur chaque réseau. Les deux sociétés s'accordent sur la répartition des prestations à fournir pour agencer les trains prévus au plan de transport. Pour des raisons d'ordre opérationnel, une minorité des prestations est assurée par des équipes mixtes.

Voor de terugbetaling van een biljet tegen boordtarief dat de reiziger kocht omdat hij zijn abonnement vergeten had, moet hij een biljet voorleggen met de vermelding "abonnement vergeten". De biljetten met deze vermelding, worden alleen uitgegeven door het ITRIS-toestel. Het personeel van de NS voert echter geen enkele verkoopverrichting met ITRIS uit. De terugbetalingsprocedure die toegepast wordt voor binnenlands verkeer in België, is dus niet van toepassing op een biljet dat verkocht is via een Rail Pocket van het NS-personeel.

Als de reiziger een boete krijgt van een treinbegeleider van de NS, moet hij of zij contact opnemen met de klantendienst van de NS, die bij de klantendienst van de NMBS zal navragen of de reiziger wel degelijk over een NMBS-abonnement beschikt, met het oog op de terugbetaling door de NS.

De NMBS heeft het personeel van de NS 60 ITRIS-toestellen ter beschikking gesteld om de vervoerbewijzen aan boord van de IC-treinen in Nederland te controleren, in het bijzonder om de MOBIB-kaarten te kunnen lezen. Het personeel van de NMBS dat deze treinen begeleidt, heeft dan weer het Nederlandse Rail Pocket-toestel ter beschikking om de Nederlandse binnenlandse vervoerbewijzen te kunnen controleren.

Wat betreft het aantal klachten over de terugbetaling van het boordtarief op een internationale trein, en meer bepaald de Beneluxtrein, beschikt de NMBS jammer genoeg niet over gedetailleerde statistieken.

DO 2018201927257

Vraag nr. 3691 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 29 maart 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Reservatie groepsreizen (MV 29219).

Heel wat jeugdverenigingen kiezen voor het openbaar vervoer en met name voor de trein om op uitstap te gaan met hun leden of om zich op een duurzame manier naar een kampplaats te verplaatsen. De NMBS speelt hier graag op in door groepsreizen aan te bieden.

Pour obtenir le remboursement d'un billet payé au tarif à bord parce qu'il avait oublié son abonnement, le voyageur doit présenter un billet portant la mention "abonnement oublié". Les billets portant cette mention sont uniquement délivrés par l'appareil ITRIS. Or, le personnel de la NS n'effectue aucune opération de vente avec ITRIS. Par conséquent, la procédure de remboursement appliquée en Belgique pour le trafic intérieur n'est pas applicable à un billet qui a été vendu via un appareil Rail Pocket du personnel de la NS.

Lorsqu'un voyageur se voit infliger une amende par un accompagnateur de train de la NS, il ou elle doit prendre contact avec le service clientèle de la NS, lequel demandera au service clientèle de la SNCB si le voyageur possède bien un abonnement SNCB, pour obtenir le remboursement par la NS.

La SNCB a mis 60 appareils ITRIS à la disposition du personnel de la NS pour contrôler les titres de transport à bord des trains IC aux Pays-Bas, en particulier pour pouvoir lire les cartes MOBIB. Le personnel SNCB qui accompagne ces trains dispose, quant à lui, du Rail Pocket, l'appareil néerlandais, pour pouvoir contrôler les titres de transport du service intérieur néerlandais.

La SNCB ne dispose malheureusement pas de statistiques détaillées par rapport au nombre de plaintes portant sur le remboursement du tarif à bord payé dans un train international et plus particulièrement le train Benelux.

DO 2018201927257

Question n° 3691 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 29 mars 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La réservation de voyages de groupe (QO 29219).

Pour l'organisation durable de leurs excursions avec leurs membres ou pour se rendre à leurs camps, de nombreux mouvements de jeunesse privilégient les transports publics et en particulier le train. La SNCB répond volontiers à cette demande en proposant des voyages de groupe.

Uit de praktijk blijkt deze formule echter niet zo flexibel en klantvriendelijk te zijn. Men moet een groepsreis bijvoorbeeld minstens een week op voorhand aanvragen. Om groepsreizen aantrekkelijker te maken, werkt de NMBS aan een project om de reservatietermijnen te verbeteren. Ook onderzoekt het spoorbedrijf de mogelijke technische opties om het aankoopproces te verbeteren. Vandaag kunnen groepsreizen enkel via overschrijving (tickets via de post) of aan het loket betaald worden.

1. Zijn de aanpassingen aan de formule die sinds 1 februari 2019 in werking zijn het gevolg van dit onderzoek? Graag wat meer uitleg over de genomen keuzes.

2. Kan u het project ter verbetering van de reservatietermijnen toelichten? Wat is het doel? Wat is de stand van zaken? Wat is de timing? Is er voldoende personeel voorzien om een verkorte aanvraagtermijn te verwerken?

3. Het project rond het aankoopproces staat gepland voor dit jaar. Kan u dit even toelichten? Wat is de timing? Zal online aankoop mogelijk worden? Zo ja, op welke manier? Worden er nog andere mogelijkheden bekeken?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3691 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 29 maart 2019 (N.):

Er werd een nieuwe groepsformule ingevoerd voor de kinderen beneden de twaalf jaar. Zij betalen voortaan één euro per reis. Voor de jeugdbewegingen is deze formule aantrekkelijker om de twee volgende redenen:

- ze is goedkoper;
- de dienst reservatie van zitplaatsen wordt steeds aangeboden.

Wat betreft uw vraag over de verbetering van de reservatietermijnen, is de NMBS van plan om de termijn te verkorten van zeven naar vijf kalenderdagen. Deze verandering staat gepland voor 2020. Het is de bedoeling dat de reservatie meer flexibel wordt voor de klanten. Dit project gaat gepaard met de ontwikkeling van een nieuwe informaticatool die voor een eenvoudiger beheer van de reservaties zal zorgen.

Tot slot, zal het mogelijk worden om de reservatie online te betalen (bancontact, kredietkaart). De betaaltermijn zal zodoende verkort worden. Deze functie zal eind 2019 operationeel worden.

L'expérience démontre néanmoins que cette formule n'est pas aussi flexible ni conviviale qu'il y paraît. La demande de réservation pour un voyage de groupe doit être introduite, par exemple, au moins une semaine à l'avance. Afin de rendre les voyages de groupe plus attrayants, la SNCB développe actuellement un projet pour raccourcir les délais de réservation. L'entreprise ferroviaire étudie, en outre, les options techniques disponibles pour améliorer le processus d'achat. Pour l'heure, le paiement des voyages de groupe (tickets envoyés par la poste) ne peut se faire que par virement bancaire ou au guichet.

1. Les aménagements instaurés depuis le 1er février 2019 à la réservation des voyages de groupe sont-ils le résultat de cette réflexion? Pourriez-vous fournir des précisions à propos des options retenues?

2. Pourriez-vous commenter le projet d'amélioration des délais de réservation? Quels en sont l'objectif et l'état d'avancement? Quel en est le calendrier? L'effectif prévu sera-t-il suffisant pour gérer la réduction des délais de réservation?

3. Le projet ayant trait au processus d'achat devrait voir le jour cette année. Pourriez-vous le commenter? Quel en est le calendrier? Sera-t-il possible d'acheter les tickets en ligne? Dans l'affirmative, comment? D'autres options sont-elles à l'étude?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3691 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 29 mars 2019 (N.):

Une nouvelle formule groupe a été créée pour les enfants de moins de douze ans. Ceux-ci paient désormais un euro par voyage. Cette formule est plus attractive pour les mouvements de jeunesse pour deux raisons:

- elle est meilleur marché;
- elle propose toujours le service de réservation des places assises.

En ce qui concerne votre question relative à l'amélioration des délais de réservation, la SNCB a pour projet de réduire ce délai de sept à cinq jours calendrier. Ce changement est planifié pour 2020. Le but est de rendre la réservation plus flexible pour la clientèle. Ce projet est couplé au développement d'un nouvel outil informatique qui simplifiera la gestion des réservations.

Enfin, il sera possible de payer sa réservation en ligne (bancontact, carte de crédit). Le délai de paiement sera ainsi raccourci. Cette fonctionnalité sera active fin 2019.

DO 2018201927258

Vraag nr. 3692 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 29 maart 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Biljetten voor jongeren (MV 29217).

Jongeren zijn in belangrijke mate afhankelijk voor het openbaar vervoer voor hun mobiliteit. Ze hebben namelijk vaak geen rijbewijs, noch een auto in bezit of ter beschikking. Bovendien is het belangrijk om jongeren te overtuigen van het openbaar vervoer, zodat zij er ook de rest van hun leven meer voor zullen kiezen.

Ik stelde u eerder een parlementaire vraag om meer zicht te krijgen op het aantal jonge reizigers. Uit uw antwoord blijkt dat de NMBS weigert deze gegevens vrij te geven uit terughoudendheid met het oog op de liberalisering van het spoor. Nochtans wordt de NMBS nog steeds gesubsidieerd met overheidsgeld, ook voor de exploitatie. Onze visie is dan ook dat de NMBS deze gegevens zou moeten delen.

1. Wat is uw visie op het al dan niet delen van deze gegevens over het aantal verkocht etickets voor jongeren? Waarom?

2. a) Indien u van mening bent dat deze gegevens openbaar zouden moeten zijn, hoeveel Go Pass 1 heeft de NMBS in 2015, 2016, 2017 en 2018 verkocht? Wat waren daarvan, per jaar, de commerciële inkomsten?

b) Hoeveel Go Pass 10 heeft de NMBS in 2015, 2016, 2017 en 2018 verkocht? Wat waren daarvan, per jaar, de commerciële inkomsten?

c) Hoeveel Go Unlimited van enerzijds 1 week en anderzijds 1 maand heeft de NMBS in 2015, 2016, 2017 en 2018 verkocht? Wat waren daarvan, per jaar, de commerciële inkomsten?

d) Hoeveel Biljetten Kind (korting voor kinderen tot 12 jaar die alleen reizen) heeft de NMBS in 2015, 2016, 2017 en 2018 verkocht? Wat waren daarvan, per jaar, de commerciële inkomsten?

e) Hoeveel schoolabonnementen heeft de NMBS in 2015, 2016, 2017 en 2018 verkocht? Aan hoeveel verschillende jongeren was dat? Wat waren daarvan, per jaar, de commerciële inkomsten?

f) Hoeveel Campuskaarten heeft de NMBS in 2015, 2016, 2017 en 2018 verkocht? Aan hoeveel verschillende jongeren was dat? Wat waren daarvan, per jaar, de commerciële inkomsten?

DO 2018201927258

Question n° 3692 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 29 mars 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les billets de train pour les jeunes (QO 29217).

Les jeunes dépendent dans une large mesure du transport public pour leur mobilité. Souvent, en effet, ils ne détiennent pas de permis de conduire ou n'ont pas de voiture en leur possession ou à leur disposition. Il est par ailleurs important de convaincre les jeunes des vertus du transport public pour qu'ils en privilégient l'usage tout au long de leur vie.

Je vous ai déjà posé une question parlementaire pour avoir une idée plus précise du nombre de jeunes voyageurs ferroviaires. Il est ressorti de votre réponse que la SNCB refuse de publier ces données, cette réticence s'expliquant dans l'optique de la libéralisation du transport ferroviaire. Or la SNCB bénéficie toujours de subsides publics, également pour l'exploitation. Nous estimons, dès lors, que la SNCB devrait partager ces données.

1. Estimez-vous que les données relatives aux billets de train vendus aux jeunes doivent ou non être communiquées? Pourquoi?

2. a) Dans la mesure où vous seriez favorable à la publication de ces données, pourriez-vous indiquer combien de Go Pass 1 la SNCB a vendus en 2015, 2016, 2017 et 2018? Quelles recettes ont-elles été générées dans ce cadre sur une base annuelle?

b) Combien de Go Pass 10 la SNCB a-t-elle vendus en 2015, 2016, 2017 et 2018? Quelles recettes ont-elles été générées dans ce cadre sur une base annuelle?

c) Combien de Go Unlimited d'une semaine et d'un mois la SNCB a-t-elle respectivement vendus en 2015, 2016, 2017 et 2018? Quelles recettes ont-elles été générées dans ce cadre sur une base annuelle?

d) Combien de Billets Enfant (réduction pour les enfants de moins de 12 ans voyageant seuls) la SNCB a-t-elle vendus en 2015, 2016, 2017 et 2018? Quelles recettes ont-elles été générées dans ce cadre sur une base annuelle?

e) Combien d'abonnements scolaires la SNCB a-t-elle vendus en 2015, 2016, 2017 et 2018? À combien de jeunes? Quelles recettes ont-elles été générées dans ce cadre sur une base annuelle?

f) Combien de Cartes Campus la SNCB a-t-elle vendues en 2015, 2016, 2017 et 2018? À combien de jeunes? Quelles recettes ont-elles été générées dans ce cadre sur une base annuelle?

g) Hoeveel festivaltickets heeft de NMBS in 2015, 2016, 2017 en 2018 verkocht? Wat waren daarvan, per jaar, de commerciële inkomsten?

h) Welke inspanningen of aanpassingen plant de NMBS de komende jaren nog om jongeren naar de trein te doen trekken?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3692 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 29 maart 2019 (N.):

Zoals ik u eerder liet weten, maakt de NMBS zich klaar voor de opening van de binnenlandse spoorvervoersector in december 2020. In dat raam heeft de NMBS besloten een zekere terughoudendheid aan de dag te leggen wat betreft het algemeen publiek maken van commerciële en bedrijfsgevoelige gegevens, en beschouwt ze sommige gegevens als zuiver interne gegevens.

Daarom wenst de NMBS geen precieze verkoopcijfers per type product bekend te maken. Ze kan daarentegen zeggen dat het aantal vervoerbewijzen dat aan jongeren verkocht werd, goed was voor ongeveer 15 % van het totale aantal verkochte vervoerbewijzen en dat dit ongeveer 30 % van het totale aantal reizigers vertegenwoordigt, hetzij 80 miljoen reizigers.

Zoals eerder al vermeld, is dit overzicht niet compleet aangezien jongeren ook andere producten kopen.

DO 2018201927259

Vraag nr. 3693 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 maart 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

De renovatie van het station van Hasselt (MV 29093).

De renovatiewerken aan het station van Hasselt zijn nu al even aan de gang. De eerste fase van de werken, aan de achterzijde van het station, had eind januari 2019 afgerond moeten zijn, maar de werken hebben vertraging opgelopen.

Na de eerste fase volgt nog een renovatie van de sporen, perron per perron, met nieuwe roltrappen en aanduidingsborden. Deze werken zouden drie jaar in beslag nemen. Kostprijs bedraagt 18 miljoen euro.

1. Wanneer zullen de werken aan de achterzijde van het station afgerond zijn? Om hoeveel vertraging gaat het?

g) Combien de tickets de festival la SNCB a-t-elle vendus en 2015, 2016, 2017 et 2018? Quelles recettes ont-elles été générées dans ce cadre sur une base annuelle?

h) Quels efforts ou quelles adaptations la SNCB prévoit-elle encore de fournir dans les prochaines années pour attirer les jeunes?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3692 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 29 mars 2019 (N.):

Comme je vous l'ai indiqué plus tôt, la SNCB se prépare à l'ouverture du secteur du transport ferroviaire intérieur en décembre 2020. Dans ce cadre, la SNCB a décidé de faire preuve d'une certaine réticence vis-à-vis de la diffusion au grand public de données commerciales et sensibles pour l'entreprise et elle considère certaines données comme étant des données purement internes.

C'est la raison pour laquelle la SNCB ne souhaite pas communiquer des chiffres de vente précis par type de produit. Par contre, elle peut dire que les titres de transport vendus aux jeunes représentent environ 15 % du total des titres de transport vendus et que cela représente environ 30 % du total des voyageurs, soit 80 millions de voyageurs.

Comme déjà mentionné précédemment, cette vue n'est pas complète étant donné que les jeunes achètent aussi d'autres produits.

DO 2018201927259

Question n° 3693 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 mars 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La rénovation de la gare de Hasselt (QO 29093).

Les travaux de rénovation de la gare de Hasselt sont en cours depuis un bon moment. La première phase des travaux, à l'arrière de la gare, aurait dû se terminer fin janvier 2019, mais ces travaux ont pris du retard.

Cette première phase des travaux sera suivie d'un renouvellement du couloir sous-voies et des quais, qui seront dotés de nouveaux escalators et d'écrans d'information. La durée de ces travaux était estimée à trois ans et le coût à 18 millions d'euros.

1. Quand les travaux à l'arrière de la gare seront-ils terminés? Quelle est l'ampleur du retard?

2. Heeft de vertraging die deze werken hebben opgelopen gevolgen voor de timing van het tweede deel van de renovatiewerken?

3. Is de hierboven vermelde kostprijs van 18 miljoen euro nog correct? Hoeveel bedraagt de geactualiseerde kostprijs?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3693 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 maart 2019 (N.):

1. De afronding van de werkzaamheden aan de achterzijde van het station is gepland eind april - begin mei. Dit betekent een vertraging van ongeveer drie maanden maar dit heeft geen invloed op de toegankelijkheid van het station of haar omgeving voor de reiziger.

2. De werkzaamheden aan de achterzijde van het station hebben geen invloed op de start van de perronwerkzaamheden.

3. De raming van de perronwerkzaamheden is ongewijzigd.

DO 2018201927260

Vraag nr. 3694 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 29 maart 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Tweetaligheid bij de treinbestuurders (MV 29183).

Tweetaligheid is een belangrijk gegeven binnen de spoorwegen. Niet enkel voor de medewerkers in Brussel - voor zij die in contact komen met reizigers - ook voor bijv. treinbestuurders en seingevers. Het treinongeval bij Pécrot in 2001 toonde aan dat het belangrijk is dat zij vlot beide landstalen spreken.

Er bereiken mij signalen dat die tweetaligheid vaak nog een probleem is in deze beroepscategorieën. Dat veroorzaakt mogelijk risico's op vlak van veiligheid, hetgeen we dienen te vermijden.

Deutsche Bahn geeft zijn treinbestuurders tweemaal per maand taalopleiding.

1. Hoeveel seingevers en treinbestuurders die aangeworven werden in 2017 en 2018 (van het totale aantal) beschikken vandaag niet over de noodzakelijke tweetaligheidsvereisten?

2. Le retard encouru au cours de la première phase a-t-il un impact sur le planning de la seconde phase des travaux de rénovation?

3. L'évaluation du coût à 18 millions d'euros est-elle toujours exacte? Quel est le coût actualisé des travaux?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3693 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 mars 2019 (N.):

1. La finalisation des travaux à l'arrière de la gare est prévue pour fin avril - début mai. Cela représente un retard d'environ trois mois, mais ça n'affecte pas l'accessibilité de la gare ou de ses abords pour le voyageur.

2. Les travaux à l'arrière de la gare n'ont pas d'influence sur le début des travaux au niveau des quais.

3. L'estimation pour les travaux au niveau des quais est inchangée.

DO 2018201927260

Question n° 3694 de madame la députée Inez De Coninck du 29 mars 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le bilinguisme des conducteurs de train (QO 29183).

Le bilinguisme du personnel est une donnée fondamentale dans les chemins de fer. Ce critère ne concerne pas uniquement les membres du personnel qui travaillent à Bruxelles - pour ceux qui sont en contact avec les voyageurs - mais aussi les conducteurs de train et les signaleurs par exemple. La catastrophe ferroviaire survenue en 2001 à Pécrot a démontré que la maîtrise des deux langues est cruciale.

Il me revient que le bilinguisme est souvent loin d'être une évidence dans ces catégories professionnelles. Cela comporte des risques en matière de sécurité qu'il importe d'éviter.

Deux fois par mois, *Deutsche Bahn* dispense des formations linguistiques aux conducteurs de train.

1. Parmi la totalité des signaleurs et des conducteurs de train recrutés en 2017 et 2018, combien ne remplissent-ils par le critère de bilinguisme requis?

2. Heeft Infrabel al treinen stilgelegd omdat de treinbestuurder de taal niet machtig was van het taalgebied dat hij wou binnenrijden? Zo ja, hoe vaak is dat al gebeurd?

3. Welke stappen zijn ondernomen om dat probleem te verhelpen?

4. Welke middelen staan ter beschikking van de treinbestuurders om hun kennis van de andere taal te verbeteren?

5. Wat zijn de gevolgen indien treinbestuurders, seingever of andere beroepscategorieën herhaaldelijk niet slagen voor het taalexamen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3694 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Inez De Coninck van 29 maart 2019 (N.):

Voorafgaandelijk lijkt het mij nuttig om even opnieuw de spoorwegcontext te schetsen waarin dit thema kadert. Ik wil er in dat verband op wijzen dat de treinen voortbewegen aan de hand van de signalisatie langs het spoor of van de seinhuissignalisatie wanneer het materieel uitgerust is met ETCS en op infrastructuur rijdt die eveneens met ETCS is uitgerust. Derhalve zijn de noodgevallen beperkt waarin de treinbestuurder of de seingever moet communiceren om het treinverkeer te onderbreken, maar het kan wel voorvallen. De meeste communicatie heeft meestal betrekking op het opnieuw laten vertrekken van de trein.

1. In 2017-2018 werden 148 Nederlandstalige treinbestuurders gecertificeerd en 159 Franstaligen. Twee derden daarvan rijden op lijnen waarvoor de kennis van andere taal dan de moedertaal vereist is. Alle treinbestuurders die op deze lijnen rijden beschikken over de vereiste taalkennis.

Verder zijn er bij de NMBS 3.200 treinbestuurders, waarvan 2.100 in twee of drie gewesten rijden en dus een taalopleiding moeten volgen. Na evaluatie is de NMBS van oordeel dat 1.500 van deze treinbestuurders een opleiding moet volgen om te voldoen aan taalvereiste B1 (dit betekent dat 600 treinbestuurders nu al aan die vereiste voldoen).

Treinbestuurders die met de infrastructuurbeheerder moeten communiceren over situaties die belangrijk zijn voor de veiligheid, moeten bovendien beschikken over de vereiste taalkennis zoals bepaald door de infrastructuurbeheerder.

Wat het seinhuispersoneel betreft:

2. Est-il déjà arrivé qu'Infrabel arrête des trains parce que le conducteur de train ne maîtrisait pas la langue de la région linguistique dans laquelle il s'apprêtait à circuler? Dans l'affirmative, à combien de reprises?

3. Quelles ont été les mesures prises pour remédier au problème?

4. Quels sont les moyens mis à la disposition des conducteurs de train pour parfaire leur connaissance de l'autre langue?

5. Quelles sont les conséquences pour les conducteurs de train, les signaleurs ou d'autres catégories professionnelles d'un échec répété à l'examen linguistique?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3694 de madame la députée Inez De Coninck du 29 mars 2019 (N.):

En remarque préliminaire, il me semble utile de faire un petit rappel du contexte ferroviaire dans lequel cette thématique s'inscrit. Je tiens à préciser à ce propos que la marche des trains est opérée grâce à la signalisation latérale ou à la signalisation de cabines lorsque le matériel roulant est équipé en ETCS et circule sur une infrastructure également équipée en ETCS. En conséquence, les cas où en urgence, le conducteur et l'agent de la cabine doivent communiquer pour arrêter la circulation sont restreints, mais cela peut arriver. La plupart des communications portent souvent sur le fait de faire repartir le train.

1. En 2017-2018, 148 conducteurs de train néerlandophones et 159 francophones ont obtenu leur certificat. Deux tiers d'entre eux circulent sur des lignes pour lesquelles la connaissance de l'autre langue que la langue maternelle est requise. Tous les conducteurs de train circulant sur ces lignes ont les connaissances linguistiques nécessaires.

Par ailleurs, la SNCB compte 3.200 conducteurs de train, dont 2.100 circulent dans deux ou trois régions et doivent donc suivre une formation en langue. Après évaluation, la SNCB estime que parmi ceux-ci, 1.500 conducteurs doivent suivre une formation afin de se conformer au niveau de langue B1 (600 conducteurs de train répondent donc d'ores et déjà à cette exigence).

Les conducteurs de train qui doivent communiquer à propos de situations importantes pour la sécurité doivent en outre posséder les connaissances linguistiques requises telles que fixées par le gestionnaire de l'infrastructure.

En ce qui concerne le personnel des cabines de signalisation:

- is functionele tweetaligheid bij wet enkel verplicht voor het toezichthoudend personeel van de seinhuizen van de zone Brussel;

- moeten de toezichtbedienden die in 2017 en 2018 werden aangeworven voor de zone Brussel, verplicht over de noodzakelijke kennis van de tweede landstaal beschikken vooraleer ze in dienst mogen worden gesteld op hun eerste werkpost. Er is dus geen enkele bediende in dienst die niet over de vereiste functionele tweetaligheid beschikt.

U moet weten dat de regulering van het netwerk van Infrabel momenteel wordt verzekerd binnen 33 seinhuizen (op 1 januari 2019), die door ongeveer 1.350 personeelsleden bediend worden. Na evaluatie is Infrabel van oordeel dat bepaalde medewerkers in de seinhuizen (*Traffic Officer*, *Safety Supervisor* en *Traffic Supervisor*) tweetalig moeten worden, in totaal zo'n 800 personeelsleden.

2. Dergelijke gevallen komen uiterst zeldzaam voor. In de praktijk zijn er immers weinig taalincidenten tussen de treinbestuurders en de seingevers. In de hele periode 2011-2019 werden bij de uitvoering van de procedures slechts zes soortgelijke gevallen opgetekend als gevolg van taalproblemen.

3. Teneinde dergelijke taalincidenten te voorkomen, worden om de drie jaar, of na iedere afwezigheid van meer dan één jaar, taalexamens afgenomen zoals voorgeschreven in bijlage 13 van de Spoorcodex. Verder geeft het opleidingscentrum van de NMBS een punctuele correctieve opleiding in het kader van de permanente vorming. Ook dit wordt gevolgd door een examen.

4. Inzake de middelen die ter beschikking staan van zowel de treinbestuurders als het Infrabelpersoneel om hun kennis van de andere taal te helpen verbeteren is het zo dat, wat Infrabel betreft, het personeel van de zone Brussel, dat overeenkomstig de regels van functionele tweetaligheid wordt aangeworven, sowieso een bijkomende vijfdaagse opleiding krijgt vooraleer het operationeel in dienst treedt, zulks teneinde de nodige kennis en vaardigheden te verwerven om een functioneel gesprek te voeren met de collega's en om het belangrijkste te begrijpen uit een tekst of een gesprek in de andere taal.

Voor alle medewerkers van de seinhuizen zijn de regels voor de communicatie tussen de treinbestuurders en de seinhuizen of Traffic Control vastgelegd in de algemene interne reglementering. Deze reglementering bepaalt dat een treinbestuurder en een seinhuisbediende, een treinbestuurder en een bediende van de beweging, een treinbestuurder en een lijnregelaar ertoe verplicht zijn om:

- le bilinguisme fonctionnel est une obligation légale pour le seul personnel de surveillance des cabines de signalisation de la zone de Bruxelles ;

- les agents de surveillance qui ont été recrutés en 2017 et 2018 pour la zone de Bruxelles doivent obligatoirement posséder les connaissances nécessaires de la deuxième langue nationale avant de pouvoir être affectés à leur premier poste de travail. Il n'y a donc aucun agent en service qui ne soit pas bilingue fonctionnel comme requis.

Pour votre information, la régulation du réseau d'Infrabel est actuellement assurée au niveau de 33 postes de signalisation (au 1er janvier 2019) desservis par environ 1.350 agents. Après évaluation, Infrabel estime nécessaire de rendre bilingues certains agents des postes de signalisation (*Traffic Officer*, *Safety Supervisor* et *Traffic Supervisor*), ce qui représente un total d'environ 800 agents.

2. Il est extrêmement rare que de telles situations se produisent. Dans la pratique, il y a en effet peu d'incidents linguistiques entre les conducteurs de train et les agents de signalisation. Sur l'ensemble de la période 2011-2019, seulement six situations de ce type dues à des problèmes linguistiques ont été observées lors de l'exécution de procédures.

3. Afin de remédier à ce type d'incidents linguistiques, des examens linguistiques ont lieu tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an comme prévu par l'annexe 13 du code ferroviaire. Par ailleurs, de manière ponctuelle, une formation corrective est dispensée par le centre de formation SNCB, dans le cadre de la formation permanente. Elle est également suivie d'un examen.

4. Concernant les moyens mis à disposition afin d'aider à la fois les conducteurs de train et les agents d'Infrabel à améliorer leur connaissance de l'autre langue, pour Infrabel, le personnel pour la zone de Bruxelles, recruté suivant les critères du bilinguisme fonctionnel, bénéficie d'office, avant son entrée en fonction opérationnelle, d'une formation complémentaire de cinq jours afin d'acquérir les connaissances et aptitudes nécessaires pour entretenir une conversation fonctionnelle avec leurs collègues et pour comprendre les notions les plus importantes à partir d'un texte ou d'une conversation dans l'autre langue.

Pour l'ensemble du personnel des cabines, la réglementation générale interne définit les règles de communication entre les conducteurs et les postes de signalisation ou Traffic Control. Cette réglementation précise l'obligation de l'utilisation entre un conducteur et un desservant de poste de signalisation, un conducteur et un agent du mouvement, un conducteur et un régulateur de ligne:

- onderling het internationaal fonetisch alfabet te hantieren;

- een glossarium met proceduretermen te gebruiken;
- zich als gesprekspartners wederzijds te identificeren;
- de regels voor de transmissie van berichten na te leven;
- de communicatieregels gedisciplineerd toe te passen.

Wat de NMBS betreft, beschikken alle treinbestuurders permanent over het didactische materiaal op hun persoonlijke tablet (IDA/eDrive).

5. Tot slot, een aantal elementen van antwoord betreffende de maatregelen die worden genomen indien niet geslaagd wordt voor het taalexamen:

- wat het Infrabel personeel betreft:

a) wanneer uit een taaltest blijkt dat een toezichtbediende niet beschikt over de vereiste functionele tweetaligheid, mag hij niet geschikt bevonden worden om een post binnen een seinhuis van de zone Brussel te bedienen;

b) wanneer een bediende wordt aangeworven voor de zone Brussel om een post in een seinhuis te bedienen en hij na verschillende opleidingen niet slaagt voor de plaatselijke opleiding over zijn werkpost, wordt zijn ontslagprocedure opgestart;

- wat de treinbestuurders betreft: de treinbestuurder die niet slaagt voor het taalexamen wordt onttrokken aan de dienst voor prestaties op het betreffende infrastructuurgedeelte. Indien hij mislukt in de herkansingsproef wordt de treinbestuurder definitief aan de bestuurdersreeks onttrokken en mag hij nog slechts prestaties verrichten op het infrastructuurgedeelte van zijn taalrol of op het tweetalige infrastructuurgedeelte. Dit wordt echter niet als een professionele onbekwaamheid aanzien. Een tweede herkansingsproef kan georganiseerd worden op vraag van de treinbestuurder. Als hij slaagt, kan hij opnieuw een reeks aanvragen.

DO 2018201927261

Vraag nr. 3695 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 29 maart 2019 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Vertraging levering M7-treinstellen (MV 29186).

Tijdens de vragensessie van 6 februari 2019 betreffende de vertraging van de levering van 445 M7-treinstellen door Bombardier gaf u volgend antwoord aan mijn collega mevrouw De Coninck.

- de l'alphabet phonétique international;

- d'un glossaire des termes de procédure;
- d'identification réciproque des correspondants;
- des règles de transmission des messages;
- d'une discipline de communication.

Du côté de la SNCB, tous les conducteurs ont à leur disposition et de manière permanente, du matériel didactique sur leur tablette personnelle (IDA/eDrive).

5. Enfin, plusieurs éléments de réponse en ce qui concerne les mesures prises en cas d'échec au test linguistique:

- pour les agents d'Infrabel:

a) lorsqu'un test linguistique révèle qu'un agent de surveillance ne satisfait pas à l'exigence de bilinguisme fonctionnel, celui-ci ne peut pas être jugé apte à desservir un poste au sein d'une cabine de signalisation de la zone de Bruxelles;

b) lorsqu'un agent est recruté pour la zone de Bruxelles en vue de desservir un poste dans une cabine de signalisation et qu'après plusieurs formations, il ne réussit pas la formation locale sur son poste de travail, la procédure de son licenciement est engagée;

- pour les conducteurs de train: le conducteur de train qui ne réussit pas l'examen linguistique est suspendu du service pour les prestations sur la partie concernée de l'infrastructure. S'il échoue à l'épreuve de repêchage, le conducteur de train est définitivement écarté de la série de conducteurs et peut uniquement encore effectuer des prestations sur la partie de l'infrastructure de son rôle linguistique ou sur la partie bilingue de l'infrastructure. Cela n'est toutefois pas considéré comme une incapacité professionnelle. Une seconde épreuve de repêchage peut être organisée à la demande du conducteur de train. S'il réussit, il peut demander à réintégrer une série.

DO 2018201927261

Question n° 3695 de monsieur le député David Geerts du 29 mars 2019 (N.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le retard dans la livraison des voitures M7 (QO 29186).

En réponse aux questions du 6 février 2019 sur le retard dans la livraison des 445 voitures M7 par Bombardier, vous avez déclaré ce qui suit, en néerlandais, à ma collègue Inez De Coninck.

"Midden oktober lieten de constructeurs de NMBS weten dat zij een grotere vertraging opliepen ten gevolge van technische problemen bij de diverse validatie- en homologatietesten. Momenteel zijn er bijvoorbeeld ook technische problemen met de resultaten van de remtesten en met de stabiliteit van de draaistellen. Het contract voorziet wel in de mogelijkheid de cadans van de productie van de rijtuigen binnen bepaalde grenzen te verhogen.

Dit betekent dat de constructeurs de mogelijkheid hebben de opgelopen vertraging geleidelijk in te halen in de loop van het project. De NMBS vraagt in deze context dringend een nieuwe, stabiele planning van de constructeurs, zowel qua activiteiten voor homologatie en validatie als qua levering van rijtuigen. Volgens de planning van de constructeurs waarover de NMBS nu beschikt, zal de laatste van de 445 bestelde M7's geleverd worden in het tweede semester van 2022.

Het is natuurlijk wel zo dat het leveringsschema van alle treinrijtuigen contractueel vastligt. Het boetesysteem maakt deel uit van dat contract. De NMBS focust zich momenteel echter zoveel mogelijk op het waar mogelijk bijstaan van de constructeurs in het zoeken naar oplossingen van hun technische problemen, om zo de vertragingen eventueel te verminderen en zeker verdere vertragingen te voorkomen."

De rijtuigen van het type M7 zijn ook besteld door de Zwitserse spoorwegen. De bij dezelfde leverancier Bombardier in 2010 bestelde 59 dubbeldektreinstellen worden nu pas, met 5 jaar vertraging, aan het Zwitserse spoorbedrijf CFF/SBB geleverd. Ter compensatie levert Bombardier drie bijkomende treinstellen. De betrouwbaarheid van deze dubbeldektreinstellen blijkt uiterst gering: om de 2.000 km wordt een ernstige storing vastgesteld. De exploitatie wordt tot één enkele lijn beperkt en vergt de systematische inzet van onder meer bijkomende technici van Bombardier tijdens elke rit met deze dubbeldektreinstellen.

Dit lijkt me bijzonder problematisch gezien de komst van nieuwe stellen net voor een verbetering van de stiptheid en een verhoging van het reizigerscomfort moeten zorgen.

Volgens mijn inlichtingen zullen de door de NMBS bestelde rijtuigen van het type M7 niet worden uitgerust met automatische apparatuur om de in- en de uitstappende reizigers systematisch bij elke rit te tellen. Destijds aan spoorbedrijven buiten België geleverde, gelijkaardige rijtuigen zijn wel voorzien van zulke telapparatuur.

"À la mi-octobre, les constructeurs ont fait savoir à la SNCB qu'ils étaient confrontés à des retards importants dus à des problèmes techniques apparus au cours des divers tests de validation et d'homologation. Ainsi par exemple, les résultats des tests de freinage ainsi que la stabilité des bogies posent encore problème. Le contrat prévoit cependant la possibilité d'accélérer dans une certaine mesure le rythme de production des voitures.

En d'autres termes, les constructeurs ont la possibilité de résorber progressivement le retard en cours de projet. Dans ce contexte, la SNCB demande que les constructeurs établissent d'urgence un nouveau calendrier réaliste, tant pour les activités d'homologation et de validation qu'en ce qui concerne la livraison du matériel. Selon le programme des constructeurs dont la SNCB dispose actuellement, la dernière des 445 M7 commandées sera livrée au cours du deuxième semestre de 2022.

Il va de soi que le schéma de livraison des voitures constitue une partie contraignante du contrat, au même titre que le système d'amendes. Actuellement, la SNCB s'efforce cependant de tout mettre en oeuvre pour assister les constructeurs dans la recherche de solutions à leurs problèmes techniques en vue de réduire les retards actuels et d'en éviter d'autres".

Les chemins de fer suisses ont également commandé des voitures du même type que les M7. Les 59 rames à double étage commandées en 2010 auprès du même fournisseur, Bombardier, sont seulement en cours de livraison à la société ferroviaire suisse, les CFF, avec 5 ans de retard. A titre de compensation, Bombardier leur fournira trois rames supplémentaires. Ces trains à double étage semblent extrêmement peu fiables, une panne grave étant constatée tous les 2 000 km. L'exploitation est limitée à une seule ligne et nécessite notamment l'intervention systématique de techniciens de Bombardier pendant les parcours effectués avec ces rames à double étage.

Cette situation me paraît particulièrement problématique étant donné que l'arrivée de ces nouvelles rames répond précisément à la volonté d'améliorer la ponctualité et le confort des voyageurs.

Selon mes renseignements, les voitures M7 commandées par la SNCB ne seront pas équipées du dispositif de comptage automatique - et systématique - des voyageurs à l'embarquement et au débarquement. Or des voitures semblables livrées précédemment à des entreprises ferroviaires étrangères ont bel et bien été équipées d'appareils de ce type.

De sinds decennia door de NMBS gehanteerde technieken om de in- en uitstappende reizigers te tellen (bijv. de inzet van studenten, perronpersoneel, telapijten, cijfergegevens uit abonnementen en ticketing, enz.) blijken zeer onnauwkeurig, ondanks de hoge en jaarlijks weerkerende kosten. Nauwkeurige cijfers over in- en uitstappende reizigers zijn nochtans nodig om per tijdseenheid en locatie (station, halteplaats) de nodige capaciteit te kennen en te voorspellen. Enkel op deze wijze kan het aanbod op de vraag afgesteld worden.

1. Heeft u aan de NMBS gevraagd om aan de leverancier op te dragen alle bestelde rijtuigen van het type M7 uit te rusten met beproefde automatische telapparatuur aan de deuren? Zo neen, wat is de reden hiervoor?

2. De NMBS heeft een nieuwe stabiele planning gevraagd aan de constructeurs zowel qua activiteiten voor homologatie en validatie als qua levering van rijtuigen. Is hier al meer duidelijkheid over? Ik hoorde dat er mogelijk nog een verdere vertraging is van de levering, klopt dit?

3. Welke contractuele afspraken heeft de NMBS met de leverancier gemaakt inzake de minimum betrouwbaarheid van dit type M7 in reizigersdienst? Zal de NMBS ter compensatie ook extra treinstellen vragen, gezien de aangroei van het aantal reizigers?

4. Heeft de NMBS de inzet van technici van Bombardier bedongen indien dit noodzakelijk blijkt voor een stabiele dienstuitvoering met het type M7, zoals dit ook in Zwitserland gebeurt?

5. Hoeveel zitplaatsen zijn er voorzien in de 445 bestelde rijtuigen? Er is altijd gezegd dat er bij de komst van de nieuwe M7-treinstellen, ook oudere treinstellen uit roulatie zullen gaan omdat zij niet beschikken over de meest recente veiligheidssystemen.

Hoeveel zitplaatsen zullen er verdwijnen en hoeveel extra netto zitplaatsen zal de hele operatie uiteindelijk opleveren voor de reizigers? Ik vind in cijfers van hoorzittingen van 14 maart 2018 terug dat dit netto 50.000 extra plaatsen zou moeten opleveren, maar ik zou graag ook weten hoeveel zitplaatsen aanwezig zijn in de nieuwe stellingen.

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3695 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 29 maart 2019 (N.):

Les techniques de comptage des voyageurs entrants et sortants utilisées depuis des décennies par la SNCB (p.ex. le recours à des étudiants, à du personnel de quai, à des tapis de comptage, aux données chiffrées relatives aux abonnements et aux ventes de billets, etc.) paraissent très imprécises en dépit de coûts annuels élevés. Il est pourtant nécessaire de disposer de statistiques précises sur les embarquements et débarquements de voyageurs pour prévoir la capacité nécessaire par unité de temps et par lieu (gare, point d'arrêt). Seuls ces chiffres permettent d'organiser l'offre en fonction de la demande.

1. Avez-vous demandé à la SNCB d'imposer au fournisseur d'équiper la totalité des voitures M7 commandées de dispositifs de comptage éprouvés près des portes? Dans la négative, pourquoi?

2. La SNCB a demandé aux constructeurs qu'ils lui remettent un nouveau calendrier réaliste, tant pour les activités d'homologation et de validation qu'en ce qui concerne la livraison des voitures. Disposez-vous déjà de précisions à ce sujet? Il me revient qu'un nouveau retard pourrait venir affecter la livraison du matériel. Confirmez-vous cette information?

3. Quels accords contractuels la SNCB a-t-elle conclus avec le fournisseur en matière de fiabilité minimum de ces M7? La SNCB demandera-t-elle également une compensation sous la forme de rames supplémentaires, étant donné la croissance du nombre de voyageurs?

4. La SNCB a-t-elle imposé, le cas échéant, l'intervention de techniciens de Bombardier pour garantir la fiabilité des services assurés par des M7, à l'image de l'initiative prise en Suisse?

5. Combien de places assises sont prévues dans les 445 voitures commandées? Il a toujours été affirmé que l'arrivée des nouvelles rames de M7 coïnciderait avec le retrait du service d'anciennes rames non équipées des systèmes de sécurité les plus récents.

Combien de places assises disparaîtront et combien de places assises supplémentaires seront réellement disponibles pour les voyageurs à l'issue de l'ensemble de l'opération? Selon les chiffres fournis au cours des auditions du 14 mars 2018, l'accroissement net s'élèverait à 50.000 places supplémentaires, mais je voudrais également savoir combien de places assises seront offertes dans les nouvelles rames.

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3695 de monsieur le député David Geerts du 29 mars 2019 (N.):

De NMBS heeft niet voor een reizigerstelsysteem op de nieuwe dubbeldekstreinen M7 gekozen omdat de kosten veel te hoog lagen. In plaats van dure hardware te installeren op de treinen, zoekt de NMBS naar alternatieven om een nauwkeurig zicht op de reizigersbewegingen te krijgen. Dat onderzoek is aan de gang en geeft hopelijk op relatief korte termijn een sluitende oplossing.

De gesprekken met de constructeurs zijn nog lopende. Momenteel geven de constructeurs aan alle nodige elementen voor een stabiele planning pas in de loop van april te kunnen geven. Het spreekt voor zich dat de NMBS er alles aan doet om dit proces mee te helpen versnellen.

De betrouwbaarheid is een van de belangrijkste aspecten van deze nieuwe treinstellen. De NMBS heeft in haar lastenboek niet alleen zeer specifieke criteria opgelegd qua betrouwbaarheid tijdens de commerciële dienst, maar ook een periode van pre-serie met een beperkt aantal rijtuigen gepland, net om kinderziektes bij de invoering van de nieuwe treinen te vermijden.

Volgens de laatste stand van zaken kunnen de opgelopen boetes voor de vertragingen in de leveringen oplopen tot tientallen miljoenen euro's. Op dit moment is er echter nog steeds geen definitieve planning door het consortium voorgesteld.

Het M7-contract dat eind 2015 werd ondertekend voorziet in vier jaar lang ondersteuning van het onderhoud door de constructeurs in functie van een zo efficiënt mogelijke overdracht van kennis. Dit betekent concreet dat er teams van medewerkers van de constructeurs en van de NMBS gedurende vier jaar zullen samenwerken om de betrouwbaarheid van de nieuwe dubbeldekstreinen te garanderen.

Les coûts étant beaucoup trop élevés, la SNCB n'a pas opté pour le dispositif de comptage sur les nouveaux trains M7 à double étage. Plutôt que d'installer du matériel informatique onéreux dans les trains, la SNCB recherche des alternatives pour obtenir une vue précise des mouvements de voyageurs. Cette étude est en cours et devrait, à relative brève échéance, déboucher sur une solution concluante.

Les discussions avec les constructeurs sont toujours en cours. Les constructeurs indiquent à présent qu'ils pourront seulement fournir en avril l'ensemble des éléments nécessaires pour un calendrier réaliste. La SNCB met évidemment tout en oeuvre pour contribuer à accélérer ce processus.

La fiabilité constitue un des principaux aspects de ces nouvelles rames. Dans son cahier des charges, la SNCB a non seulement imposé des critères très spécifiques en matière de fiabilité en service commercial, mais également prévu une phase de présérie avec un nombre limité de voitures, précisément pour éviter l'apparition de maladies infantiles au moment de la mise en service des nouveaux trains.

Selon le dernier point qui a été fait, les amendes encourues pour les retards de livraison pourraient atteindre des dizaines de millions d'euros. Le consortium n'a cependant toujours pas proposé de planning définitif pour l'instant.

Le contrat M7 signé fin 2015 prévoit une assistance de maintenance de la part des constructeurs pendant quatre ans dans l'optique d'un transfert de connaissances aussi efficace que possible. Concrètement, des équipes de collaborateurs des constructeurs et de la SNCB vont coopérer pendant quatre ans pour garantir la fiabilité des nouveaux trains à double étage.

De 445 M7-rijtuigen zullen een zitplaats bieden aan 50.620 treinreizigers. De instroom van het nieuwe materieel zal gepaard gaan met de buitendienststelling van een belangrijk deel van het park dat niet aan ETCS kan aangepast worden of dat onverenigbaar is met de evolutie van de comfortnormen. Daarnaast werkt de NMBS aan de verhoging van de bedrijfszekerheid van haar park en zullen schaalvoordelen dankzij de technologische standaardisatie tussen de M7- en M6-rijtuigen een belangrijke rol spelen in het bepalen van de precieze behoeften aan zitplaatsen op lange termijn. Op langere termijn zijn de vooruitzichten tegen 2030 niet betrouwbaar genoeg gelet op de onzekerheid die hoofdzakelijk verband houdt met de evolutie van de klantentoeename. De NMBS actualiseert momenteel haar behoeften aan zitplaatsen tegen 2025, rekening houdend met de verwachte groei van het aantal klanten, met de projecten om de bediening te verruimen en met een verbeterde beschikbaarheid van het materiaal.

Het aantal bijkomend materiaal dat zal moeten aangekocht worden in de periode 2022-2025, nadat de eerste M7-bestelling in dienst werd genomen, moet nog precies bepaald worden. Om tegemoet te komen aan de behoeften tussen 2025 en 2030, kan de NMBS, ofwel bijkomende M7-rijtuigen aankopen, ofwel een nieuwe opdracht uitschrijven voor de aankoop van nieuw materiaaltype.

Tevens dient erop gewezen te worden dat de verjonging van het materieelpark slechts één aspect is om de beschikbaarheidsgraad te verhogen. In fine worden, enerzijds de betrouwbaarheid en anderzijds de beschikbaarheid van het materieel, veeleer verbeterd door een combinatie van verschillende factoren, waaronder de organisatie van het onderhoud, bijvoorbeeld.

Tot slot, is het inderdaad zo dat de beschikbaarheid van bepaalde reeksen onder druk staat. Dit leidt op een aantal dagen tot verkorte samenstellingen op bepaalde lijnen, inzonderheid de lijnen waarop breaks rijden (IC Luik - Quiévrain, IC Hasselt - Antwerpen via Brussels-Airport, IC Oostende - Brussels-Airport - Kortrijk - Brugge - Knokke) en waarop AM96-materieel rijdt (IC Poperinge/Rijsel - Antwerpen, IC Doornik - Brussels-Airport/Bergen).

Les 445 voitures M7 offriront des places assises pour 50.620 voyageurs. L'arrivée du nouveau matériel s'accompagnera de la mise hors service d'une grande partie du parc qu'il n'est pas possible d'adapter à l'ETCS ou qui est incompatible avec l'évolution des normes de confort. Par ailleurs, la SNCB s'attelle à augmenter la fiabilité d'exploitation de son parc de matériel et les économies d'échelle réalisées grâce à la standardisation technologique entre les voitures M7 et M6 auront leur importance pour déterminer les besoins précis à long terme en matière de places assises. Pour le plus long terme, les prévisions à l'horizon 2030 ne sont pas assez fiables au vu des incertitudes liées principalement à l'évolution de la croissance de la clientèle. La SNCB actualise pour le moment ses besoins en places assises à l'horizon 2025, tenant compte de la croissance attendue des voyageurs, des projets d'extension de desserte et de l'amélioration de la disponibilité du matériel.

La quantité de matériel supplémentaire à acquérir dans la période 2022-2025, après la mise en service de la première commande M7, doit encore être déterminée précisément. Pour rencontrer les besoins entre 2025 et 2030, la SNCB pourra, soit acquérir des voitures M7 supplémentaires, soit lancer un nouveau marché pour l'achat d'un nouveau type de matériel.

Il est aussi utile de préciser que le rajeunissement du parc de matériel n'est qu'un des aspects permettant d'augmenter le taux de disponibilité. Il s'agit plutôt d'une combinaison de différents facteurs, comme par exemple l'organisation de l'entretien, qui permettent in fine d'améliorer d'une part la fiabilité et d'autre part la disponibilité du matériel.

Enfin, la disponibilité de certaines séries est en effet actuellement sous tension. Il en résulte certains jours des compositions déforcées sur certaines lignes, en particulier celles où circulent des breaks (IC Liège - Quiévrain, IC Hasselt - Anvers via Brussels-Airport, IC Ostende - Brussels-Airport - Courtrai - Bruges - Knokke) et AM96 (IC Poperinge/Lille - Anvers, IC Tournai - Brussel-Airport/Mons).

DO 2018201927277

Vraag nr. 3697 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 02 april 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

De werken in het station Binche (MV 29221).

In september 2018 deelde u mij mee dat er op korte termijn 150.000 euro zou worden geïnvesteerd in de conformiteit van het hele onthaalgedeelte (reizigers en personeel) van het station Binche en dat een studie voor de eerste fase van de externe beveiliging zou worden gelanceerd.

U herinnerde me er ook aan dat in het meerjareninvesteringsplan een bedrag van 1.604.000 euro werd goedgekeurd voor de restauratiewerken aan het station Binche. U deelde mij ook mee dat de werken in de lente van 2019 van start zouden gaan en dat er bijzondere bestekken werden opgesteld.

1. Hoe staat het met de werken?
2. Wanneer worden de middelen ter beschikking gesteld?

3. Wat zijn de belangrijkste geplande investeringen en hun uitvoeringsdata?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 20 mei 2019, op de vraag nr. 3697 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 02 april 2019 (Fr.):

De NMBS heeft twee projecten lopend voor het station Binche:

- de elektrische conformiteit (station en perrons): momenteel loopt de procedure voor de goedkeuring van de aanbesteding. De werken zullen in april starten en zouden afgerond moeten zijn in september 2019;
- de beveiliging van de gebouwschil (luifel): het uitschrijven van de opdracht is gepland in het tweede kwartaal van 2019. De stedenbouwkundige vergunning werd ontvangen op 22 maart 2019. De werken staan gepland in het derde en vierde kwartaal van 2019 en het einde van de werken is voorzien tegen januari 2020.

De volledige renovatie van de gebouwschil blijft ingeschreven in het meerjarenplan van de NMBS.

DO 2018201927277

Question n° 3697 de monsieur le député Laurent Devin du 02 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les travaux à la gare de Binche (QO 29221).

En septembre 2018, vous m'informiez qu'un montant de 150.000 euros serait dégagé à court terme afin de réaliser une mise en conformité pour toute la partie accueil (voyageurs et personnel) de la gare de Binche et qu'une étude pour la première phase de sécurisation extérieure serait lancée.

De plus, vous me rappeliez qu'un montant de 1.604.000 euros était prévu dans le Plan Pluriannuel d'Investissement pour des travaux de restauration de la gare de Binche. Vous me précisiez également que les travaux débuteraient au printemps 2019 et que les cahiers spéciaux des charges étaient en cours de rédaction.

1. Pouvez-vous préciser où en sont les travaux?
2. Pouvez-vous préciser à quelle échéance les fonds seront engagés?
3. Pouvez-vous communiquer les principaux investissements prévus et leurs dates d'exécution?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 20 mai 2019, à la question n° 3697 de monsieur le député Laurent Devin du 02 avril 2019 (Fr.):

Pour la gare de Binche, la SNCB a deux projets en cours:

- la mise en conformité électrique (gare et quais): le processus d'approbation de l'adjudication est en cours. Les travaux débuteront en avril et devraient être terminés en septembre 2019;
- la sécurisation de l'enveloppe extérieure du bâtiment (marquise): la mise en adjudication est prévue au deuxième trimestre 2019. Le permis d'urbanisme a été obtenu le 22 mars 2019. Les travaux sont prévus aux troisième et quatrième trimestres 2019, et la fin du chantier en janvier 2020.

La restauration complète de l'enveloppe du bâtiment reste prévue dans le plan pluriannuel de la SNCB.

DO 2018201927278

Vraag nr. 3698 van de heer volksvertegenwoordiger Emir Kir van 02 april 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Ritsen (MV 29229).

5 jaar nadat het ritsprincipe van kracht werd, blijkt uit een enquête van Vias institute dat bijna 9 op de 10 Vlaamse bestuurders exact weet wat ritsen inhoudt. In Wallonië daarentegen weet minder dan 3 op de 4 bestuurders hoe dat ritsen precies moet. Het Waalse Gewest is het enige dat sinds de recentste enquête, drie jaar geleden, geen vooruitgang heeft geboekt. De Walen zijn ook niet overtuigd van het nut ervan: 1 op de 5 bestuurders vindt ritsen niet doeltreffend, tegenover slechts 1 op de tien Vlamingen.

Ter herinnering: het ritsprincipe is, bij sterk vertraagd verkeer, verplicht op plaatsen waar er een rijstrook wordt onderbroken (op alle wegen waar er ten minste twee rijstroken zijn in dezelfde rijrichting). De bestuurder moet op zijn rijstrook blijven rijden tot aan de versmalling om vervolgens in te voegen in de aangrenzende rijstrook waar het verkeer zich verderzet. De bestuurders die zich reeds op deze rijstrook bevinden moeten beurtelings een bestuurder laten invoegen. Het ritsprincipe is een algemene regel die nageleefd moet worden, zonder dat er signalisatie nodig is.

1. Wat is uw analyse van deze enquête van Vias institute? Welke conclusies trekt u uit die analyse?

2. Zullen op basis van deze bevindingen concrete acties of projecten worden uitgevoerd of politieke initiatieven worden genomen? Zo ja, welke? Zo niet, waarom niet?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3698 van de heer volksvertegenwoordiger Emir Kir van 02 april 2019 (Fr.):

Uit de resultaten van de enquête bij een representatieve steekproef van Belgische bestuurders blijkt dat vijf jaar na de invoering van het ritsprincipe in de wegcode, een grote meerderheid van de bestuurders (97 % in totaal) al gehoord heeft van de regel, maar dat deze niet altijd juist wordt toegepast. Met name één op de vijf bestuurders kan het ritsen nog steeds niet correct uitvoeren.

DO 2018201927278

Question n° 3698 de monsieur le député Emir Kir du 02 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le principe de la tirette (QO 29229).

Cinq ans après l'entrée en vigueur du principe de la tirette, une enquête de l'institut Vias montre que près de neuf conducteurs flamands sur dix savent exactement en quoi ce principe consiste. En Wallonie, par contre, ils sont moins de trois conducteurs sur quatre à connaître la bonne manière de l'appliquer. C'est la seule région où ce pourcentage n'a pas progressé depuis la dernière enquête il y a trois ans. Et les Wallons ne sont pas non plus convaincus de son utilité: un conducteur sur cinq le trouve inefficace contre seulement un Flamand sur dix.

Pour rappel, le principe de la tirette est imposé aux endroits où une bande de circulation est interrompue lorsque la circulation est fortement ralentie (sur toutes les routes dont deux bandes de circulation au moins sont affectées à un même sens de circulation). Le conducteur doit continuer de rouler sur sa bande de circulation jusqu'au rétrécissement pour ensuite s'intercaler sur la bande de circulation contigüe où la circulation se poursuit. Les conducteurs se trouvant sur cette bande doivent laisser tour à tour un conducteur s'insérer.

1. Quelle est votre analyse de cette enquête de l'institut Vias? Quelles conclusions tirez-vous de cette analyse?

2. Ces constats provoqueront-ils des actions concrètes, des projets ou des initiatives politiques? Si oui, lesquels? Si non, pourquoi pas?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3698 de monsieur le député Emir Kir du 02 avril 2019 (Fr.):

Les résultats de l'enquête auprès d'un échantillon représentatif de conducteurs belges montrent que cinq ans après l'introduction du principe de la tirette dans le code de la route, une grande majorité des conducteurs (97 % au total) ont entendu parler de la règle, mais qu'elle n'est pas toujours bien appliquée. En effet, un conducteur sur cinq ne sait toujours pas l'appliquer correctement.

Die resultaten zijn voor verbetering vatbaar. Ik ben uiteraard te vinden voor elk initiatief dat erop is gericht via de verschillende informatiekkanalen te herinneren aan het ritsmechanisme, wat tot een betere toepassing van de regel moet leiden, en de grootste sceptici te overtuigen van het nut ervan.

Ook de gewesten kunnen in dat kader een rol spelen vermits het sensibiliseren voor en het promoten van de verkeersveiligheid sinds de Zesde Staatshervorming tot hun bevoegdheid behoren.

Ik stel in ieder geval vast dat het ritsmechanisme veelvuldig werd besproken en geïllustreerd in de pers en de sociale media naar aanleiding van de mededeling van Vias. Dit thema is ook aan bod gekomen in de televisie-uitzending "Contacts" van 30 maart. Mijn administratie stelt eveneens voor de komende weken een informatiecampagne over dit onderwerp in het vooruitzicht.

DO 2018201927279

Vraag nr. 3699 van de heer volksvertegenwoordiger Emir Kir van 02 april 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Succes van de fiets en het openbaar vervoer in België (MV 29252).

Uit de 5de editie van de federale diagnostiek van het woonwerkverkeer van de FOD Mobiliteit blijkt dat het openbaar vervoer en de fiets steeds populairder worden in België.

Op twaalf jaar tijd is het gebruik van de fiets met 43 % toegenomen. De verplaatsingen per trein zijn gestegen met 11,6 % terwijl het gebruik van het openbaar vervoer in het algemeen met 15 % is toegenomen. In 65 % van de gevallen rijdt de werknemer echter nog steeds met de auto naar het werk (66,8 % in 2005).

1. Wat is uw analyse van deze federale enquête? Welke conclusies trekt u uit deze analyse? Zullen er naar aanleiding van deze enquête concrete acties, projecten of politieke initiatieven worden opgezet?

2. Hoeveel personen werden er in België geselecteerd om aan deze enquête deel te nemen? Zou u een overzicht van de respondenten kunnen geven volgens leeftijd, geslacht en Gewest?

Ces résultats devraient pouvoir être améliorés. Je suis bien évidemment favorable à toute initiative visant à rapeler le mécanisme de la tirette via les différents canaux d'information et permettre ainsi une meilleure application de la règle, ainsi qu'à convaincre les plus réticents de son utilité.

Dans ce cadre, les Régions peuvent également jouer un rôle dans la mesure où, depuis la Sixième réforme de l'État, celles-ci sont compétentes en matière de sensibilisation et de promotion de la sécurité routière.

Je constate en tout cas, qu'à l'occasion du communiqué de Vias, le mécanisme de la tirette a été très largement abordé et illustré dans la presse et les médias sociaux. Ce thème a aussi été traité lors de l'émission télévisée "Contacts" de ce 30 mars. Mon administration a également prévu de mener une campagne d'information sur le sujet dans les semaines à venir.

DO 2018201927279

Question n° 3699 de monsieur le député Emir Kir du 02 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Le succès du vélo et des transports en commun en Belgique (QO 29252).

Les transports en commun et le vélo remportent un succès grandissant en Belgique, d'après la cinquième édition de l'étude fédérale sur les déplacements domicile-travail.

En effet, en 12 ans l'utilisation du vélo a progressé de 43 %. Les déplacements en train ont quant à eux augmenté de 11,6 %, contre 15 % pour l'ensemble des transports en commun. Mais dans 65 % des cas, le travailleur se rend toujours à son travail en voiture (66,8 % en 2005).

1. Quelle est votre analyse de cette étude fédérale? Quelles conclusions tirez-vous de cette analyse? Cette enquête sera-t-elle à l'origine d'actions concrètes, de projets ou d'initiatives politiques?

2. Combien de personnes en Belgique ont été sélectionnées pour participer à cette enquête? Pourriez-vous ventiler ces choix en fonction de l'âge, du sexe et des régions?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3699 van de heer volksvertegenwoordiger Emir Kir van 02 april 2019 (Fr.):

Deze enquête is in de eerste plaats bedoeld om de discussie over mobiliteit aan te moedigen in de schoot zelf van de ondernemingen, via de sociale dialoog. Vandaar dat ze om de 3 jaar verplicht is voor alle Belgische werkgevers die minstens 100 werknemers in dienst hebben.

Uit de tendensen die sinds de eerste editie van de enquête in 2005 worden waargenomen, blijkt dat de Belgische werkgevers almaar actiever zijn op het gebied van mobiliteit. Steeds meer werkgevers kennen een fietsvergoeding toe aan de fietsgebruikers, betalen het gebruik van het openbaar vervoer volledig terug of voeren sensibiliseringscampagnes, bijvoorbeeld. De analyses van de FOD Mobiliteit en Vervoer wijzen trouwens uit dat het om efficiënte maatregelen gaat, waardoor het gebruik van alternatieven voor de wagen toeneemt.

Er kan evenwel nog veel verder worden gegaan in de maatregelen die de werkgevers kunnen nemen. Ik denk bijvoorbeeld aan het verder ontwikkelen van telewerk, dat vandaag al zorgt voor een vermindering van het aantal verplaatsingen.

De gedetailleerde resultaten van de enquête zullen eveneens rechtstreeks worden gebruikt als gegevensbron voor drie van de projecten die werden geselecteerd in het kader van de Smart Mobility Call, een projectoproep die ik samen met de minister van Digitale Agenda heb uitgeschreven, onder meer met de bedoeling de intermodaliteit en de multimodaliteit in België te ondersteunen.

De enquête wordt door de werkgever zelf ingevuld; hij geeft de verplaatsingsmodi aan voor al zijn werknemers. Er wordt geen steekproef geselecteerd. De verzamelde gegevens betreffen dus de verplaatsingsmodi die door meer dan anderhalf miljoen Belgen worden gebruikt om naar het werk te gaan.

In het rapport dat door de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt gepubliceerd op zijn website zijn die gegevens uitgesplitst per Gewest. Er zijn eveneens gegevens volgens geslacht beschikbaar, waaraan de FOD een analyse heeft gewijd; daarin zijn bepaalde verschillen in het gebruik van de verplaatsingsmodi vastgesteld, maar de tendens wijst op een vermindering van die verschillen. Gegevens volgens leeftijd zijn niet beschikbaar.

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3699 de monsieur le député Emir Kir du 02 avril 2019 (Fr.):

Le premier objectif de cette enquête est de stimuler les discussions sur la mobilité au sein même des entreprises, via le dialogue social. C'est pourquoi elle est obligatoire tous les 3 ans pour tous les employeurs belges occupant au moins 100 travailleurs.

Je constate dans les tendances observées depuis la première édition de l'enquête en 2005 que les employeurs belges sont de plus en plus actifs dans le domaine de la mobilité. Ils sont par exemple de plus en plus nombreux à donner des indemnités vélo aux cyclistes, à rembourser entièrement l'usage des transports en commun ou à faire des campagnes de sensibilisation. Les analyses du SPF Mobilité et Transports montrent par ailleurs que ces mesures sont efficaces et permettent d'augmenter le recours aux alternatives à la voiture.

Il reste cependant une marge de progression importante dans les mesures qui peuvent être prises par les employeurs. Je pense par exemple au développement du télétravail, qui permet déjà aujourd'hui de diminuer le nombre de déplacements.

Les résultats détaillés de l'enquête seront aussi directement utilisés pour alimenter en données trois des projets retenus dans le cadre du Smart Mobility Call, un appel à projets que j'ai lancé avec le ministre de l'Agenda numérique, dans le but notamment de soutenir l'intermodalité et la multimodalité en Belgique.

L'enquête est complétée par l'employeur même, qui renseigne les modes de déplacements de l'ensemble de ses travailleurs. Il n'y a pas d'échantillon sélectionné. Les données récoltées reprennent donc les modes de déplacement utilisés pour aller au travail pour plus d'1,5 million de belges.

Ces données sont détaillées par région dans le rapport publié par le SPF Mobilité et Transports sur son site. Des données par sexe sont également disponibles et ont fait l'objet d'une analyse par le SPF, qui constate certaines différences dans l'utilisation des modes de déplacement, mais que celles-ci ont tendance à diminuer. Des données par âge ne sont pas disponibles.

DO 2018201927280

Vraag nr. 3700 van de heer volksvertegenwoordiger Emir Kir van 02 april 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Daling van het aantal verkeersdoden in ons land (MV 29254).

Volgens de meest recente verkeersveiligheidsbarometer van Vias is het aantal verkeersdoden in 2018 met 7 % gedaald in vergelijking met 2017. Tijdens deze periode zijn er 35 levens gered terwijl het er in 2017 al 24 waren.

Toch is het aantal doden onder senioren maar ook onder fietsers en motorrijders zorgwekkend.

1. Wat is uw analyse van deze resultaten? Hebt u uit deze analyse conclusies getrokken? Zullen deze resultaten dienen als basis voor concrete acties, projecten of politieke initiatieven?

2. Welke verklaringen zijn er voor de stijging van het aantal doden onder senioren maar ook onder fietsers en motorrijders? Denkt men aan praktische oplossingen om dat te remediëren? Zo ja, welke? Zo niet, waarom niet?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3700 van de heer volksvertegenwoordiger Emir Kir van 02 april 2019 (Fr.):

De daling van het aantal verkeersdoden, zoals vastgesteld in de meest recente verkeersveiligheidsbarometer van Vias, verheugt mij: de 7% minder verkeersdoden wijzen op een positieve tendens van de verkeersveiligheidsbarometer voor 2018.

Er moet ook voorzichtigheid aan de dag worden gelegd in de analyse van de barometercijfers, want de meest recente barometer wijst op een aantal verontrustende elementen: enerzijds de toename van het aantal ongevallen, nadat het aantal de jongste drie jaren was gedaald, en anderzijds de toename van het aantal doden onder de motorrijders, onder de senioren en onder de fietsers.

Daarom wil ik alle beleidsniveaus oproepen om de inspanningen inzake verkeersveiligheid verder te zetten met het oog op een duurzame vermindering van het aantal verkeersdoden en -gewonden. Bij de voorbereiding van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2020 zal rekening worden gehouden met die tendensen.

DO 2018201927280

Question n° 3700 de monsieur le député Emir Kir du 02 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La baisse du nombre de tués sur les routes dans notre pays (QO 29254).

Selon les chiffres du dernier baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias, le nombre de tués dans la circulation a baissé de 7 % en 2018 par rapport à 2017. 35 vies ont encore été sauvées au cours de cette période alors que 24 l'avaient déjà été en 2017.

Néanmoins, il est à noter la hausse préoccupante du nombre de tués parmi les seniors, ainsi que chez les cyclistes et les motards.

1. Quelle est votre analyse de ces résultats? Avez-vous tiré des conclusions de cette analyse? Ces résultats seront-ils à l'origine d'actions concrètes, de projets ou d'initiatives politiques?

2. Quelles sont les raisons qui expliquent l'augmentation du nombre de tués parmi les seniors ainsi que chez les cyclistes et les motards? Des solutions pratiques sont-elles envisagées pour faire face à cette situation? Si oui, lesquelles? Si non, pourquoi pas?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3700 de monsieur le député Emir Kir du 02 avril 2019 (Fr.):

Je me réjouis de la diminution du nombre de tués tel que constaté dans le dernier baromètre de la sécurité routière de Vias institué: avec une baisse de 7 % du nombre de tués, la tendance du baromètre de la sécurité routière pour 2018 est positive.

Nous devons également être prudents dans l'analyse des chiffres du baromètre car plusieurs éléments révélés par le dernier baromètre sont inquiétants: d'une part, l'augmentation du nombre d'accidents après une baisse ces trois dernières années et d'autre part, l'augmentation du nombre de tués parmi les usagers de motos, parmi les seniors et parmi les cyclistes.

C'est pour cette raison que je voudrais inviter tous les niveaux politiques à poursuivre les efforts en matière de sécurité routière afin de réduire durablement le nombre de tués et de blessés sur les routes. Ces tendances seront prises en compte dans la préparation des États-Généraux de la Sécurité routière en 2020.

Wat betreft de verklaringen voor de stijging van het aantal doden onder senioren, fietsers en motorrijders, kunnen verscheidene elementen worden aangehaald.

Met betrekking tot de toename van het aantal doden onder de motorrijders, wijst Vias erop dat het bijzonder goede weer tijdens de zomer van 2018 daarin een rol heeft gespeeld, maar niet alles kan verklaren.

Met betrekking tot de slachtoffers onder de fietsers, dient men rekening te houden met de stijgende populariteit van de fiets, van alle types (gewone fiets, elektrische fiets, *speed pedelec*). Hoe meer fietsers er zijn, hoe groter de statistische kans dat ze terechtkomen in de cijfers van het aantal verkeersgewonden. De risico's op ongevallen wegen evenwel niet op tegen de weldadige effecten van regelmatig fietsgebruik.

Volgens dezelfde logica zou ik, zonder al te veel risico's te nemen, een toename van het aantal ongevallen met bijvoorbeeld elektrische wagens kunnen voorspellen, want er rijden er meer rond.

Zoals ik het al in het kader van een vorige parlementaire vraag over hetzelfde onderwerp heb kunnen toelichten, wordt de toename van de verkeersslachtoffers onder de senioren verklaard door verscheidene factoren: de vergrijzing van de bevolking, de toegenomen mobiliteit van senioren, de opkomst van nieuwe verplaatsingsmodi. De gevolgen van de ongevallen zijn ook zwaarder voor de senioren, die omwille van hun zwakkere gezondheid, kwetsbaarder zijn.

Naar praktische oplossingen toe heb ik voorgesteld om begin 2020 een nieuwe Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid te organiseren teneinde nieuwe doelstellingen voorop te stellen en acties proberen te identificeren die op de risicogroepen gericht zijn. Tevens ben ik ervan overtuigd dat de verschillende maatregelen uit de nieuwe Wegcode die ertoe strekken deze zwakke weggebruikers te beschermen, zullen bijdragen tot een verbetering.

En ce qui concerne les raisons qui expliquent l'augmentation des victimes parmi les seniors, les cyclistes et les motards, nous pouvons mentionner plusieurs éléments.

Pour ce qui est de l'augmentation du nombre de tués parmi les usagers de deux-roues motorisés, Vias institue indique que la météo particulièrement clémente de l'été 2018 a joué un rôle à cet égard mais ne peut pas tout expliquer.

En ce qui concerne les victimes parmi les cyclistes, nous devons tenir compte de la popularité croissante du vélo, de tous types (vélo normal, vélo électrique, *speed pedelec*). Plus il y a de cyclistes, plus il y a statistiquement un risque de les retrouver dans les chiffres du nombre de blessés sur la route. Les bénéfices de la pratique régulière du vélo dépassent cependant largement les risques d'accident.

Dans cette même logique je pourrais, sans prendre beaucoup de risque, vous annoncer une hausse des accidents avec des voitures électriques par exemple, parce qu'il y en a plus en circulation.

Comme j'ai déjà pu l'exposer lors d'une précédente question parlementaire sur le même sujet, plusieurs facteurs expliquent l'augmentation sur nos routes des victimes parmi les seniors: le vieillissement de la population, l'accroissement de la mobilité des seniors, l'apparition de nouveaux modes de déplacement. Les conséquences des accidents sont également plus lourdes pour les seniors, qui sont plus vulnérables du fait de leur santé plus fragile.

Par rapport aux solutions envisagées, j'ai suggéré d'organiser de nouveaux États Généraux de la Sécurité Routière début 2020 afin de se fixer de nouveaux objectifs et d'essayer d'identifier des actions ciblant les groupes à risque. Je suis également convaincu que les différentes mesures qui visent à protéger ces usagers vulnérables dans le nouveau Code de la Route contribueront à améliorer la situation.

DO 2018201927281

Vraag nr. 3701 van de heer volksvertegenwoordiger Emir Kir van 02 april 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Toenemend aantal treinsurfers (MV 29250).

Volgens een artikel op *levif.be* van 12 maart 2019 zou er op YouTube een filmpje circuleren van een persoon die zich vastklampt aan het achterste rijtuig van een NMBS-trein en zo een stukje meerijdt. De NMBS onderzoekt de zaak.

Het filmpje is op YouTube gezet op de account GIFGAS. Volgens de Belgische spoorwegmaatschappij werden de beelden opgenomen op vrijdag 8 of zaterdag 9 maart 2019 op het traject tussen Liers en Milmort, in de provincie Luik.

Volgens Infrabel zou het aantal treinsurfers de jongste jaren toenemen: 6 in 2015, 13 in 2016, 10 in 2017, 17 in 2018 en reeds 4 dit jaar. Het reële cijfer zou echter hoger kunnen liggen, want sommige treinsurfers blijven onder de radar.

1. Wat is de stand van het onderzoek? Hoe verklaart u deze cijfers en deze stijgende trend? Wat is uw standpunt hierover?

2. Zijn er significante verschillen tussen spoorlijnen wat het aantal treinsurfers betreft? Welke lijnen springen er in het oog? Hoe verklaart u die verschillen?

3. Welke acties en maatregelen heeft Infrabel de jongste jaren geïmplementeerd om dit fenomeen aan te pakken? Plant Infrabel nieuwe acties? Wat is het bedrag van de boetes die tot nu toe werden opgelegd?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3701 van de heer volksvertegenwoordiger Emir Kir van 02 april 2019 (Fr.):

De NMBS laat me weten dat ze die feiten uitdrukkelijk veroordeelt. Er loopt een onderzoek met betrekking tot het filmpje dat op YouTube heeft gecirculeerd.

DO 2018201927281

Question n° 3701 de monsieur le député Emir Kir du 02 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

L'augmentation du phénomène de surfeurs de trains (QO 29250).

Selon un article paru dans *levif.be* du 12 mars 2019, une vidéo circulant sur YouTube montre un individu s'accrocher à l'arrière d'un train de la SNCB et accompagner ainsi le véhicule en marche. La SNCB enquêterait sur l'affaire.

En effet, la vidéo est apparue sur YouTube via le compte GIFGAS. Selon la compagnie ferroviaire belge, les images auraient été prises "vendredi 8 ou samedi 9 mars 2019 sur le trajet entre Liers et Milmort, en province de Liège".

En outre, Infrabel a noté de plus en plus de cas de "surfeurs de train" ces dernières années: 6 en 2015, 13 en 2016, 10 en 2017, 17 en 2018 et déjà quatre cette année. Il pourrait toutefois y en avoir plus, certains réussissant à passer inaperçus.

1. Où en est-on au niveau de l'enquête? Comment expliquez-vous ces chiffres et évolutions? Quel est votre point de vue à ce sujet?

2. A-t-on observé des différences remarquables entre les lignes ferroviaires en ce qui concerne le nombre de "surfeurs de train"? Quelles sont les lignes qui sortent du lot? Comment expliquez-vous ces différences?

3. Quelles actions et mesures Infrabel a-t-elle mises en oeuvre ces dernières années afin de faire face à ce phénomène? Infrabel prévoit-elle de nouvelles actions? Quel est le montant des amendes infligées à ce jour?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3701 de monsieur le député Emir Kir du 02 avril 2019 (Fr.):

La SNCB me fait savoir qu'elle condamne clairement ces faits. Concernant la vidéo ayant circulé sur YouTube, une enquête est en cours.

Treinsurfen wordt verrekend in de veiligheidsindicator spoorlopen. Het betreft een oorzaak van spoorlopen die inderdaad nogal toeneemt de jongste jaren. Wat uitsluitend jongeren in de eerste plaats daartoe aanzet, is ongetwijfeld de risicokick die daarmee wordt beleefd. De gevaarlijke aard van dit verschijnsel speelt wellicht ook een rol en we moeten dan ook voorzichtigheid aan de dag leggen wat betreft het geven van ruchtbaarheid aan die feiten.

Er werden zes gevallen geregistreerd in 2015, dertien in 2016, tien in 2017, zeventien in 2018 en vijf tot eind maart 2019.

Het springt niet in het oog dat een spoorlijn meer getroffen is dan een andere. Inzake treinsurfen heeft Infrabel geen enkele hotspot geïdentificeerd.

Infrabel heeft eind maart haar nationaal plan Railspect opgestart en voert, in de verschillende media en ook in scholen, sensibiliseringscampagnes betreffende de regels die in acht moeten worden genomen rond het spoorweginfrastructuur.

Infrabel zegt dat er regelmatig contact wordt gepleegd met Securail om de meest risicovolle plaatsen voor spoorlopen te spotten.

Het bedrag van de boetes wordt bepaald door het gerecht na verschijning voor de rechter. Elk gerechtelijk arrondissement heeft specifieke sancties, er staat geen vast bedrag gekend.

DO 2018201927282

Vraag nr. 3702 van de heer volksvertegenwoordiger Emir Kir van 02 april 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Daling van het aantal Belgische jongeren met een rijbewijs (MV 29253).

Volgens een artikel op *levif.be* van 14 maart 2019 blijkt uit de cijfers van de FOD Mobiliteit dat almaar minder Belgische jongeren hun rijbewijs halen.

De FOD Mobiliteit reikte in 2018 111.991 rijbewijzen uit. Dat is een daling met 18 procent tegenover het jaar 2010. Enkel in 2016 was er opnieuw een kleine toename.

"Sinds 2017 gelden er nieuwe regels voor het halen van een rijbewijs", legt Werner De Dobbeleer van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde uit. "Het zou kunnen dat veel mensen op de valreep nog geprobeerd hebben een rijbewijs te halen in het oude systeem."

1. Wat is uw analyse van deze cijfers?

Le *train surfing* est comptabilisé dans l'indicateur de sécurité *trespassing*. C'est en effet une cause de *trespassing* en relative augmentation ces dernières années. L'adoration du risque que procure cet acte est sans aucun doute la motivation première recherchée par les jeunes exclusivement. Le caractère dangereux de ce phénomène joue probablement aussi un rôle et c'est pourquoi il convient d'être prudent quant à la médiatisation à donner à ces faits.

Six cas ont été recensés en 2015, treize en 2016, dix en 2017, dix-sept en 2018 et cinq en 2019 jusque fin mars.

Il ne ressort pas de ligne ferroviaire plus impactée qu'une autre. Pour le *trainsurfing*, aucun *hotspot* n'a été identifié par Infrabel.

Infrabel a lancé fin mars son plan national Railspect et effectue des campagnes de sensibilisation via les différents médias et aussi dans les écoles concernant les règles à respecter au niveau du domaine ferroviaire.

Infrabel m'informe que des contacts avec Securail ont lieu régulièrement afin de cibler les endroits potentiellement les plus à risques pour le *trespassing*.

Le montant des amendes est décidé par la justice après passage devant le juge. Chaque arrondissement judiciaire a des sanctions spécifiques, il n'existe pas de montant fixe connu.

DO 2018201927282

Question n° 3702 de monsieur le député Emir Kir du 02 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La baisse de l'obtention du nombre de permis de conduire chez les jeunes belges (QO 29253).

Selon un article de presse paru le 14 mars 2019 dans le *levif.be*, de moins en moins de jeunes Belges obtiennent leur permis de conduire, d'après les chiffres du SPF Mobilité.

En effet, le SPF Mobilité a accordé 111.991 permis de conduire en 2018, soit une baisse de 18 % par rapport à 2010. Seule l'année 2016 a révélé un léger regain.

Werner De Dobbeleer de la Fondation flamande de la conduite automobile tient à souligner que "de nouvelles règles pour l'obtention du permis prévalent depuis 2017 [...] Il se peut que de nombreuses personnes aient encore tenté de l'obtenir sous l'ancienne réglementation".

1. Quelle est votre analyse de ces chiffres?

2. Zouden er specifieke maatregelen kunnen worden genomen om deze dalende trend om te buigen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3702 van de heer volksvertegenwoordiger Emir Kir van 02 april 2019 (Fr.):

De rijopleiding werd de laatste hervormd door de gewestelijke overheden. De voorwaarden inzake opleiding en toegang tot de examens zijn strenger geworden, maar dit behoort niet tot de bevoegdheid van de federale regering.

Feit is dat er inderdaad minder jongeren zijn die een rijbewijs halen. Naast de rijopleiding kan de verklaring hiervoor eveneens te vinden zijn in verbeterde alternatieven voor de individuele wagen. Er zijn duidelijk nieuwe mobiliteitsactoren en steeds talrijkere gedeelde oplossingen die het gebruik van een wagen in de stad overbodig maken. Een initiatief zoals Smart Mobility Call, dat dit soort projecten ondersteunt voor een bedrag van 4 miljoen euro, draagt bij tot de spreiding ervan over het hele grondgebied. De recente goedkeuring van het mobiliteitsbudget zal ongetwijfeld deze gedragswijziging begeleiden.

Tot slot heeft deze regering ingezet op de spoormobiliteit:

- dankzij het vervoersplan van december 2017 is er een verhoging van 5,5% inzake het treinaanbod over het hele grondgebied, van 20 % inzake de bediende stopplaatsen, van 19 % inzake de verzekerde aansluitingen en van 2,83 % inzake de commerciële snelheid;

- sinds december 2016 zijn 3 nieuwe stations en 72 bijkomende treinen in dienst genomen in het kader van de invoering van het S-aanbod naar Brussel;

- voor het AnGeLiC-netwerk werd een City Pass in het leven geroepen, die het ook in de belangrijkste Belgische grootsteden gemakkelijker maakt voor de openbaar vervoergebruikers;

- de vooruitzichten dat de GEN-werken uiteindelijk voltooid geraken dankzij een bijkomende investering van 1 miljard euro.

Deze regeringsmaatregelen dragen stuk voor stuk bij tot gedragswijzigingen onder de nieuwe generaties, waar de samenleving best mee vaart.

2. Des mesures spécifiques pourraient-elles être envisagées pour lutter contre cette tendance à la baisse?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3702 de monsieur le député Emir Kir du 02 avril 2019 (Fr.):

Ces dernières années, la formation des conducteurs a été réformée par les autorités régionales. Les conditions de formation et d'admission aux examens sont devenues plus strictes mais cela ne relève pas de la compétence du gouvernement fédéral.

C'est un fait, il y a en effet moins de jeunes qui obtiennent un permis de conduire. Outre la formation à la conduite, cela peut également s'expliquer par une amélioration des alternatives à la voiture individuelle. Il est clair que de nouveaux acteurs de mobilité proposent de plus en plus de solutions partagées qui ne nécessitent plus d'utiliser une voiture en ville. Une initiative comme le Smart Mobility Call, qui soutient à hauteur de 4 millions d'euros ce type de projets, contribue à leur déploiement sur tout le territoire. L'adoption récente du budget mobilité accompagnera certainement cette modification des comportements.

Citons, enfin, l'action de ce gouvernement en faveur de la mobilité ferroviaire:

- grâce au plan de transport de décembre 2017, on constate une augmentation de 5,5% pour l'offre de train sur l'ensemble du territoire, de 20 % pour les arrêts desservis, de 19 % pour les correspondances assurées et de 2,83 % pour la vitesse commerciale;

- depuis décembre 2016, 3 nouvelles gares et 72 trains supplémentaires ont été mis en service dans le cadre de la mise en place de l'offre S sur Bruxelles;

- un City Pass a été créé sur le réseau AnGeLiC, ce qui facilite également la vie des usagers des transports en commun dans les principales métropoles belges;

- les perspectives de voir enfin la finalisation des travaux du RER grâce à un investissement supplémentaire de 1 milliard d'euros.

Voilà autant de mesures prises par ce gouvernement qui contribuent aux changements de comportements des nouvelles générations pour le plus grand bénéfice sociétal.

DO 2018201927283

Vraag nr. 3703 van de heer volksvertegenwoordiger Emir Kir van 02 april 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Verkeersregels aan overwegen (MV 29251).

Eind maart 2019 publiceerde *levif.be* een persartikel over een studie die in opdracht van Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het spoorwegnet, werd uitgevoerd en waaruit bleek dat de verkeersregels aan overwegen regelmatig genegeerd worden.

Over een periode van zes maanden heeft bijna de helft van de deelnemers (46 %) de regels niet gerespecteerd en maakte 14 % zich schuldig aan spoorlopen.

De studie werd door de marktonderzoeksorganisatie GfK uitgevoerd bij 1.000 Belgen die in de buurt van een overweg wonen en/of die af en toe met de trein reizen.

Als de gelegenheid zich zou voordoen, zou 77 % van de ondervraagden bewust de verkeersregels aan een overweg negeren en zou 55 % zich op plaatsen op of rond de sporen begeven, waar dat niet toegelaten is.

1. Wat is uw analyse van die resultaten? Welke conclusies trekt u uit die analyse?

2. Welke redenen kunnen zulke gevaarlijke gedragingen verklaren? Werd er werk gemaakt van praktische oplossingen om die situatie het hoofd te bieden? Zo ja, welke oplossingen? Zo niet, waarom niet?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3703 van de heer volksvertegenwoordiger Emir Kir van 02 april 2019 (Fr.):

De resultaten van de enquête roepen in meerdere opzichten vragen op. Men mag er alvast uit besluiten dat het om een heus belangrijk gedrags- en maatschappelijk probleem gaat, enerzijds, en dat dit probleem een multidisciplinaire aanpak (bestaande uit sensibilisering, preventie en bestrijding) vereist, anderzijds.

Uitgaande van de enquête kan er zeer gericht te werk worden gegaan in functie van de verschillende doelgroepen. Het actieplan van Infrabel, dat ik steun, komt hieraan tegemoet. Het zal worden geïmplementeerd in samenwerking met de regering, met de federale politie en met Securail.

De enquête heeft duidelijk drie groepen kunnen identificeren:

DO 2018201927283

Question n° 3703 de monsieur le député Emir Kir du 02 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les règles de circulation aux passages à niveau (QO 29251).

Selon un article de presse paru fin mars 2019 dans *levif.be*, les règles de circulation aux passages à niveau sont régulièrement ignorées, d'après une étude menée à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire Infrabel.

En effet, près de la moitié des participants (46 %) ne les ont pas respectées et 14 % ont circulé illégalement sur des voies ferrées, sur une période de six mois.

Il est à noter que l'étude a été réalisée par l'organisation d'études de marché GfK auprès de 1.000 Belges vivant à proximité d'un passage à niveau et/ou voyageant occasionnellement en train.

Si l'occasion se présentait, 77 % des répondants ignore-raient volontairement les règles de circulation à un passage à niveau et 55 % s'introduiraient de manière illégale sur les voies.

1. Quelle est votre analyse de ces résultats? Quelles conclusions tirez-vous de cette analyse?

2. Quelles sont les raisons qui expliquent ces comportements dangereux? Des solutions pratiques sont-elles initiées pour faire face à cette situation? Si oui, lesquelles? Si non, pourquoi pas?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3703 de monsieur le député Emir Kir du 02 avril 2019 (Fr.):

Les résultats de l'enquête sont interpellants à plus d'un titre. On peut en tout cas en conclure que, d'une part, il s'agit d'un problème comportemental et sociétal réel et important, et que, d'autre part, la prise en compte de ce problème passe par une approche multidisciplinaire, liant sensibilisation, prévention et répression.

L'enquête permet de travailler de manière très ciblée en fonction des différents groupes cibles. Le plan d'action d'Infrabel, que je soutiens, répond à ce besoin. Il sera mis en oeuvre avec la collaboration du gouvernement, de la police fédérale et de Securail.

L'enquête a permis d'identifier clairement trois groupes:

- een eerste groep met de mensen die de regels in acht nemen;

- een tweede groep met de mensen die de regels niet in acht nemen of zich niet geremd voelen om gevaarlijk gedrag te vertonen omdat ze onvoldoende weet hebben van de risico's;

- een derde groep met de mensen die de regels niet in acht nemen of zich niet geremd voelen om gevaarlijk gedrag te vertonen hoewel ze weet hebben van de risico's.

Infrabel zal dit jaar een reeks gerichte sensibiliseringscampagnes op touw zetten voor de tweede groep. Een eerste actie werd op 25 maart opgestart. Ze richt zich tot de personen die zich gevaarlijk zouden kunnen gedragen aan overwegen. Later dit jaar volgt een tweede campagne, gericht op de spoorlopers. Infrabel blijft bovendien haar talrijke sensibiliseringsacties voeren naar de kinderen toe aan de hand van de tools die in de scholen worden aangewend, zoals de grote schoolkalender, de schoolkit en de virtual reality-film.

Bij de derde groep werkt sensibilisering niet meer. De spoorwegpolitie zal daarom zeer gerichte, al dan niet aangekondigde maatregelen nemen op de plaatsen waar de regels het minst in acht worden genomen. In een eerste fase zal nog waarschuwend worden opgetreden. In een tweede fase zullen onmiddellijke boetes geïnd worden.

DO 2018201927330

Vraag nr. 3704 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 05 april 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Mobiliteitsproblemen die de Belgische grenswerkers ondervinden om naar het Groothertogdom Luxemburg te gaan.

Elke dag begeven 150.000 werknemers zich naar de stad Luxemburg om er te werken.

Dagelijks gaan er 196.000 grenswerkers, onder wie 46.000 Belgische ingezetenen, in het Groothertogdom Luxemburg werken.

Dagelijks zijn er 455.000 personen onderweg naar hun werk op de Luxemburgse wegen, snelwegen en spoorwegen.

- le premier regroupe ceux qui respectent les règles;

- le deuxième regroupe ceux qui ne respectent pas les règles ou ne ressentent pas l'inhibition d'adopter un comportement dangereux parce qu'ils ne connaissent pas suffisamment les risques;

- le troisième regroupe ceux qui ne respectent pas les règles ou ne ressentent pas l'inhibition d'adopter un comportement dangereux tout en connaissant les risques.

Cette année, Infrabel organisera diverses campagnes de sensibilisation ciblées pour le deuxième groupe. Une première action a été lancée le 25 mars. Elle s'adresse aux personnes susceptibles d'adopter un comportement dangereux aux passages à niveau. Une deuxième campagne suivra plus tard cette année, qui ciblera les personnes concernées par le trespassing. En outre, Infrabel continue ses nombreuses actions pour sensibiliser les enfants via les outils utilisés dans les écoles, comme le calendrier de l'écolier, le kit scolaire et le film de réalité virtuelle.

Pour le troisième groupe, la sensibilisation ne fonctionne plus. C'est pourquoi la police des chemins de fer prendra des mesures très ciblées, annoncées ou non, dans les endroits où les règles sont les moins respectées. Dans un premier temps, il s'agira encore d'avertissements. Dans un deuxième temps, des amendes seront immédiatement perçues.

DO 2018201927330

Question n° 3704 de monsieur le député Laurent Devin du 05 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les problèmes de mobilité des travailleurs frontaliers belges pour se rendre au Grand-Duché de Luxembourg.

Chaque jour, 150.000 travailleurs se rendent à Luxembourg-Ville pour occuper leur poste de travail.

Chaque jour, 196.000 frontaliers, dont 46.000 résidents belges, vont travailler au Grand-Duché de Luxembourg.

Chaque jour, 455.000 personnes sont sur les routes, autoroutes et voies de chemins de fer du Grand-Duché pour se rendre à leur travail.

Die dagelijkse stroom grenswerkers naar het Groothertogdom heeft een bijzonder grote invloed op de mobiliteit in de provincie Luxemburg. Zoals u weet, zijn de snelwegen aldaar niet meer aangepast aan de verkeersstromen die er passeren en staan er elke dag lange files, wat veel vertraging veroorzaakt. Bovendien rijden er te weinig treinen op de NMBS-lijnen in de regio. Alle parkings, zoals die in de buurt van het NMBS-station Aarlen, staan 's ochtends overvol, aangezien heel wat grenswerkers er de trein nemen om naar hun werk te gaan in het Groothertogdom, en zo kan ik nog een hele reeks problemen opsommen.

1. Bent u van plan maatregelen te nemen om de mobiliteitsproblemen op te lossen waarmee de Belgische grenswerkers die dagelijks naar het Groothertogdom Luxemburg pendelen, geconfronteerd worden? Zo ja, welke maatregelen?

2. Zult u het aanbod en de frequentie van de treinen uitbreiden, meer bepaald op de NMBS-spoorlijnen 162 (Namen-Aarlen-Luxemburg), 165 (Virton-Arthus/Rodange-Aarlen) en 42 (Luik-Gouvy-Luxemburg)? Zo ja, wanneer? Hoeveel zou dat kosten?

3. Deze kwestie heeft ook een ecologische dimensie. Bent u van plan grenswerkers die nog steeds voor hun wagen kiezen - en op die manier blijven bijdragen aan de overbelasting van de snelweg E411 en dan vooral tussen Aarlen en Luxemburg - nog meer aan te moedigen om die in te ruilen voor het openbaar vervoer of om te kiezen voor carpooling? Zo ja, hoe zult u dat aanpakken? Hoeveel moet er geïnvesteerd worden?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3704 van de heer volksvertegenwoordiger Laurent Devin van 05 april 2019 (Fr.):

1 en 2. Er werden reeds maatregelen genomen, waaronder de verlaging van de abonnementsprijs met 13,50 euro; gratis parkeren in Aarlen; een verhoging van de capaciteit van de parkings in Aarlen met onder meer de opening van de parking 'Maison de la Culture' voor abonneenthouders en een versterkte coördinatie van de werken tussen de twee bedrijven CFL en de NMBS, met het oog op een betere informatieverstrekking aan de klanten. Naast het feit dat de trein één van de milieuvriendelijkste vormen van openbaar vervoer is en dat de NMBS het aanbod aan parkeergelegenheid heeft uitgebreid, werden de tarieven nog aantrekkelijker gemaakt.

Or, la mobilité en province de Luxembourg est particulièrement impactée par ce flux de travailleurs transfrontaliers qui vont travailler quotidiennement au Grand-Duché. En effet, vous n'êtes pas sans savoir que les autoroutes ne sont plus adaptées au charroi qui passe. Que celles-ci sont chaque jour encombrées et sont la cause de nombreux retards. Que les lignes SNCB ne sont pas assez fournies en trains. Que tous les parkings, par exemple, aux alentours de la gare SNCB d'Arlon sont surchargés le matin, compte tenu du nombre important de frontaliers qui y prennent le train pour rejoindre leur lieu de travail au Grand-Duché, etc.

1. Envisagez-vous des mesures pour répondre aux problèmes de mobilité que rencontrent nos travailleurs frontaliers belges qui se rendent chaque jour au Grand-Duché de Luxembourg? Le échéant, lesquelles?

2. Entendez-vous renforcer l'offre et donc la fréquence des trains, notamment sur les lignes SNCB 162 (Namur-Arlon-Luxembourg), 165 (Virton-Arthus/Rodange-Arlon) et 42 (Liège-Gouvy-Luxembourg)? Le cas échéant dans quel délai? Et combien cela coûterait-il?

3. L'enjeu est aussi écologique. Avez-vous l'intention d'inciter davantage les travailleurs frontaliers qui optent toujours pour leur voiture - et continuent par-là même d'alimenter la surcharge de l'autoroute E411, notamment sur le tronçon Arlon-Luxembourg - de sorte à ce que ceux-ci privilégient plutôt les transports en commun ou le covoiturage? Si oui, comment vous y prendrez-vous? Que représentera financièrement cet investissement?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3704 de monsieur le député Laurent Devin du 05 avril 2019 (Fr.):

1 et 2. Des mesures ont déjà été prises dont notamment, la réduction du prix de 13,50 euros des abonnements; la gratuité des parkings d'Arlon; une augmentation de la capacité des parkings d'Arlon avec, entre autre, l'ouverture du parking "Maison de la Culture" pour les abonnés; un travail renforcé sur la coordination des chantiers entre les deux entreprises CFL et SNCB avec notamment comme but un meilleur niveau de l'information aux clients. En plus du fait que le train est l'un des moyens de transports publics les plus écologiques et que la SNCB a augmenté les facilités de parkings offerts, ses tarifs ont été rendus encore plus attractifs.

3. De twee vervoerders overleggen regelmatig om mogelijke verbeteringen te analyseren. De volgende actualisering van het NMBS-vervoersplan staat gepland voor december 2020 en blijft geldig voor een periode van drie jaar. Tussen Aarlen en Luxemburg rijden er al vier treinen per uur tijdens de piekuren. Dit aanbod voldoet aan de huidige behoeften.

Voor het aanbod tussen Luik en Luxemburg bestudeert de NMBS momenteel de mogelijkheid om vanaf december 2020 een uurdienst tussen Luik en Gouvy aan te bieden.

De CFL en de NMBS zullen op korte termijn overleggen over de haalbaarheid om deze treinen verder te laten rijden naar Luxemburg.

DO 2018201927331

Vraag nr. 3705 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 05 april 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Gebruik van glyfosaat voor onkruidbestrijding op de spoorlijnen.

Infrabel gebruikt een onkruidverdelger met glyfosaat om de spoorweginfrastructuur te onderhouden en het welig tierende onkruid op de spoorbeddingen te bestrijden.

Te dien einde worden er onkruidverdelgingstreinen ingezet die de sporen besproeien met dit herbicide.

Dit past uiteraard in het kader van de doelstellingen die Infrabel nastreeft op het stuk van veiligheid en mobiliteit.

Het is evenwel noodzakelijk om te wijzen op de mogelijke gevaren van glyfosaat. Daarover werd ook al uitvoerig gedebatteerd door de Europese instellingen.

Infrabel heeft naar eigen zeggen veel aandacht voor deze problematiek, en zoekt vooral ook naar alternatieven.

1. Welke hoeveelheid onkruidverdelger wordt er in dat verband gebruikt? Hoe vaak wordt er gesproeid per jaar? Is die hoeveelheid de voorbije jaren teruggeschroefd?

2. Hoe kan het gebruik van deze onkruidverdelger worden verminderd, en welke alternatieven zijn er in het geding of zijn er in studie? Kunnen onze buurlanden wat dat betreft tot voorbeeld strekken?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3705 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Galant van 05 april 2019 (Fr.):

3. Les deux transporteurs se parlent régulièrement afin d'analyser toute possibilité d'amélioration. La prochaine mise à jour du plan de transport SNCB est prévue en décembre 2020 et restera valable pour une durée de trois ans. Il y a déjà jusqu'à quatre trains par heure en heure de pointe entre Arlon et Luxembourg. Cette offre répond aux besoins actuels.

Pour ce qui est de l'offre proposée entre Liège et Luxembourg, la SNCB étudie actuellement la possibilité d'assurer une desserte horaire entre Liège et Gouvy à partir de décembre 2020.

Les CFL et la SNCB se concerteront à court terme sur la faisabilité de prolonger ces trains vers Luxembourg.

DO 2018201927331

Question n° 3705 de madame la députée Isabelle Galant du 05 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

L'utilisation de glyphosate pour désherber la végétation sur les lignes de train.

Infrabel utilise un herbicide contenant du glyphosate afin d'entretenir l'infrastructure ferroviaire face aux végétations qui s'accumulent sur les lignes de trains.

Il s'agit en l'occurrence des trains dits désherbeurs qui aspergent les voies ferroviaires grâce à cet herbicide.

Évidemment, cette mission s'inscrit dans le cadre des objectifs de sécurité et de mobilité d'Infrabel.

Il est nécessaire, ici, de rappeler les dangers potentiels de l'utilisation du glyphosate qui a été longuement débattu au sein des institutions européennes.

Infrabel se dit particulièrement attentif à cette problématique mais surtout à trouver des alternatives.

1. Quelle quantité d'herbicide est utilisée dans ce cadre? Combien de fois par an? Cette quantité utilisée a-t-elle fait l'objet d'une baisse ces dernières années?

2. Comment réduire cette utilisation et quelles alternatives sont discutées ou étudiées? À ce propos, nos voisins européens peuvent-ils être une source d'inspiration?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3705 de madame la députée Isabelle Galant du 05 avril 2019 (Fr.):

1. Overzicht hoeveelheid glyfosaat (gr) voor de periode 2015 - 2018:

1. Aperçu de la quantité de glyphosate (gr) pour la période 2015 - 2018:

jaar/ <i>Année</i>	Totaal glyfosaat (gr)/ <i>Total glyphosate (gr)</i>
2015	6.171.712
2016	6.062.102
2017	4.809.965
2018	5.613.368

De hoeveelheid glyfosaat is het resultaat van pleksgewijs sproeien met de cumul van hoeveelheden van voorjaars- en najaarscampagne voor het ganse spoorwegpatrimonium kaderend binnen de door de bevoegde regionale overheidsdienst verleende afwijking op verbod.

Globaal kan men een dalende trend in hoeveelheid glyfosaat vaststellen niettegenstaande deze factor sterk afhankelijk is van klimaatsituaties (zachte winter, droge zomer, enz.) waardoor fluctuaties mogelijk zijn.

De stijging voor 2018 ten opzichte van 2017 kan bijgevolg worden verklaard door de zachte winter 2017/2018 met een snellere opgroei van vegetatie in het voorjaar.

2. Pesticiden worden enkel gebruikt op die locaties waar onkruid een impact heeft op de veiligheid van het treinverkeer, onze werknemers en de reizigers en daar waar er geen alternatieven mogelijk zijn. Infrabel volgt strikt de wettelijke verplichtingen, in overleg met de regionale overheden.

Om het pesticiden gebruik verder te verminderen zijn er een heel aantal praktische pilootprojecten op spoorwegdomein uitgevoerd om de haalbaarheid van de alternatieve en preventieve technieken te analyseren. In deze projecten werden de financiële, technische en operationele voorwaarden bepaald. De resultaten tonen aan dat:

- de mogelijke alternatieve technieken omvatten het mechanisch onderhoud (maaïen, bosmaaiers, manueel uittrekken). Deze technieken zijn echter nog niet dermate geëvolueerd om toe te passen op grote schaal op spoorwegdomein en vragen verdere ontwikkeling;

- op de veiligheidspistes zijn mechanische alternatieven mogelijk, momenteel enkel op kleine schaal en rekening houdend met randvoorwaarden. Door de aanwezigheid van dwarsliggers en ballast is in het spoor zelf enkel manueel uittrekken of manueel maaïen mogelijk.

La quantité de glyphosate est le résultat d'une pulvérisation locale avec les quantités cumulées des campagnes de printemps et d'automne pour l'ensemble du patrimoine ferroviaire dans le cadre de la dérogation à l'interdiction accordée par les autorités régionales compétentes.

Globalement, on observe une tendance à la baisse de la quantité de glyphosate, bien que ce facteur soit fortement dépendant des conditions climatiques (hiver doux, été sec, etc.), pouvant entraîner des fluctuations.

L'augmentation en 2018 par rapport à 2017 peut donc s'expliquer par le doux hiver de 2017/2018 avec une croissance plus rapide de la végétation au printemps.

2. Les pesticides ne sont utilisés qu'aux endroits où les mauvaises herbes ont un impact sur la sécurité du trafic ferroviaire, des collaborateurs et des voyageurs et où il n'existe pas d'alternative. Infrabel respecte scrupuleusement les obligations légales, en concertation avec les autorités régionales.

Afin de réduire davantage encore l'utilisation de pesticides, un grand nombre de projets pilotes pratiques ont été menés sur le domaine ferroviaire pour analyser la faisabilité des techniques alternatives et préventives. Dans ces projets, les conditions financières, techniques et opérationnelles ont été déterminées. Les résultats montrent que:

- les techniques alternatives possibles comprennent l'entretien mécanique (fauchage, débroussaillage, arrachage manuel). Toutefois, ces techniques n'ont pas encore évolué au point de pouvoir être appliquées à grande échelle au domaine ferroviaire et nécessitent un développement plus poussé;

- des alternatives mécaniques sont possibles sur les pistes de sécurité, actuellement seulement à petite échelle et en tenant compte de conditions préalables. En raison de la présence de traverses et de ballast, seul un arrachage ou un fauchage manuel est possible sur la voie elle-même.

Deze technieken zullen, mits de beschikbaarheid van financiële middelen, stapsgewijs geïmplementeerd worden de volgende jaren, waarbij prioriteit zal gegeven worden aan de natuurgevoelige zones.

Infrabel neemt deel aan studies van het UIC over het vegetatieonderhoud:

- de studie HERBIE (Guidelines, State of the Art Integrated Assessment of Weed Control and Management for Railways) werd afgerond in 2018.

De studie geeft aan dat het momenteel niet mogelijk is om alternatieve methoden aan te bevelen voor de zone van de sporen en de veiligheidspistes. Een geïntegreerde aanpak met combinatie van verschillende alternatieve methoden is waarschijnlijk nodig;

- het UIC vervolgt deze studie via het project TRIS-TRAM (TransITion STRategy on vegetAtion Management).

DO 2018201927365

Vraag nr. 3709 van de heer volksvertegenwoordiger Emmanuel Burton van 10 april 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

NMBS. - Fietsbiljet.

Aangezien de fiets een steeds populairder vervoermiddel is bij de burgers, is het normaal dat de Belgische stations over zo goed mogelijke voorzieningen beschikken voor reizigers die met de fiets naar het station willen komen. Er zijn echter ook reizigers die hun fiets willen meenemen op de trein. De NMBS biedt in dat verband fietsbiljetten aan.

In de gebruiksvoorwaarden van het fietsbiljet op de website <http://www.belgianrail.be> staat het volgende te lezen:

"Hoe gebruiken? [...] Je mag je fiets meenemen indien hij niet hinderlijk is voor andere reizigers, voor het treinpersoneel of voor de uitvoering van het spoorverkeer [...]"

1. Hoeveel fietsbiljetten werden er in 2018 verkocht? Stijgt of daalt de jongste vijf jaar de vraag naar het meenemen van de fiets op de trein?

2. Kunnen toelichtingen of voorbeelden worden gegeven en aan de gebruiksvoorwaarden van het fietsbiljet worden toegevoegd om de reiziger die zijn fiets wil meenemen op de trein, duidelijk te maken wat er wordt bedoeld met "hinderlijk voor andere reizigers, voor het treinpersoneel of voor de uitvoering van het spoorverkeer"?

À condition de disposer de ressources financières, ces techniques seront progressivement implémentées au cours des prochaines années, où la priorité sera donnée aux zones naturelles vulnérables.

Infrabel participe à des études menées par l'UIC sur l'entretien de la végétation:

- l'étude HERBIE (Guidelines, State of the Art Integrated Assessment of Weed Control and Management for Railways) a été achevée en 2018.

L'étude indique qu'il n'est actuellement pas possible de recommander des méthodes alternatives pour la zone des voies et les pistes de sécurité. Une approche intégrée combinant plusieurs méthodes alternatives est probablement nécessaire;

- l'UIC poursuit cette étude à travers le projet TRIS-TRAM (TransITion STRategy on vegetAtion Management).

DO 2018201927365

Question n° 3709 de monsieur le député Emmanuel Burton du 10 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

SNCFB. - Le billet vélo.

Le vélo devenant un mode de transport de plus en plus plébiscité par les citoyens, il semblait normal que les gares belges s'équipent au mieux afin d'accueillir les cyclistes désirant voyager de chez eux à la gare en vélo. Mais il existe aussi des navetteurs qui désirent voyager accompagnés de leur vélo dans le train. À ce propos, la SNCB propose des billets vélo.

Sur le site <http://www.belgianrail.be>, on retrouve dans les conditions d'utilisation du billet vélo:

"Comment l'utiliser? [...] Vous pouvez emmener votre vélo s'il ne gêne pas les autres voyageurs, le personnel des trains, l'exécution du trafic ferroviaire [...]"

1. En 2018 combien de billets vélo ont été vendus? Y a-t-il une augmentation ou diminution des demandes de trajets en train avec vélo sur ces cinq dernières années?

2. D'après les conditions d'utilisation du billet vélo, des précisions ou exemples pourraient-ils être donnés et rajoutés à ces conditions afin d'orienter au mieux le navetteur qui souhaite voyager avec son vélo quant à la notion de gêner les autres voyageurs, personnel des trains ou l'exécution du trafic ferroviaire?

3. Op de website *belgianrail.be* staat ook te lezen dat met het fietsbiljet de fiets overal en de hele dag door kan worden meegenomen op de trein. Bent u op de hoogte van gevallen waarin een reiziger zijn fiets niet mocht meenemen omdat de trein op dat moment al overvol was met reizigers? Zo ja, zouden de gebruiksvoorwaarden van het fietsbiljet op dat punt kunnen worden gewijzigd?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 16 mei 2019, op de vraag nr. 3709 van de heer volksvertegenwoordiger Emmanuel Burton van 10 april 2019 (Fr.):

1. In de tabel hieronder vindt u het aantal verkochte fietsvervoerbewijzen per jaar:

Fietsbiljet/fietsdagkaart aantal vervoerbewijzen (*1000)/ <i>Billet vélo/carte vélo 1 jour nombre de titres de transport (*1000)</i>	
2013	153.8
2014	168.7
2015	178.9
2016	182.2
2017	201.8
2018	200.6
De fietsdagkaart bestaat niet meer sinds 1 februari 2019 / <i>La carte vélo 1 jour n'existe plus depuis le 1^{er} février 2019</i>	

2. Fietsen waarvoor een biljet werd aangekocht, mogen worden ingeladen mits het voorafgaande akkoord van de treinbegeleider.

De fiets mag de andere reizigers niet hinderen (doordat die niet kunnen gaan zitten in het multifunctionele rijtuig - daar waar de fietsen geplaatst mogen worden, kunnen de zetels immers worden ingeklapt), noch het treinpersoneel (door fietsen die in de gang geplaatst zijn) en mag het goede verloop van het treinverkeer niet verstoren (fiets die voor de deuropening staat zodat reizigers niet kunnen in- of uitstappen) of schade veroorzaken (andere reizigers verwonden of bagage of het rollend materieel beschadigen).

Deze lijst met voorbeelden van hinder is niet exhaustief, daar het moeilijk is om alle mogelijke gevallen op te lijsten.

Reizigers kunnen al deze informatie terugvinden op de website van de NMBS:

<https://www.belgiantrain.be/nl/tickets-and-railcards/bike-ticket/>

3. Le site *belgianrail.be* indique aussi qu'il est possible grâce au billet vélo de voyager avec son vélo partout et sans restriction horaire. Dès lors, êtes-vous au courant de cas où un voyageur s'est vu refuser le transport de son vélo car, au moment auquel il souhaitait le transporter, le train était déjà en sur-occupation de navetteurs? Dans ce cas une modification à apporter aux conditions d'utilisation du billet vélo serait-elle envisageable?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 16 mai 2019, à la question n° 3709 de monsieur le député Emmanuel Burton du 10 avril 2019 (Fr.):

1. Vous trouverez ci-dessous le tableau reprenant le nombre de titres de transport vélo vendus par année:

2. Le vélo transporté sous le couvert d'un billet est autorisé à être embarqué à bord des trains avec l'accord préalable de l'accompagnateur.

Il ne pourra gêner les autres voyageurs (en les empêchant de s'asseoir dans la voiture multifonctionnelle - là où les vélos peuvent être installés, les sièges sont rabattables), ni le personnel des trains (vélo placé dans le couloir), ni l'exécution du trafic ferroviaire (vélo stationnant devant les portes d'accès au train empêchant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs), ni causer de dommages (blesser d'autres voyageurs, abîmer des bagages ou occasionner des dégâts au matériel roulant).

Cette liste d'entraves n'est pas exhaustive car il est difficile d'énumérer tous les cas pouvant se présenter.

Le voyageur peut retrouver l'ensemble de ces informations sur le site web de la SNCB:

<https://www.belgiantrain.be/fr/tickets-and-railcards/bike-ticket/>

Bovendien staat de volgende tekst op het fietsticket. "Vraag toestemming aan de treinbegeleider alvorens uw fiets in te laden. Uw fiets kan alleen worden meegenomen indien plaats beschikbaar is".

3. Bij drukte is het jammer genoeg soms niet mogelijk om alle reizigers met een fiets mee te nemen door een gebrek aan beschikbare plaatsen.

Zoals vermeld in de fiche "Meer info over het Fietsbiljet", die is terug te vinden op de website van de NMBS, wordt een volledig ongebruikt Fietsbiljet in dat geval integraal terugbetaald als het binnen de 14 kalenderdagen - datum van de reis inbegrepen - aan de Klantendienst van de NMBS wordt bezorgd.

DO 2018201927366

Vraag nr. 3710 van de heer volksvertegenwoordiger Emmanuel Burton van 10 april 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

S-treinen.

De S-treinen vormen het voorstedelijke treinaanbod in en rond vijf Belgische steden: Brussel, Luik, Charleroi, Antwerpen en Gent. Het S-treinaanbod werd gelanceerd in 2015. Deze treinen hebben haltes in de steden zelf, en hebben ook een actieradius van ongeveer 30 km rond de steden.

In 2018 reden er dagelijks 700 S-treinen op 12 S-verbindingen met haltes in 143 stations in en rond Brussel. Het S-treinaanbod is een duurzamer en sneller alternatief voor de auto en de onvermijdelijke files. Nu de werken voor het op vier sporen brengen van het GEN opnieuw opgestart werden, zal het S-aanbod de komende jaren geleidelijk aan nog uitgebreid worden.

Op 29 maart 2019 deelde de NMBS mee dat de uitbreiding van het S-treinaanbod in Brussel een succes was.

Het aantal reizigers in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is met bijna de helft gestegen (+ 44 %) in drie jaar tijd (2015-2018).

1. Hoe is het aantal reizigers in de steden Luik, Charleroi, Antwerpen en Gent, waar er ook S-treinen rijden, geëvolueerd in de periode 2015-2018?

2. Werden er parkings aangelegd bij de stations waar S-treinen halteren of bestaan er plannen voor de aanleg van dergelijke parkings, gezien het grote succes van de S-verbindingen en de forse stijging van het aantal reizigers? Werd er daarvoor een budget uitgetrokken of zal dat alsnog gebeuren?

Par ailleurs, le texte suivant apparaît sur le ticket vélo: "Demandez l'accord de l'accompagnateur de train avant de charger votre vélo. Votre vélo ne peut être transporté que s'il y a suffisamment de place disponible".

3. En cas d'affluence, il n'est malheureusement parfois pas possible d'accueillir la totalité des voyageurs accompagnés de leur vélo par manque de place disponible.

Dans ce cas, sur restitution du billet dans les 14 jours calendrier - date du voyage incluse - au Service Clientèle de la SNCB, le Billet Vélo complètement inutilisé est remboursé intégralement, comme mentionné dans la fiche explicative "Tout savoir sur le Billet Vélo" qui se trouve sur le site internet de la SNCB.

DO 2018201927366

Question n° 3710 de monsieur le député Emmanuel Burton du 10 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

Les trains S.

Les trains S désignent l'offre ferroviaire suburbaine de cinq villes belges: Bruxelles, Liège, Charleroi, Anvers et Gand. Ces trains, en plus de rouler dans les villes, couvrent une zone d'environ 30 km autour de celles-ci depuis 2015.

En 2018, 700 trains S assuraient quotidiennement douze relations S pour desservir 143 gares dans et autour de Bruxelles. L'offre S constitue une alternative plus durable et plus rapide à la voiture et aux inévitables embouteillages. Grâce au redémarrage des travaux de mise à quatre voies du RER, offre et fréquences de ces trains S augmenteront progressivement dans les années à venir.

Le 29 mars 2019, la SNCB annonçait que l'élargissement de l'offre S à Bruxelles était un succès.

Le nombre de voyageurs au sein de la Région de Bruxelles-Capitale a augmenté de près de la moitié (+ 44 %) en trois ans (de 2015 à 2018).

1. Quid du nombre de voyageurs entre 2015 et 2018 au sein des villes de Liège, Charleroi, Anvers et Gand aussi couvertes par les trains S?

2. Suite à ce grand succès des trains S et à cette grande augmentation des voyageurs, des aménagements de parkings dans les différentes gares desservies ont-ils été effectués ou sont-ils prochainement prévus? Un budget a-t-il été prévu ou sera-t-il prévu à cet effet?

3. Denkt u het S-treinaanbod op korte termijn ook uit te rollen in andere grote steden in België?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3710 van de heer volksvertegenwoordiger Emmanuel Burton van 10 april 2019 (Fr.):

1. Het voorstedelijke AnGeLiC-aanbod werd gelanceerd in september 2018. Het is vandaag dus nog te vroeg om het succes van dit aanbod te evalueren. Bovendien worden in deze zones momenteel grote infrastructuurwerken uitgevoerd (bijvoorbeeld in Luik en Charleroi) die een impact hebben op het aanbod en de evaluatie die de NMBS zal maken.

2. In het kader van het meerjareninvesteringsplan en van het "waardevolle" miljard zijn grote investeringen gepland in de auto- en fietsparkings van een aantal GEN- en AnGeLiC-stations. De NMBS heeft het over 143 GEN-stations en 216 AnGeLiC-stations, waarbij ze wel aangeeft dat die investeringen geen rechtstreeks verband houden met het S-aanbod.

3. De NMBS beperkt momenteel haar voorstedelijke strategie tot de vijf agglomeraties. Het weze herhaald dat het voorstedelijke aanbod in de eerste plaats bedoeld is om de verkeerscongestie in de Belgische agglomeraties terug te dringen.

De andere steden worden bediend door een IC-aanbod (verbinding tussen steden/agglomeraties) en een L-aanbod (plaatselijk en regionaal aanbod dat niet onderworpen is aan de voorstedelijke standaarden).

DO 2018201927367

Vraag nr. 3711 van de heer volksvertegenwoordiger Frédéric Daerden van 10 april 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Treinstation Luik-Guillemins van de architect Calatrava.

Op het einde van dit jaar zal het tien jaar geleden zijn dat het treinstation Luik-Guillemins, ontworpen door de architect Calatrava, werd ingehuldigd. Een groot deel van de stationshal is bestemd voor de loketten voor reizigersinformatie en ticketverkoop.

3. Pensez-vous élargir prochainement l'offre ferroviaire des trains S à d'autres grandes villes belges?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3710 de monsieur le député Emmanuel Burton du 10 avril 2019 (Fr.):

1. Les offres suburbaines AnGeLiC ont été lancées en septembre 2018. Il est donc prématuré aujourd'hui d'évaluer le succès de ces offres. De plus, de grands travaux d'infrastructure sont actuellement en cours dans ces zones (à Liège et Charleroi, par exemple) impactant l'offre et l'évaluation que la SNCB réalisera.

2. Dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement et du milliard vertueux, d'importants investissements sont prévus dans les parkings voitures et vélos d'un certain nombre de gares RER et AnGeLiC. La SNCB parle de 143 gares RER et 216 gares AnGeLiC, tout en précisant que ces investissements ne sont pas en lien direct avec l'offre S.

3. La SNCB limite actuellement sa stratégie suburbaine aux cinq agglomérations. Pour rappel, l'objectif premier de l'offre suburbaine est de décongestionner les agglomérations belges.

Les autres villes sont desservies par une offre IC (relation entre villes / agglomérations) et une offre L (offre locale et régionale non soumise aux standards suburbains).

DO 2018201927367

Question n° 3711 de monsieur le député Frédéric Daerden du 10 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

La gare Calatrava Liège-Guillemins.

Il y aura à la fin de cette année 2019 dix ans que la gare Calatrava Liège-Guillemins a été inaugurée. Dans son hall d'entrée, elle dispose d'un large espace dédié à l'information des voyageurs et à la vente de titres de transport.

Tot voor kort werd er voorzien in een zone voor de verkoop van internationale tickets en een zone voor de verkoop van binnenlandse tickets. Die twee zones heeft men nu samengevoegd en het totale aantal loketten werd teruggebracht van tien naar vijf. Hierdoor moeten de reizigers veel langer wachten.

Het plaatsen van automaten, die voor vele reizigers moeilijk te bedienen zijn en uiteraard niet dezelfde kwaliteitsvolle service bieden als de service die geboden wordt door een gekwalificeerde medewerker van de spoorwegen, is geen waardig alternatief. Bovendien geven de verlaten loketten een desolate indruk aan de mensen die in Luik aankomen, bijvoorbeeld om er zaken te doen. Dat is betreurenswaardig en een smet op het blazoen van de stad en van de streek.

1. Is deze nieuwe organisatie van de ticketverkoop tijdelijk of definitief?

2. Hoeveel denkt men eventueel te besparen met deze hervorming?

3. Hoeveel medewerkers van de NMBS hadden vroeger de taak tickets te verkopen en reizigersinformatie te verstrekken in het Calatravastation Luik-Guillemins en hoeveel zijn er dat vandaag?

4. Zou de NMBS geen beleid moet voeren dat het menselijke contact bevordert, in plaats van het te vervangen door automaten?

5. Wordt de architectuur van het station Luik-Guillemins niet beschermd door de intellectuele rechten van de ontwerper Santiago Calatrava? Staat het de NMBS vrij om het station naar eigen goeddunken anders in te richten (en in waarde te doen dalen)?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3711 van de heer volksvertegenwoordiger Frédéric Daerden van 10 april 2019 (Fr.):

Wat het loketpersoneel betreft, is het zo dat de NMBS haar verkoopkanalen overal afstemt op haar klanten. De NMBS heeft overigens een verandering in het koopgedrag van haar klanten waargenomen en een verschuiving van de loketten naar andere aankoopwijzen, zoals online aankopen en aankopen aan de automaten.

Het aantal ingezette loketbedienden schommelt naargelang de behoeften van de de NMBS-klanten. Zeer binnenkort zal er een wachtrijbeheersysteem worden ingevoerd dat het klantenverkeer meet. Dit systeem zal de NMBS in staat stellen om de prestaties nog beter af te stemmen op de behoeften.

Jusqu'il y a peu une zone était spécifiquement réservée à la vente de billets internationaux et une autre à la vente de billets pour le trafic intérieur. Les deux zones sont maintenant regroupées, le nombre total de guichets accessibles au public passant de dix à cinq. Ceci entraîne une augmentation sensible de l'attente.

Celle-ci n'est pas compensée par l'installation de guichets automatiques qui pour bon nombre de voyageurs sont difficiles à l'emploi et ne fournissent évidemment pas la même qualité de service que celle qui peut être offerte par un agent qualifié des chemins de fer. De plus, le spectacle de guichets à l'abandon est déplorable notamment pour des personnes qui arrivent à Liège, par exemple pour y faire des affaires, et porte préjudice à l'image de la ville et de sa région.

1. Cette nouvelle organisation de la vente de tickets est-elle provisoire ou définitive?

2. Quel est l'éventuel bénéfice budgétaire attendu de cette réforme?

3. Combien d'agents de la SNCB étaient préalablement affectés à la vente de titres de transport et à l'information de la clientèle à la gare Calatrava Liège-Guillemins et combien le sont aujourd'hui?

4. La SNCB ne devrait-elle pas par priorité développer une politique visant à favoriser le contact humain plutôt que d'y substituer des automates?

5. L'architecture de la gare de Liège-Guillemins n'est-elle pas protégée par des droits intellectuels détenus par son concepteur Santiago Calatrava? La SNCB est-elle libre de réaménager (et dévaloriser) à sa guise la gare?

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3711 de monsieur le député Frédéric Daerden du 10 avril 2019 (Fr.):

Concernant le personnel de guichet, d'une manière générale, la SNCB adapte ses canaux de vente en fonction de ses clients. Elle a d'ailleurs pu observer une évolution de leurs habitudes d'achat et un basculement des guichets vers d'autres modes d'achats tels que les achats online et via les automates de vente.

Le nombre d'agents prévu aux guichets fluctue selon les besoins des clients SNCB. Un système de gestion de files qui mesure le trafic des clients, sera installé très prochainement. Il permettra à la SNCB d'encore mieux prévoir les prestations en fonction des besoins.

Sinds 29 april 2019 zijn er werkzaamheden aan de gang. Om nog beter aan de verwachtingen van de klant tegemoet te komen en de intermodaliteit te bevorderen, zullen de onbezette loketten vanaf juli 2019 door de TEC en de Luikse dienst voor toerisme worden gebruikt. Er zullen vijf loketten zijn waar de klanten op dezelfde uren als vandaag terecht kunnen voor een treinticket.

Wat het stationsgebouw betreft, ziet de NMBS erop toe dat de architectuur ervan wordt gerespecteerd. Wanneer aanpassingen nodig zijn, worden deze uitgevoerd met inachtneming van de intellectuele eigendomsrechten van de architect en de technische bestekken.

DO 2018201927369

Vraag nr. 3712 van de heer volksvertegenwoordiger Eric Thiébaud van 11 april 2019 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen:

Flitsers die gsm-gebruik achter het stuur detecteren.

In Frankrijk worden er dit jaar ruim 400 flitscamera's van de nieuwe generatie geplaatst, die gsm-gebruik achter het stuur kunnen detecteren. Tegen 2020 moeten dat er drie keer zoveel zijn.

De nieuwe flitscamera's kunnen niet alleen snelheids-overtredingen of gsm-gebruik achter het stuur vaststellen, ze kunnen nog veel meer: zo zien deze flitsers bijvoorbeeld ook of bestuurders de autogordel wel dragen.

Dit is met andere woorden een zeer efficiënt instrument in de strijd tegen de verkeersonveiligheid, en het zou een goede zaak zijn dat ons land dergelijke flitsers in een nabije toekomst ook zou kunnen inzetten.

Jammer genoeg weet u ook dat flitscamera's in België wettelijk gezien enkel gebruikt mogen worden voor het vaststellen van snelheidsovertredingen, en dat bestuurders niet op basis van camerabeelden kunnen worden bekeurd voor gsm-gebruik achter het stuur.

De wet moet dus gewijzigd worden opdat ANPR-camera's en de nieuwe flitscamera's gebruikt kunnen worden om overtredingen zoals gsm'en achter het stuur of het niet dragen van de gordel vast te stellen. Momenteel kan er voor dergelijke overtredingen enkel bij ontdekking op heterdaad een bekeuring worden verricht.

Zult u de nodige maatregelen treffen en de regelgeving aanpassen, zodat deze nieuwe technologie gebruikt kan worden en overtredingen die door middel van deze nieuwe flitsers worden vastgesteld, vervolgd kunnen worden?

Depuis le 29 avril 2019, des travaux sont en cours. Afin d'encore mieux répondre aux attentes des clients et de favoriser l'intermodalité, les guichets inoccupés seront utilisés dès le mois de juillet 2019 par le TEC et l'office du tourisme de Liège. Les guichets dédiés à la vente de tickets de train seront au nombre de cinq. Un accueil y sera assuré pour les clients de la SNCB aux mêmes heures qu'actuellement.

Quant au bâtiment de gare, la SNCB veille à en respecter l'architecture. Lorsque des aménagements doivent être faits, ils sont réalisés dans le respect des droits de propriété intellectuelle de l'architecte et des cahiers des charges techniques.

DO 2018201927369

Question n° 3712 de monsieur le député Eric Thiébaud du 11 avril 2019 (Fr.) au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges:

L'installation de radars anti-GSM au volant.

On apprend que la France va installer plus de 400 radars nouvelle génération cette année afin de lutter contre l'utilisation du GSM au volant et compte bien tripler son nombre d'ici 2020.

Ces nouveaux radars ne se limitent pas seulement à la vitesse ou à la détection du GSM au volant mais ils sont aussi capables de bien plus, comme repérer les conducteurs sans ceinture de sécurité.

Il va sans dire qu'il s'agit là d'un outil très efficace pour lutter contre l'insécurité sur nos routes et qu'il serait salutaire que notre pays puisse également l'utiliser dans un proche avenir.

Malheureusement, comme vous le savez, en Belgique, la loi n'autorise les radars que pour verbaliser les excès de vitesse mais ne permet pas de poursuivre les conducteurs qui seraient pris avec un GSM au volant.

Il faut donc adapter la loi pour permettre aux caméras ANPR et aux nouveaux radars d'être utilisés contre des comportements comme le GSM au volant ou le non-port de la ceinture. Actuellement, seul un flagrant délit peut permettre que ce genre d'infractions soient poursuivies.

Comptez-vous prendre les mesures réglementaires nécessaires afin de permettre l'utilisation de ces nouvelles technologies et permettre ainsi la poursuite des infractions constatées par ces nouveaux radars?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van 22 mei 2019, op de vraag nr. 3712 van de heer volksvertegenwoordiger Eric Thiébaud van 11 april 2019 (Fr.):

1. Eerst en vooral wil ik mijn antwoord even kaderen. Artikel 62, derde lid, van de wegverkeerswet kent een bijzondere bewijskracht toe aan vaststellingen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, voor zover ze worden vermeld in een lijst van verkeersovertredingen.

Die lijst is opgenomen in het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is.

Strikt genomen kunnen deze overtredingen ook worden vastgesteld zonder dat deze vaststellingen bijzondere bewijskracht hebben. In de praktijk is deze bijzondere bewijskracht echter essentieel voor een efficiënt handhavingsbeleid.

Mijn diensten volgen de ontwikkelingen inzake de technische mogelijkheden voor de automatische opsporing van verkeersovertredingen nauwgezet op.

Zo hadden zij contact met de producent van de camera's waarvan in het door u aangehaalde krantenartikel sprake was. Volgens de vertegenwoordiger van deze producent in België zal de technologie voor vaststellingen van het gsm-gebruik achter het stuur en het niet dragen van de veiligheidsgordel niet vóór ten vroegste eind 2020 beschikbaar zijn.

Mijn opvolger zal deze ontwikkeling verder moeten volgen en zo nodig het koninklijk besluit van 18 december 2002 moeten aanpassen.

Réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges du 22 mai 2019, à la question n° 3712 de monsieur le député Eric Thiébaud du 11 avril 2019 (Fr.):

Avant tout, je veux placer ma réponse dans son contexte. L'article 62, alinéa 3, de la loi relative à la police de la circulation routière attribue une force probante particulière aux constatations faites par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, à condition de figurer sur une liste d'infractions routières.

Cette liste est prévue dans l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié fait foi jusqu'à preuve du contraire.

À strictement parler, ces infractions pourraient être constatées sans que ces constatations aient une force probante particulière. Dans la pratique cependant, cette force probante particulière est essentielle pour mener une politique criminelle efficace.

Mes services suivent de près les développements concernant les possibilités techniques pour la constatation automatique des infractions routières.

Par exemple, ils ont eu des contacts avec le producteur des caméras mentionnées dans l'article que vous citez. Suivant le représentant de ce producteur en Belgique, la technologie pour des constatations concernant l'utilisation du GSM au volant et le non-port de la ceinture de sécurité ne sera pas disponible avant fin 2020, au plus tôt.

C'est à mon successeur qu'il appartiendra de suivre ce développement et de modifier l'arrêté royal du 18 décembre 2002 si nécessaire.

IV. Inhoudsopgave volgens minister met vermelding van het onderwerp.

IV. Sommaire par ministre et mentionnant l'objet.

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
Vice-eersteminister en minister van 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					
2017201823547	21-08-2018	2449	Katrin Jadin	Wereldwijde opkomst van de cannabisindustrie. L'avancée internationale de l'industrie du cannabis.	53
2018201927008	07-03-2019	2640	Gautier Calomne	Werkloosheidsuitkeringen voor erkende vluchtelingen en staatlozen. Les allocations de chômage pour les réfugiés et apatrides reconnus.	56
2018201927170	25-03-2019	2660	Georges Dallemagne	Nationale mensenrechteninstituut (MV 28952). L'Institut national des droits de l'homme (QO 28952).	57
2018201927314	04-04-2019	2685	Barbara Pas	Werkzaamheidsgraad (MV 29177). Le taux d'emploi (QO 29177).	60
2018201927315	04-04-2019	2686	Raoul Hedeboew	De eerste vrouwenstaking in België (MV 29050). La première grève des femmes en Belgique (QO 29050).	62
2018201927316	04-04-2019	2687	Marco Van Hees	Ontslag van een vakbondsafgevaardigde bij CommScope (MV 28750). Le licenciement d'un délégué syndical chez CommScope (QO 28750).	64
2018201927317	04-04-2019	2688	Jean-Marc Delizée	* Beleid ten gunste van personen met een handicap (MV 28465). La politique en faveur des personnes handicapées (QO 28465).	11
2018201927338	09-04-2019	2689	Gilles Vanden Burre	* Gelijk loon voor vrouwen en mannen. Égalité salariale entre les femmes et les hommes.	13
2018201927341	09-04-2019	2690	Sybille de Coster-Bauchau	Controle van webshops die namaakproducten verkopen. Contrôle des boutiques en ligne proposant des produits contrefaits.	67
2018201927342	09-04-2019	2691	Sybille de Coster-Bauchau	* Correcte consumenteninformatie over het ambachtelijke karakter van producten. La bonne information des consommateurs sur le caractère artisanal des produits.	15
2018201927344	09-04-2019	2692	Stéphanie Thoron	* Plaats van de wagen en de alternatieve vervoerswijzen in de cafetariaplannen. La place de la voiture et des modes alternatifs dans les plans cafétaria.	15
2018201927345	09-04-2019	2693	Stéphanie Thoron	* Gebruik van 'flexible income plans'. L'usage des flexible income plans.	17
2018201927346	09-04-2019	2694	Stéphanie Thoron	* Succes van extra vakantiedagen als onderdeel van een 'flexible income plan'. Le succès de l'ajout de jours de congés dans le cadre des flex income plans.	17

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2018201927347	09-04-2019	2695	Isabelle Galant	Economische impact van Black Friday 2018. L'impact économique du black friday 2018.	69
2018201927348	09-04-2019	2696	Isabelle Galant	Impact van de staking bij bpost op de economie en de e-commerce. L'impact de la grève de bpost sur l'économie et l'e-commerce.	71
2018201927349	09-04-2019	2697	Isabelle Galant	Loonsverhogingen en de competitiviteit van het bedrijfsleven. La progression salariale et la compétitivité des entreprises.	72
2018201927354	10-04-2019	2698	Sybille de Coster-Bauchau	* Aanbieden van verlofdagen via de cafetariaplannen. Le don de jours de congé obtenu via les plans cafétaria.	18

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

2018201926836	26-02-2019	2558	Sandrine De Crom	De falende douanecontrole (MV 28765). Les lacunes dans les contrôles de la douane (QO 28765).	74
2018201927374	11-04-2019	2616	Griet Smaers	* Taxshelter. - Investerings door kmo's. Les investissements des PME sous le régime du tax shelter.	19
2018201927375	11-04-2019	2617	Barbara Pas	* De betaling van kledingkosten door ondernemingen. Le paiement de dépenses d'habillement par les entreprises.	21
2018201927378	11-04-2019	2618	Luk Van Biesen	* Inbreng bedrijfstak consolidatie. La consolidation d'un apport de branche d'activité.	22

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

2018201927321	05-04-2019	1743	Dirk Van der Maelen	* Nationaal Veiligheidsorgaan. - Veiligheidsscreening journalisten (MV 29154). Le contrôle des journalistes par l'Autorité Nationale de Sécurité (QO 29154).	23
2018201927322	05-04-2019	1744	Julie Fernandez Fernandez	* Humanitairevisalijsten van het kabinet-Francken (MV 29234). Les listes de visas humanitaires du cabinet Francken (QO 29234).	24
2018201927323	05-04-2019	1745	Gwenaëlle Grovonius	* Heropstarten van de onderhandelingen over een 'new TTIP' (MV 28893). La reprise des négociations pour un new TTIP (QO 28893).	25
2018201927324	05-04-2019	1746	Georges Dallemagne	* Senaatsverkiezingen in de DRC (MV 29142). Élections sénatoriales congolaises (MV 29142).	26

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2018201927325	05-04-2019	1747	Véronique Waterschoot	* Richtlijn met betrekking tot de bescherming van klokken-luiders en de media als rapporteringskanaal (MV 29225). Directive lanceurs d'alerte et médias (QO 29225).	27
2018201927326	05-04-2019	1748	Véronique Waterschoot	* TTIP 2.0, het nieuwe handelsakkoord tussen Europa en de Verenigde Staten (MV 28931). TTIP 2.0 nouvel accord commercial (QO 28931).	28
2018201927327	05-04-2019	1749	Paul-Olivier Delannois	* Contact met UNESCO over het dossier betreffende de Pont des Trous in Doornik. Contacts avec l'UNESCO concernant le dossier du pont des Trous à Tournai	29
2018201927328	05-04-2019	1750	Gwenaëlle Grovonius	* Vernietiging van een wijk in Guinee. La destruction d'un quartier en Guinée Conakry.	30
2018201927329	05-04-2019	1751	Gilles Vanden Burre	* Weigering van een Amerikaans visum voor Khalid Houry. Le refus de visa américain de Khalid Houry.	30
2018201927376	11-04-2019	1753	Filip Dewinter	* De Poolse website die valse Belgische rijbewijzen en identiteitspapieren aanbiedt. Le site internet polonais qui propose de faux permis de conduire et documents d'identité belges.	31
2018201927413	29-04-2019	1755	Griet Smaers	Defensie. - Tenten voor jeugdbewegingen. Le prêt de tentes aux mouvements de jeunesse par la Défense.	77
Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur					
2018201927372	11-04-2019	3961	Sophie De Wit	Drugshonden. Les chiens renifleurs.	79
Minister van Justitie, belast met de Regie der Gebouwen Ministre de la Justice, chargé de la Régie des Bâtiments					
2016201717857	10-08-2017	2076	Gautier Calomne	Bescherming van bedreigde getuigen. Les témoins protégés.	83
2016201718358	20-09-2017	2118	Jean-Marc Nollet	Algemene EU-verordening gegevensbescherming. - Rechtbanken. Règlement général européen sur la protection des données au niveau des tribunaux.	83
2016201718359	20-09-2017	2119	Jean-Marc Nollet	Algemene EU-verordening gegevensbescherming. - Gevangenissen. Règlement général européen sur la protection des données au niveau des prisons du pays.	84
2017201818840	16-10-2017	2167	Katrin Jadin	Repatriëring van gedetineerden zonder verblijfsrecht. Rapatriement des détenus en situation illégale.	85
2017201819070	23-10-2017	2215	Gautier Calomne	Belgische luchthavens.- Inbeslagneming van vliegtuigen door Justitie. Aéroports belges. - Saisies d'avions par la Justice.	86

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2017201820176	19-12-2017	2330	Gilles Foret	Eventuele aanpassing van boetes aan het inkomen. La possibilité d'adapter les amendes en fonction des revenus.	87
2017201820645	25-01-2018	2400	Egbert Lachaert	Expertencommissie. - Antidiscriminatie wetten. Commission d'experts. - Lois antidiscrimination.	90
2017201820967	07-02-2018	2454	Els Van Hoof	Prostitutie en mensenhandel. Prostitution et traite des êtres humains.	92
2017201821200	20-02-2018	2476	Raoul Hedebouw	FOD Justitie. - Tewerkstelling. SPF Justice. - Emploi.	95
2017201821861	16-03-2018	2571	Veerle Wouters	Mensenrechteninstituut. L'institut des droits de l'homme.	96
2017201821863	16-03-2018	2572	Els Van Hoof	Europese strafmaat mensenhandel. Taux de la peine en Europe pour traite d'êtres humains.	97
2017201822159	28-03-2018	2596	Patricia Ceysens	Onrechtmatige bedingen. - Marktpraktijken. Les clauses abusives. - Pratiques du marché.	100
2017201822425	17-04-2018	2620	Barbara Pas	De overbrenging van vreemde gedetineerden naar hun landen van herkomst. Le transfèrement de détenus étrangers vers leur pays d'origine.	104
2017201820796	17-04-2018	2622	Gautier Calomne	Politieadvies over aanvragen voor wapenbezit. L'avis de la police relatif aux demandes de détention d'armes à feu.	91
2017201822458	18-04-2018	2628	Olivier Chastel	Staatloosheid. Apatridie.	105
2017201822472	18-04-2018	2630	Olivier Chastel	Aantal bedienaars van de erediensten/aalmoezeniers. Nombre de ministres du culte/aumôniers.	106
2017201822762	25-04-2018	2658	Olivier Maingain	Lage personeelsbezetting bij het Luxemburgse parket (MV 24525). Parquet du Luxembourg. - Faible taux d'occupation (QO 24525).	106
2017201822763	25-04-2018	2659	Caroline Cassart-Mailleux	Parket van Luxemburg. - Onderzoek van de HRJ (MV 24593). Parquet du Luxembourg. - Enquête du CSJ (QO 24593).	109
2017201823845	21-06-2018	2770	Carina Van Cauter	Het nemen van kopieën, foto's en scans van het strafdossier door de advocaat (MV 26091). La réalisation de copies et de scans et la prise de photos d'un dossier pénal par les avocats (QO 26091).	112
2017201824002	27-06-2018	2786	Benoît Lutgen	Verbindingsmagistraten. Les magistrats de liaison.	113
2017201824855	13-09-2018	2853	Vincent Van Quickenborne	Inbreuken op de antidiscriminatie wetgeving. Les infractions aux lois anti-discrimination.	118
2018201925426	09-11-2018	2904	Gautier Calomne	Belgische luchthavens. - Inbeslagneming van vliegtuigen door Justitie. Aéroports belges. - Saisies d'avions par la Justice.	119

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2018201925575	21-11-2018	2935	Gautier Calomne	Hulp van de Commissie Financiële Hulp. Les soutiens fournis par la Commission pour l'aide financière.	121
2016201714207	04-01-2019	2954	Olivier Maingain	Penitentiaire inrichtingen. - Investeringen. Établissement pénitentiaire. - Investissements réalisés.	80
2017201822355	04-01-2019	2958	Gautier Calomne	Asbestverwijdering in federale gebouwen. Le désamiantage des bâtiments fédéraux.	102
2017201822357	04-01-2019	2959	Gautier Calomne	Koninklijk Conservatorium Brussel. Le Conservatoire royal de Bruxelles.	103
2017201824372	04-01-2019	2961	Goede Uyttersprot	Jeugdrechtsbank Dendermonde. Tribunal de la jeunesse de Termonde.	114
2017201824711	04-01-2019	2962	Katja Gabriëls	De werken aan het Brusselse justitiepaleis. La rénovation du palais de justice de Bruxelles.	116
2017201824775	04-01-2019	2963	Karine Lalieux	BOZAR. BOZAR.	117
2018201925429	04-01-2019	2967	Gautier Calomne	Nieuwe Europese school op de gewezen NAVO-site. La nouvelle école européenne sur l'ancien site de l'OTAN.	119
2018201925448	04-01-2019	2968	Katja Gabriëls	De hulpgevangenis van Leuven. La prison de Louvain secondaire.	120
2018201925967	21-01-2019	2972	Georges Gilkinet	Ontruiming van het Naamse gerechtsgebouw ingevolge een rapport van de arbeidsinspectie (MV 27896). L'évacuation du palais de justice de Namur suite à un rapport de l'Inspection du travail (QO 27896).	122
2018201926070	22-01-2019	2984	Nele Lijnen	Audiovisueel verhoor. Les enregistrements audiovisuels d'auditions.	124
2018201926170	23-01-2019	2992	Barbara Pas	Erkenning moskeeën. L'agrément des mosquées.	127
2018201926172	23-01-2019	2994	Barbara Pas	Inbeslagname van verboden voorwerpen in de gevangnissen. La confiscation d'objets interdits dans les prisons.	128
2018201926180	23-01-2019	3002	Filip Dewinter	De leeftijdsonderzoeken bij niet-begeleide minderjarige vreemdelingen. Les enquêtes sur l'âge auprès des mineurs étrangers non accompagnés.	130
2018201926265	18-02-2019	3044	Peter Buysrogge	De investeringen in de infrastructuur van de VSSE. Les investissements dans les infrastructures de la Sûreté de l'État.	131
2018201926872	27-02-2019	3084	Sophie De Wit	De autonome straffen. Les peines autonomes.	132
2018201926880	28-02-2019	3092	Katrin Jadin	Gsm's in de gevangnissen. Les téléphones portables en prison.	133
2018201926897	28-02-2019	3094	Filip Dewinter	De overbrenging van gedetineerden naar Marokko. Le transfert de détenus vers le Maroc.	134

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2018201926983	06-03-2019	3103	Gautier Calomne	Verwerpingen van een nalatenschap en aanvaardingen van een nalatenschap onder voorrecht van boedelbeschrijving. Les renonciations à succession et les successions sous bénéfice d'inventaire.	135
2018201926985	06-03-2019	3105	Gautier Calomne	Herstel van het recht tot sturen. La réintégration dans le droit de conduire.	136
2018201926991	07-03-2019	3107	Sophie De Wit	Gsm's in de gevangenis. Téléphones portables en prison.	137
2018201927014	07-03-2019	3116	Gautier Calomne	Ontdekking van illegale cannabisplantages. Les découvertes de plantations illégales de cannabis.	138
2018201927015	07-03-2019	3117	Gautier Calomne	Drugslaboratoria. Les ateliers clandestins de production de drogue de synthèse.	138
2018201927081	14-03-2019	3122	Emmanuel Burton	Aanwerving van personen met een handicap bij uw administratie. Le recrutement des personnes portant un handicap dans votre administration.	139
2018201927133	20-03-2019	3126	Karin Jiroflée	EVRM. - Protocol nr. 16. CEDH. - Protocole n° 16.	142
2018201927207	26-03-2019	3131	Katrin Jadin	Gebouwen van de politie in Eupen. Les bâtiments de la police d'Eupen.	143
2018201927219	27-03-2019	3134	Goedele Uyttersprot	Collectieve schuldenregelingen. Règlements collectifs de dette.	144
2018201927242	28-03-2019	3138	Goedele Uyttersprot	Omgangsrecht half-/stiefbroer of -zus. Les relations personnelles avec un demi-/beau-frère ou une demi-/belle soeur.	147
2018201927306	04-04-2019	3142	Damien Thiéry	* Personeelsbezetting bij de rechterlijke orde (MV 29270). Cadres de l'ordre judiciaire (QO 29270).	31
2018201927333	05-04-2019	3145	Fabienne Winckel	Zelfmoordcijfers in de gevangenissen. Le taux de suicide dans les prisons.	148
2018201927334	05-04-2019	3146	Stéphanie Thoron	Mogelijke vervolging wegens het overlijden van Belgische staatsburgers in het buitenland door nalatigheid. Éventuelles poursuites en cas de décès de citoyens belges à l'étranger pour cause de négligence.	152
2018201927373	11-04-2019	3147	Sophie De Wit	Het gebruik van de leugendetector in strafzaken. L'usage du polygraphe dans les affaires criminelles.	153
2018201927377	11-04-2019	3148	Servais Verherstraeten	* Onherkenbare of gemaskerde deelnemers bij een betoging. Les manifestants non reconnaissables ou masqués.	32
2018201927379	11-04-2019	3149	Barbara Pas	Ouderverstoting. L'aliénation parentale.	154
2018201927415	30-04-2019	3155	Philippe Goffin	Gerechtspersoneel. - Vergelijkende selecties. - Federaal administratief openbaar ambt. Personnel judiciaire. - Sélections comparatives. - Fonction publique administrative fédérale.	155

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
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					
2017201821681	09-03-2018	2234	Isabelle Galant	Stijging van de gezondheidsuitgaven voor chronische ziekten. La hausse des dépenses de santé liée aux maladies chroniques.	158
2017201822456	18-04-2018	2312	Olivier Chastel	Autisme in België. L'autisme en Belgique.	160
2017201823373	01-06-2018	2431	Katrin Jadin	Tekort aan bedden in de geriatrie. Le manque de lits en gériatrie.	163
2017201823668	14-06-2018	2480	Benoît Friart	Keelkankers. Les cancers de la gorge.	164
2018201925469	14-11-2018	2685	An Capoen	Borstakkoord. - Opvolging. Suivi de l'accord sur la reconstruction mammaire.	167
2018201926408	31-01-2019	3189	Nathalie Muylle	Buitenschoolse hulpverlening. L'aide extérieure à l'école.	170
2018201927031	11-03-2019	3262	Fabienne Winckel	Verstrekken van de morning-afterpil in de centra voor gezinsplanning. La distribution des pilules du lendemain en planning familiale.	172
2018201927054	13-03-2019	3265	Elio Di Rupo	Ontwikkeling en prijsbepaling van geneesmiddelen voor zeldzame ziektes. Le développement et le prix des médicaments pour les maladies rares.	174
2018201927072	13-03-2019	3270	Fabienne Winckel	Verkoop van receptplichtige geneesmiddelen in supermarkten. La vente de médicaments sur prescription dans les supermarchés.	178
2018201927107	19-03-2019	3281	Isabelle Galant	Transparantie van de ziekenfondsen. La transparence des mutualités.	179
2018201927129	20-03-2019	3283	Sybille de Coster-Bauchau	Advies van de HGR over het gebruik van condooms door serodiscordante koppels. L'avis du CSS sur l'usage du préservatif dans les couples sérodiscordants.	183
2018201927160	22-03-2019	3309	Frédéric Daerden	Vermindering van de sociale bijdragen voor collectieve arbeidsduurverkortung. Réductions de cotisations sociales pour réduction collective du temps de travail.	185
2018201925624	26-03-2019	3324	Elio Di Rupo	Statistieken van de Commissie Kunstenaars. Les statistiques de la Commission Artistes.	168
2018201927285	03-04-2019	3337	Sybille de Coster-Bauchau	Aankoop van nieuwe kledij voor brandweerlui die actief zijn in de dringende geneeskundige hulpverlening. L'acquisition de nouvelles tenues pour les sapeurs-pompiers dans le cadre de l'aide médicale urgente.	188
2018201927320	04-04-2019	3339	Sybille de Coster-Bauchau	Toegang tot de gezondheidszorg in België. L'accès aux soins de santé en Belgique.	189

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2018201927335	09-04-2019	3340	Fabienne Winckel	* Titaniumdioxidegehalte in tandpasta. La teneur en dioxyde de titane dans les dentifrices.	33
2018201927336	09-04-2019	3341	Fabienne Winckel	Proefproject in verband met druggebruik in de gevangenis. Le projet pilote sur la consommation de drogue en prison.	192
2018201927339	09-04-2019	3342	Daniel Senesael	* Evaluatie van de uitsluitingscriteria en -periodes voor bloeddonors als gevolg van hun seksueel gedrag. L'évaluation des critères et périodes d'exclusion du don de sang en raison du comportement sexuel.	34
2018201927350	09-04-2019	3343	Isabelle Galant	* BeNeLuxA-initiatief. Le projet Beneluxa.	35
2018201927352	09-04-2019	3344	Isabelle Galant	* Invoering van het verplichte elektronische voorschrift vanaf 2020 in de EU. La mise en place de la prescription électronique obligatoire dès 2020 au sein de l'UE.	36
2018201927355	10-04-2019	3345	Sybille de Coster-Bauchau	Ziekenhuisopnames in de psychiatrie van personen met psychische stoornissen. Hospitalisations en psychiatrie pour raison de troubles psychiques.	193
2018201927359	10-04-2019	3346	Stéphanie Thoron	* Betalingen met bankkaart bij practitioners. Le paiement par carte de débit chez les professionnels de la santé.	37
2018201927360	10-04-2019	3347	Stéphanie Thoron	* Onbeschikbaarheid van OncoTICE. Les ruptures de stock d'Oncotice.	38
2018201927361	10-04-2019	3348	Stéphanie Thoron	* Testen van elektronische voorschriften op Europees niveau. Le test des e-prescriptions au niveau européen.	39
2018201927362	10-04-2019	3349	Stéphanie Thoron	* Centralisatie van de zorg voor patiënten met hoofd- en halskanker. La centralisation des soins des cancers de la tête et du cou.	40
2018201927363	10-04-2019	3350	Stéphanie Thoron	* Statistieken betreffende de antibioticaresistentiegerelateerde mortaliteit. Les statistiques de mortalité due à la résistance des bactéries aux antibiotiques.	41

Minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling
Ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable

2018201927309	04-04-2019	712	Kristof Calvo	* Positie regering inzake klimaatwet (MV 28944). La position du gouvernement à propos de la loi climat (QO 28944).	42
2018201927310	04-04-2019	713	Wouter De Vriendt	* Nieuwe wet ontwikkelingssamenwerking en de FRDO (MV 28461). La nouvelle loi relative à la coopération au développement et le CFDD (QO 28461).	42

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2018201927311	04-04-2019	714	Marco Van Hees	* Internationale conferentie over de klimaatopwarming en de bescherming van de oceanen (MV 29281). La conférence internationale sur le réchauffement climatique et la préservation des océans (QO 29281).	44
2018201927312	04-04-2019	715	Damien Thiéry	* Gevaren van verstuiivers voor essentiële oliën (MV 26069). Le danger des diffuseurs d'huiles essentielles (QO 26069).	44
2018201927313	04-04-2019	716	Georges Gilkinet	* België als gastland voor de COP-klimaatconferentie (MV 27916). L'accueil par la Belgique de la COP (QO 27916).	45

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

2018201925699	04-01-2019	302	Gautier Calomne	Personeel van de federale overheidsdiensten. - Bevordering van het welzijn op het werk. Personnel des services publics fédéraux. - La promotion du bien-être au travail.	194
2018201925821	04-01-2019	309	Gautier Calomne	Overheidsdiensten. - Knelpuntfuncties. Services publics. - Fonctions critiques.	196

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

2016201715643	03-04-2017	2238	Bert Wollants	Vliegverboden voor luchtvaart en drones in het Belgische luchtruim. Interdictions de vol applicables aux avions et aux drones dans l'espace aérien belge.	198
2016201718074	05-09-2017	2567	Dirk Van der Maelen	Station Geraardsbergen. - Parkeerruimte. Gare de Grammont. - Parking.	200
2016201718238	13-09-2017	2595	Inez De Coninck	Het derde spoor tussen Brugge en Dudzele. La troisième voie entre Bruges et Dudzele.	201
2017201821544	05-03-2018	3006	Jef Van den Bergh	Toegankelijkheid stations en treinen. Accessibilité des gares et des trains.	202
2017201821748	13-03-2018	3022	Caroline Cassart-Mailleux	Herziening van het statuut van de Ombudsdienst voor de treinreizigers. La révision du statut du Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires.	206
2017201822687	24-04-2018	3113	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats Hennuyères. SNCB. - Point d'arrêt d'Hennuyères.	210
2017201822688	24-04-2018	3114	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats Manage. SNCB. - Point d'arrêt de Manage.	213
2017201822689	24-04-2018	3115	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats Marche-Les-Ecaussinnes. SNCB. - Point d'arrêt de Marche-Les-Ecaussinnes.	215
2017201822690	24-04-2018	3116	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats Neufvilles. SNCB. - Point d'arrêt de Neufvilles.	217

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2017201822691	24-04-2018	3117	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats Strepy-Bracquegnies. SNCB. - Point d'arrêt de Strepy-Bracquegnies.	219
2017201822692	24-04-2018	3118	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats Thieu. SNCB. - Point d'arrêt de Thieu.	221
2017201822693	24-04-2018	3119	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats Godarville. SNCB. - Point d'arrêt de Godarville.	224
2017201822694	24-04-2018	3120	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats Carnières. SNCB. - Point d'arrêt de Carnières.	226
2017201822695	24-04-2018	3121	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats Fontaine-Valmont. SNCB. - Point d'arrêt de Fontaine-Valmont.	228
2017201822696	24-04-2018	3122	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats La Buissière. SNCB. - Point d'arrêt de La Buissière.	230
2017201822697	24-04-2018	3123	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats Leval. SNCB. - Point d'arrêt de Leval.	232
2017201822698	24-04-2018	3124	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats Morlanwelz. SNCB. - Point d'arrêt de Morlanwelz.	235
2017201822699	24-04-2018	3125	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats Lobbes. SNCB. - Point d'arrêt de Lobbes.	237
2017201822700	24-04-2018	3126	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats Solre-sur-Sambre. SNCB. - Point d'arrêt de Solre-sur-Sambre.	239
2017201822701	24-04-2018	3127	Laurent Devin	NMBS. - Stopplaats Hourpes. SNCB. - Point d'arrêt de Hourpes.	241
2017201822704	24-04-2018	3130	Laurent Devin	NMBS. - Station Ecaussinnes. SNCB. - Gare d'Ecaussinnes.	243
2017201822705	24-04-2018	3131	Laurent Devin	NMBS. - Station Piéton. SNCB. - Gare de Piéton.	246
2017201822708	24-04-2018	3134	Laurent Devin	NMBS. - Station La Louvière-Zuid. SNCB. - Gare de La Louvière Sud.	248
2017201822710	24-04-2018	3136	Laurent Devin	NMBS. - Station Thuin. SNCB. - Gare de Thuin.	250
2017201822711	24-04-2018	3137	Laurent Devin	NMBS. - Station Cour-sur-Heure. SNCB. - Gare de Cour-sur-Heure.	252
2017201822712	24-04-2018	3138	Laurent Devin	NMBS. - Station Ham-sur-Heure Nalines. SNCB. - Gare de Ham-sur-Heure Nalines.	254
2017201822976	08-05-2018	3160	Jean-Marc Nollet	Treinongevallen. Accidents ferroviaires.	256
2017201822585	06-06-2018	3202	Emmanuel Burton	Tekortkomingen op het stuk van de beveiliging van de luchthavens. Les déficiences de sécurité au sein des aéroports.	209
2017201823992	27-06-2018	3271	Leen Dierick	Treinverbinding Gent-Dendermonde. Liaison ferroviaire Gand-Termonde.	257
2017201824386	18-07-2018	3321	Benoît Friart	Het spoorwegnet. Le réseau ferroviaire.	259

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2017201824409	24-07-2018	3323	Benoît Friart	Koperdiefstal op het spoornet. Le vol de cuivre sur le réseau ferré.	263
2017201824474	31-07-2018	3329	Marcel Cheron	Meer gevallen van kabeldiefstal. La recrudescence des vols de câbles.	265
2017201824522	01-08-2018	3335	Katrin Jadin	De geldigheid van Rail Passes en Go Passes. La validité des billets Rail Pass et Go Pass.	266
2017201824540	07-08-2018	3339	Dirk Van der Maelen	Station Geraardsbergen. La gare de Grammont.	267
2017201824567	08-08-2018	3342	Vincent Scourneau	NMBS. - Vervoersplan 2017-2020. - Renovatie van het station Eigenbrakel. SNCB. - Plan de transport 2017-2020. - Rénovation de la gare de Braine-l'Alleud.	269
2017201824598	13-08-2018	3348	Marco Van Hees	Blue-bike. Blue-bike.	270
2017201824896	19-09-2018	3380	Gilles Foret	Kabeldiefstallen op het spoorwegnet. Les vols de câbles sur le réseau ferroviaire.	271
2018201925271	25-10-2018	3414	Gautier Calomne	Overeenkomst tussen Belgocontrol en het Waalse Gewest. La convention conclue entre Belgocontrol et la Région wallonne.	272
2018201925318	26-10-2018	3426	Annick Lambrecht	Station Brugge. - Aankondigingen. Les annonces diffusées en gare de Bruges.	273
2018201925319	26-10-2018	3427	Annick Lambrecht	Samenwerking Infrabel en NMBS. La collaboration entre Infrabel et la SNCB.	275
2018201925411	08-11-2018	3441	Gautier Calomne	Tijdelijke sluiting van het Belgische luchtruim. La fermeture temporaire de l'espace aérien belge.	277
2018201925553	21-11-2018	3451	Gilles Foret	NMBS. - Automatisering van bepaalde taken. SNCB. - Automatisation de certaines tâches.	278
2018201925585	21-11-2018	3461	Gautier Calomne	NMBS. - Loonmassa. SNCB. - Masse salariale.	279
2018201925586	21-11-2018	3462	Gautier Calomne	Infrabel. - Loonmassa. Infrabel. - Masse salariale.	280
2018201925610	22-11-2018	3464	Yoleen Van Camp	Vervangbussen regio Kempen. Les bus de remplacement en Campine.	282
2018201925762	29-11-2018	3481	Veli Yüksel	NMBS. - Koperdiefstallen. SNCB. - Vols de cuivre.	284
2018201925940	06-12-2018	3505	Emmanuel Burton	NMBS. - Nieuwe interactieve kaart Train Map. SNCB. - Nouvelle carte interactive Train Map.	286
2018201926006	21-01-2019	3510	Vincent Scourneau	Zelfrijdende treinen. Trains autonomes.	288
2018201926066	22-01-2019	3516	Marcel Cheron	Infrabel. - Inzet van drones tegen kabeldiefstallen. Infrabel. - Utilisation de drones pour surveiller les vols de câbles.	290

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2018201926067	22-01-2019	3517	Marcel Cheron	Personen met een beperkte mobiliteit. - Europese regelgeving ter versterking van de treinreizigersrechten. PMR. - Règlementation européenne visant à renforcer le droit des voyageurs ferroviaires.	291
2018201926235	24-01-2019	3533	Barbara Pas	NMBS. - Vertragingen. - Compensatievergoedingen. SNCB. - Retards. - Indemnités de compensation.	292
2018201926244	24-01-2019	3534	Barbara Pas	De veiligheid van treinbegeleiders. La sécurité des accompagnateurs de train.	293
2018201926363	30-01-2019	3555	Caroline Cassart-Mailleux	Initiatief van Istanbul om plastic in te ruilen voor gratis metrokaartjes. L'initiative stambouliote visant à échanger du plastique contre des tickets de métro gratuits.	295
2018201926399	31-01-2019	3556	Goedele Uyttersprot	Het onderhoud van het station in Dendermonde. L'entretien de la gare de Termonde.	296
2018201926427	04-02-2019	3561	Caroline Cassart-Mailleux	Black Friday bij de NMBS Le Black Friday de la SNCB.	297
2018201926528	07-02-2019	3570	Sarah Schlitz	Reizigersaantallen op spoorlijn 125A. Ligne 125A. - Fréquentation.	298
2018201926632	13-02-2019	3584	Inez De Coninck	NMBS. - Betrouwbaarheid ticketautomaten. La fiabilité des distributeurs automatiques de tickets de la SNCB.	299
2018201926822	25-02-2019	3626	Barbara Pas	NMBS. - Minimale dienstverlening bij staking. SNCB. - Service minimum en cas de grève.	300
2018201926917	01-03-2019	3634	Jef Van den Bergh	TreinPunten (MV 28975). Les Points Train (QO 28975).	302
2018201926918	01-03-2019	3635	Jef Van den Bergh	Nachttreinen (MV 28973). Les trains de nuit (QO 28973).	305
2018201926924	01-03-2019	3641	Laurent Devin	Station Zinnik. (MV 28921) La gare de Soignies (QO 28921).	308
2018201926925	01-03-2019	3642	Laurent Devin	Station Ham-sur-Heure. (MV 28920) La gare d'Ham-sur-Heure (QO 28920).	309
2018201926926	01-03-2019	3643	Laurent Devin	Inrichting van fietsruimten in stations. (MV 28919) L'installation de locaux pour les vélos dans les gares (QO 28919).	310
2018201926927	01-03-2019	3644	Laurent Devin	Installatie van ontradende camera's in Luik. (MV 28918) L'installation de caméras dissuasives à Liège (QO 28918).	311
2018201926928	01-03-2019	3645	Laurent Devin	Nieuw verkeersreglement. (MV 28825) Le nouveau Code de la route (QO 28825).	312
2018201926929	01-03-2019	3646	Laurent Devin	Station 's Gravenbrakel. (MV 28922) La gare de Braine-le-Comte (QO 28922).	313
2018201926930	01-03-2019	3647	Marco Van Hees	Uren waarop stations en stopplaatsen met de trein niet meer bereikbaar zijn. (MV 28720) Heures auxquelles les gares et arrêts ne sont plus desservis (QO 28720).	314
2018201926933	04-03-2019	3649	Laurent Devin	Zwerfafval in de stations en langs de sporen (MV 28924). Les déchets sur le rail (QO 28924).	316

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2018201926948	05-03-2019	3664	Koen Metsu	Veiligheid luchthaven. La sécurité aéroportuaire.	317
2018201927044	12-03-2019	3669	Barbara Pas	Dienstreizen in het buitenland. Missions à l'étranger.	318
2018201927052	13-03-2019	3671	Paul-Olivier Delannois	Vereiste investering in het onderhoud van de spoorweg-brug van Allain. Montant à investir pour le maintien de la passerelle d'Allain.	319
2018201927081	14-03-2019	3675	Emmanuel Burton	Aanwerving van personen met een handicap bij uw administratie. Le recrutement des personnes portant un handicap dans votre administration.	320
2018201927089	18-03-2019	3676	Gilles Foret	Overheidsopdracht voor de invorderingen bij de NMBS. Le marché de recouvrement à la SNCB.	323
2018201927253	29-03-2019	3687	Jef Van den Bergh	Levering M7-treinstellen (MV 29218). La livraison des rames M7 (QO 29218).	324
2018201927254	29-03-2019	3688	Jef Van den Bergh	Inschrijving speed pedelecs (MV 29215). L'immatriculation des speed pedelecs (QO 29215).	327
2018201927255	29-03-2019	3689	Jef Van den Bergh	Internationaal treinverkeer. - Beneluxtrein (MV 29216). Le trafic ferroviaire international. - Le train Benelux (QO 29216).	328
2018201927256	29-03-2019	3690	Jef Van den Bergh	Vervoersbewijs Beneluxtrein (MV 29220). Les titres de transport à bord du train Benelux (QO 29220).	330
2018201927257	29-03-2019	3691	Jef Van den Bergh	Reservatie groepsreizen (MV 29219). La réservation de voyages de groupe (QO 29219).	332
2018201927258	29-03-2019	3692	Jef Van den Bergh	Biljetten voor jongeren (MV 29217). Les billets de train pour les jeunes (QO 29217).	334
2018201927259	29-03-2019	3693	Steven Vandeput	De renovatie van het station van Hasselt (MV 29093). La rénovation de la gare de Hasselt (QO 29093).	335
2018201927260	29-03-2019	3694	Inez De Coninck	Tweetaligheid bij de treinbestuurders (MV 29183). Le bilinguisme des conducteurs de train (QO 29183).	336
2018201927261	29-03-2019	3695	David Geerts	Vertraging levering M7-treinstellen (MV 29186). Le retard dans la livraison des voitures M7 (QO 29186).	339
2018201927277	02-04-2019	3697	Laurent Devin	De werken in het station Binche (MV 29221). Les travaux à la gare de Binche (QO 29221).	344
2018201927278	02-04-2019	3698	Emir Kir	Ritsen (MV 29229). Le principe de la tirette (QO 29229).	345
2018201927279	02-04-2019	3699	Emir Kir	Succes van de fiets en het openbaar vervoer in België (MV 29252). Le succès du vélo et des transports en commun en Belgique (QO 29252).	346
2018201927280	02-04-2019	3700	Emir Kir	Daling van het aantal verkeersdoden in ons land (MV 29254). La baisse du nombre de tués sur les routes dans notre pays (QO 29254).	348

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2018201927281	02-04-2019	3701	Emir Kir	Toenemend aantal treinsurfers (MV 29250). L'augmentation du phénomène de surfeurs de trains (QO 29250).	350
2018201927282	02-04-2019	3702	Emir Kir	Daling van het aantal Belgische jongeren met een rijbewijs (MV 29253). La baisse de l'obtention du nombre de permis de conduire chez les jeunes belges (QO 29253).	351
2018201927283	02-04-2019	3703	Emir Kir	Verkeersregels aan overwegen (MV 29251). Les règles de circulation aux passages à niveau (QO 29251).	353
2018201927330	05-04-2019	3704	Laurent Devin	Mobiliteitsproblemen die de Belgische grenswerkers ondervinden om naar het Groothertogdom Luxemburg te gaan. Les problèmes de mobilité des travailleurs frontaliers belges pour se rendre au Grand-Duché de Luxembourg.	354
2018201927331	05-04-2019	3705	Isabelle Galant	Gebruik van glyfosaat voor onkruidbestrijding op de spoorlijnen. L'utilisation de glyphosate pour désherber la végétation sur les lignes de train.	356
2018201927356	10-04-2019	3707	Stéphanie Thoron	* Carex-project en de treinverbinding Zhengzhou-Luik. Le projet Carex et la ligne Zhengzhou-Liège.	47
2018201927365	10-04-2019	3709	Emmanuel Burton	NMBS. - Fietsbiljet. SNCB. - Le billet vélo.	358
2018201927366	10-04-2019	3710	Emmanuel Burton	S-treinen. Les trains S.	360
2018201927367	10-04-2019	3711	Frédéric Daerden	Treinstation Luik-Guillemins van de architect Calatrava. La gare Calatrava Liège-Guillemins.	361
2018201927369	11-04-2019	3712	Eric Thiébaut	Flitsers die gsm-gebruik achter het stuur detecteren. L'installation de radars anti-GSM au volant.	363

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

2018201927318	04-04-2019	1419	Fabienne Winckel	* Studenten met een GPML. Les étudiants bénéficiant d'un PIIS.	48
2018201927319	04-04-2019	1420	Sarah Schlitz	* Geproduceerd zonder ggo's-label. Le label issus d'animaux nourris sans OGM.	49
2018201927371	11-04-2019	1421	Eric Thiébaut	* FAVV.- Recall van voedingsmiddelen. AFSCA. - Rappel des produits alimentaires.	50

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 DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
			* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse		
2018201927370	11-04-2019	1439	Eric Thiébaud	* Aantal klachten over bpost in 2018. Bpost. - Nombre de plaintes en 2018.	51